



REPUBLIKA
SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA
OKOLJE IN PROSTOR

MINISTRSTVO ZA
INFRASTRUKTURO

Številka: 35008-1/2016/53
Datum: 31.11.2016

Zadeva: **Državni prostorski načrt za Varovano parkirišče Brdo
zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi**

Zveza: **Stališča do pripomb in predlogov, podanih v času
javne razgrnitve, ki je potekala v času od 24. avgusta
do 23. septembra 2016**

Gradivo, ki je bilo razgrnjeno v času javne razgrnitve:

- Osnutek Državnega prostorskega načrta za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi, ki ga je pod številko projekta 11-0530 avgusta 2016 izdelal PNZ d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: osnutek DPN),
- Utemeljitev rešitve za Državni prostorski načrt za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi, ki ga je pod številko projekta 11-0530 avgusta 2016 izdelal PNZ d.o.o.,
- strokovne podlage, na katerih temelji osnutek državnega prostorskega načrta,
- povzetek za javnost.

Javna razgrnitev in javne obravnave:

Gradivo je bilo **javno razgrnjeno od 24. avgusta do 23. septembra 2016** v prostorih:

- Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 2, Ljubljana,
 - Oddelka za urejanje prostora Mestne uprave Mestne občine Ljubljana, Poljanska cesta 28, Ljubljana, in
 - Četrtna skupnosti Rožnik, Mestne občine Ljubljana, Viška cesta 38, Ljubljana,
- ter na spletnih straneh:
- Ministrstva za okolje in prostor (pod "delovna področja / prostorski načrti / državni prostorski načrti / javne razgrnitve in seznanitve"),
 - Ministrstva za infrastrukturo (pod "aktualno / pomembne povezave / državni prostorski načrti") in
 - Mestne občine Ljubljana.

V sklopu javne razgrnitve je potekala **javna obravnava**, in sicer **14. septembra 2016**, s pričetkom ob 17. uri, na sedežu Četrtna skupnosti Rožnik Mestne občine Ljubljana, Viška cesta 38, Ljubljana.

Postopek v povezavi z javno razgrnitvijo:

V času javne razgrnitve in na javni obravnavi so bile podane pripombe in predlogi na razgrnjeno gradivo. Pripombe sta podali občina in zainteresirana javnost. V skladu z določili Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor je bilo pridobljeno tudi mnenje Mestne občine Ljubljana.

Pripombe in predlogi so bili podani v pisni obliki po pošti, po elektronski pošti ter ustno na javni obravnavi.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja in Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet sta skupaj z izdelovalcem utemeljitve rešitve in državnega prostorskega načrta, investitorjem in izdelovalci strokovnih podlag temeljito preučilo vse prispele pripombe in predloge ter do njih zavzela stališče.

Na podlagi sprejetih oz. usklajenih stališč do pripomb in predlogov javnosti ter občine se bodo idejne rešitve smiselno dopolnile in služile kot strokovna podlaga za izdelavo predloga državnega prostorskega načrta.

Kratice oziroma okrajšave v tem gradivu imajo naslednji pomen:

- AC - avtocesta
- DPN - državni prostorski načrt
- DLN - državni lokacijski načrt
- ZUPUDPP – Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10-popr. in 57/12)
- MOL - Mestna občina Ljubljana

Pripomba 1: **Mestna občina Ljubljana**, pisno, št. 350-7/2016-20 z dne 23.9.2016

Uvodne ugotovitve

- 1.1 Mestna občina Ljubljana (v nadaljevanju: MOL) je 15. 4. 2016 na Ministrstvo za okolje in prostor podala smernice za posege v prostor za potrebe priprave Državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju DPN) za varovano parkirišče Brdo zahod. Sestavni del smernic MOL so bile tudi smernice Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet MOL, javnih podjetij MOL (Vodovod - kanalizacija, Energetika) ter podjetja Javna razsvetljava d.o.o.

Ministrstvo za okolje in prostor je po tem skupaj z izdelovalci pripravilo osnutek DPN. Ministrstvo za okolje in prostor ter Ministrstvo za infrastrukturo sta osnutek predložili v enomesečno javno razgrnitev, ki poteka od 24. 8. 2016 do 23. 9. 2016 v prostorih Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, Ljubljana; v prostorih Oddelka za urejanje prostora Mestne občine Ljubljana, Poljanska 28, Ljubljana; v prostorih Četrtna skupnosti Rožnik, Viška cesta 38, Ljubljana, ter na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor.

Po pregledu gradiva osnutka DPN ugotavljamo, da smernice MOL niso upoštevane v ustrezni meri, prav tako njihovo upoštevanje ni ustrezno obrazloženo v gradivu osnutka DPN, v Prilogi 4: Smernice nosilcev urejanja prostora s pojasnili glede njihovega upoštevanja.

Zaradi teh dejstev podajamo pripombe k osnutku DPN v času javne razgrnitve. V pripombah so ponovljene neupoštevane zahteve smernic Mestne občine Ljubljana in dodane ugotovitve, ki so se izkazale po pregledu gradiva osnutka DPN.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Smernic, ki niso uresničljive, ni možno upoštevati. V nadaljevanju je ponovno/dodatno podana obrazložitev/utemeljitev njihovega (ne)upoštevanja.

Povzetek zahtev iz smernic MOL, 15. 4. 2016

- 1.2 Ljubljana je tranzitno najbolj obremenjeno mesto v državi. Leži v presečišču avtocestnega križa jedrnih TEN koridorjev in je s treh strani obdana z avtocestami, s četrte strani pa z obvozno hitro cesto. Močan preplet prometnih tokov, ki še naraščajo, logično vodi k urejanju oskrbnih centrov. Vendar je treba pri tem upoštevati omejene prostorske danosti na zahodni AC. Gradnja varovanega parkirišča za tovorna vozila in bencinskega servisa je v tem prostoru tudi okoljsko obremenjujoča.

Avtocestni objekt, namenjen tovornim vozilom, ima lahko velike negativne učinke v prostoru zaradi zahtevnih posegov v morfologijo terena in krajinski prostor, okolju nezaželenega zadrževanja tovornih vozil v času prepovedi voženj in precejšnjih obremenitev za okolje tudi v času mirovanja tovornih vozil.

Z umestitvijo počivališča se poslabšujejo pogoji bivanja in dostopnosti v sosednjem stanovanjskem območju, zato je treba posege obravnavati celostno glede mikro lokacije, krajinsko arhitekturne umestitve v prostor in arhitekture objektov ter varovanja zdravja. Ta poseg naj postane obogatitev ceste in pokrajine, ne pa motnja v prostoru, nevarnost za zdravje ljudi in prometno varnost.

Stališče/odgovor: Smernice so smiselno upoštevane.

Zahtevni posegi v morfologijo terena in krajinski prostor niso potrebni. Ker gre za ravninsko območje, zemeljska dela ne bodo obsežna. Obremenitve za okolje v času mirovanja tovornih vozil ne bodo precejšnje. Edini vpliv je njihova pojavnost v prostoru. Uredba o DPN v 26. členu določa prepoved parkiranja in ustavljanja vozil s prižganimi motorji oz. da smejo motorji delovati le toliko časa, kolikor je nujno potrebno za varno ustavljanje in parkiranje vozil.

Okoljska vprašanja, vključno s pogoji bivanja, so obravnavana v postopku priprave DPN skladno s predpisi s področja varstva okolja. Pripravljene so bile ocene vplivov

na posamezne okoljske sestavine in posebna gradiva v zvezi z varstvom voda, varstvom kakovosti zraka in varstvom pred hrupom (glej podrobnosti v odgovoru na pripombo 6.7). Iz sklepa Agencije RS za okolje št. 35405-114/2016-8 z dne 22.7.2016 izhaja, da vplivi na posamezne okoljske sestavine ne bodo pomembni ali jih ne bo.

Zaradi umestitve načrtovanih ureditev tega DPN se dostopnost na vplivnem območju ne poslabša. Omogočena so potovanja v vse smeri iz in v obravnavano območje, s tem da se prometne obremenitve ne spremenijo bistveno, saj zaradi uporabe počivališča ne nastajajo nova potovanja (glej podrobnosti v odgovoru na pripombo 6.2).

Zasnovana je celovita arhitekturna in krajinskoarhitekturna rešitev (glej podrobnosti v odgovoru na pripombo 1.10).

- 1.3 Za širši prostor obravnavane lokacije je v strokovnih podlagah za Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju: OPN MOL, glej prilogo 2) poudarjeno, da gre za krajinsko izpostavljeno in pomemben prostor in da je na območju priključka Brdo potrebna ohranitev oz. ureditev širšega zelenega prehoda in parkovnih ureditev. Strateški del OPN MOL pa določa izboljšanje povezave med krajinskim parkom Tivoli - Rožnik - Šišenski hrib (v nadaljevanju TRŠ) in Polhograjskimi Dolomiti v smislu programske, vizualne in funkcionalna povezanost, izboljšanja prehodov preko AC in vzpostavitev rekreacijsko-izletniških poti za pešce in kolesarje.

Stališče/odgovor: Smernice so smiselno upoštewane.

Upoštevan je krajinski pomen širšega območja ter prehodov, rešitev predvideva maksimalno ozelenitev celotnega območja ploščadi z drevnino, vzdolž Glinščice pa se ohranja obstoječa vegetacija in pas za vzdrževanje, ki se lahko nameni tudi prehodu vzdolž Glinščice. Tudi v arhitekturni zasnovi objekta je upoštevana ambicija po ohranjanju kvalitet zelenega prostora. Na strehi je razgledni stolp, ki obiskovalcem omogoča pogled na Kamniško-Savinjske Alpe, Polhograjske Dolomite. Streha objekta je kultivirana z drevesi, z namenom ohranjanja kontinuitete zelenega konteksta.

- 1.4 V OPN MOL so predvidene ureditve počivališč za tovornjake, in sicer na vseh treh avtocestnih odsekih (glej prilogo 3). Na zahodnem odseku je predvideno počivališče v gospodarski coni Smodinovec, kjer se najmanj poseže v krajinsko občutljiv prostor- v zeleno povezavo med TRŠ in Polhograjskimi Dolomiti. Daljnovod in plinovod dejavnosti parkirišča za tovornjake ne onemogočata. Bencinski servis kot dodatna dejavnost na območju varovanega parkirišča za tovornjake v EUP RD-451 ni možen, je pa dopusten severneje v EUP RD-440 (v neposredni povezavi z varovanim parkiriščem).

Stališče/odgovor: Smernica je neuresničljiva, zato ni upoštevana.

Območji varovanega parkirišča in spremljajočih dejavnosti morata biti prostorsko in funkcionalno povezani, zato rešitev z ločenima lokacijama ni sprejemljiva. Ne drži, da bi bila lokacija bencinskega servisa v EUP RD-440 neposredna povezana z varovanim parkiriščem v EUP RD-451, vmes se nahaja AC baza. EUP RD-440 je bila že v osnovi ocenjena kot neprimerna lokacija. Problematična je oddaljenost od AC priključka (posledična neatraktivnost za uporabnike in obremenitev lokalnega cestnega omrežja) ter prostorske omejitve v sami coni (obseg obstoječih objektov).

- 1.5 Lokacija iz osnutka DPN posega v prostor, ki ima po določitih OPN MOL namensko rabo gozd in kmetijska zemljišča, posega v krajinske značilnosti in morfologijo prostora, v vedute v zelenem pasu, v predvideno ureditev širšega zelenega prehoda avtoceste za potrebe rekreacijsko izletniških poti in parkovnih ureditev ter v povezanost krajinskega parka TRŠ s Polhograjskimi Dolomiti.

Stališče/odgovor: Smernice so smiselno upoštewane.

Rešitve ne zanikajo omenjenih značilnosti. Znotraj zelenega klina je izkoriščena relativno manj pomembna lokacija, prostor med dvema prometnicama, ki je zaradi že obstoječe velike hrupne obremenitve neprimeren za npr. ureditev

parkovnih/rekreacijskih površin, ki nima strateškega pomena za kmetijsko proizvodnjo, s svojo zasnovo (razglednim stolpom, zeleno streho, igrali v zelenih otokih) pa sledi osnovnemu konceptu prostora v katerega posega. Podrobnejše pojasnilo glede prehoda avtoceste je podano v stališču k pripombi 1.10.

- 1.6 Zato ponavljamo, da je v primeru umestitve varovanega parkirišča na lokacijo iz osnutka DPN potrebno celostno obravnavati celoten vplivni prostor ter pri načrtovanju upoštevati tudi usmeritve strateškega dela OPN MOL. Obenem je treba upoštevati operativni program varstva pred hrupom na območju MOL, ki ga pripravlja Ministrstvo za okolje in prostor v sodelovanju z MOL.

Stališče/odgovor: Smernice glede načina obravnave so upoštevane.

Vplivni prostor je obravnavan celostno. Rešitve upoštevajo usmeritev strateškega dela OPN o avtocestnem obroču, ki ga je treba preoblikovati iz izključno komunalnega objekta v doživljajsko ter programsko raznoliko in pestro potezo, ki pri visokih hitrostih gibanja omogoča lažjo orientacijo, predvsem pri vstopanju v kompaktno mesto, na način, da je zagotovljena razpoznavnost lokacije znotraj prestolnice in Republike Slovenije.

Operativnega programa varstva pred hrupom na območju MOL ni možno upoštevati.

Operativni program še ni sprejet, njegova priprava se po javno dostopnih podatkih sploh še ni pričela. V letu 2015 je bil objavljen javni razpis za izdelavo operativnega programa za MOL in MOM, vendar postopek razpisa glede na uradno objavo na spletni strani Ministrstva za okolje in prostor (medijsko središče) še ni bil zaključen. V primeru novega razpisa za izbor izvajalca za pripravo strokovnih podlag za pripravo operativnega programa se bo izvedba slednjega še dodatno zamaknila, zato je vprašljivo njegovo upoštevanje v tudi nadaljevanju postopka priprave DPN.

Za namen priprave DPN je bila v okviru preveritev vpliva investicije na obremenitve s hrupom izdelana študija hrupa, ki upošteva tako strateški del OPN MOL, kot tudi izvedbeni del OPN MOL. V študiji so podane vse vsebine, ki jih navaja izvedbeni del v poglavju 17. 4. Varovanje zdravja, v 89. členu (varovanje pred hrupom). Upoštevane so predpisane stopnje varstva pred hrupom, izbrani so protihrupni ukrepi v skladu s peto točko poglavja, prav tako je z uporabo tišje vozne površine (SMA) zmanjšana emisija hrupa na območju rekonstrukcije obstoječega priključka Brdo - zahod. V študiji je v skladu z petnajstim odstavkom 89. člena izdelana karta hrupa obstoječega stanja za leto 2014, vključno z meritvami hrupa na samem terenu, izdelane so karte hrupa obremenitve s hrupom zaradi bodočega vira hrupa parkirišča z bencinsko črpalko, izdelane pa so tudi karte celotne obremenitve s hrupom z upoštevanjem bodoče AC povezave Koseze - Kozarje. Končni sklep študije je, da obravnavani vir hrupa, za katerega se pripravlja DPN, ne presega predpisanih mejnih vrednosti, kar je skladno z enajstim odstavkom 89. člena izvedbenega dela OPN MOL.

Podrobnejša utemeljitev pomena obravnavanega prostora v območju MOL

- 1.7 MOL podrobnejše utemeljuje pomen obravnavanega območja v krajinski sliki širšega prostora, ki kljub nekaterim neprimernim posegom v preteklosti, še vedno deluje kot kontinuiran prehod naravnega zelenega prostora in vedut med krajinskim parkom TRŠ in Polhograjskimi Dolomiti v zaledja urbanega središča. Poudarjen pomen na tem prehodu ima v vseh dosedanjih študijah predvsem poteza vzdolž Glinščice:

- predstavlja naravno prehodnico z Rožnika na eni strani in Polhograjskih Dolomitov na drugi v ravninski in barjanski predel,
- širši obvodni prostor je obravnavan kot krajinsko arhitekturna poteza z rekreacijsko-izletniškimi potmi in programi za pešce in kolesarje, ki bi iz urbanega območja in TRŠ neovirano prehajali v naravno zaledje mesta proti Polhograjskim Dolomitom.

Posebej pomembno je v tem prostoru izpostaviti nekatere izjemno lepe poglede:

- z Večne poti proti Polhograjskim,
- z Rožnika proti jugu in jugozahodu s silhueto hribov in barjanskim zatokom,

- z obvodnega pasu Glinščice proti zahodu s silhueto Polhograjskih in
 - značilne poglede na odprt ravninski prostor,
- ki vsi po vrsti zajamejo tudi obravnavano zemljišče. Zaradi vsega navedenega se MOL ne more strinjati z odgovorom izdelovalca DPN, da »...predlagana prostorska ureditev ne vpliva bistveno na programsko, vizualno in funkcionalno povezanost celotnega območja, ki leži znotraj klina zelenega sistema.«.

Stališče/odgovor: Pomen obravnavanega prostora je upoštevan.

Za oceno vpliva je uporabljen uveljavljen pojem za opredelitev velikostnega razreda in sprejemljivosti vplivov planov. Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur.l. RS, št. 73/05) tako opredeljuje razreda "vpliv je nebitven" (B) in "vpliv je nebitven zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov" (C), v tem primeru so vplivi plana sprejemljivi, ter razred "vpliv je bistven" (D), v tem primeru vplivi niso sprejemljivi. Glede na obseg območja, položaj posega znotraj klina in značilnosti posega je ob upoštevanju navedenega terminološkega okvira vpliv ocenjen kot nebitven.

Pogledi, ki so navedeni v utemeljitvi, so bili izhodišče pri oblikovanju objekta. Oblikovan je v maniri, ki ne opredmeti fasade kot geometrične ploskve, temveč skozi permutacije mimikrira naravni kontekst.

Pripombe MOL k osnutku DPN

- 1.8 MOL zahteva, da nam pripravljavec dostavi primerjalno študijo lokacij za varovana parkirišča, v kateri je bilo proučeno, da je v DPN predlagana lokacija bolj primerna od treh lokacij, ki so že opredeljene v OPN MOL. Ob takem strokovnem dokazilu, da ni primernejše lokacije za varovano parkirišče, v nadaljevanju podajamo pripombe na lokacijo, ki je obravnavana v DPN.

Stališče/odgovor: Pripomba je že smiselno upoštevana.

Omenjene lokacije so bile preučene v gradivih, ki so že bila posredovana na MOL. Lokacije so bile analizirane že v Pobudi za DPN za Varovano parkirišče Brdo zahod (št. proj. 11-0530, marec 2016), ki je bila na MOL posredovana kot gradivo za smernice (št. 35008-1/2016/4 dne 14.3.2016), glej poglavja 2.3.2 Raba prostora, 2.3.3 Gospodarska javna infrastruktura, 2.3.5 Ugotovitve analize in 5.1 Utemeljitev smiselnosti in možnosti nadaljnje priprave načrta in ostalih faz izvedbe projekta). V Analizi smernic (maj 2016, dopolnitev avgust 2016), ki je del javno razgrnjenega gradiva, je bilo pojasnjeno (glej str. 17-20), zakaj smernic v zvezi s temi lokacijami ni možno upoštevati. Izpostavljamo, da omenjene lokacije sploh niso primerljive z lokacijo, obravnavano v DPN, zato bi bila primerjalna študija lokacij brezpredmetna. Iz Sklepa o pripravi državnega prostorskega načrta za varovano parkirišče Brdo zahod (Vlada RS, št. 35000-11/2016/4, dne 30.6.2016) zato izhaja, da se postopek priprave DPN ne nadaljuje s primerjalno študijo variant, temveč z utemeljitvijo rešitve. Utemeljitev rešitve (avgust 2016) je bila javno razgrnjena. V njej so bile omenjene lokacije ponovno obravnavane (glej poglavja 3.2.1 Raba prostora, 3.2.2 Gospodarska javna infrastruktura in 4 Zaključne ugotovitve). V nadaljevanju so povzete ključne ugotovitve v zvezi z omenjenimi lokacijami.

V območje EUP RD-451 severno od obravnavanega območja je glede na prostorski potek varovalnih pasov za nadzemna daljnovoda, razdelilno transformatorsko postajo ter glede na prenosna plinovoda in omejitve, ki veljajo za njih, varovanega parkirišča skupaj s spremljajočimi dejavnostmi (bencinskim servisom) ni možno umestiti. Te bi bilo načelno možno umestiti v gospodarsko cono Smodinovec severneje, v EUP RD-440, pri čemer je bila ta lokacija že v osnovi ocenjena kot neprimerna. Problematična je oddaljenost od AC priključka (posledična neatraktivnost za uporabnike in obremenitev lokalnega cestnega omrežja) ter prostorske omejitve v sami coni (obseg obstoječih objektov). Območji varovanega parkirišča in spremljajočih dejavnosti morata biti prostorsko/funkcionalno povezani, zato rešitev z ločenima lokacijama ni sprejemljiva. Poudarjamo, da se v skladu z določili 17. člena ZUPUDPP v pobudi

predlagajo le izvedljive variante, zato rešitve v območju EUP RD-451 in/ali RD-440 ni bilo možno predlagati in obravnavati.

Območji EUP TR-506 in PO-669 ne sledita cilju načrtovane prostorske ureditve, to je umestitve varovanega parkirišča s spremljajočimi dejavnosti na način, da služi prometnemu toku iz smeri Gorenjske v smeri proti Primorski, kjer je izgradnja novega varovanega parkirišča s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi najbolj potrebna in smiselna. Izpostavljamo, da primerjava variant, ki ne uresničujejo istega cilja, ni možna. Tudi na teh dveh območjih bi bilo sicer treba upoštevati varovalni pas za nadzemni večsistemski daljnovod, kar bi onemogočalo ali vsaj zelo otežilo umestitev spremljajočih dejavnosti. Na območju EUP TR-506 vzhodno od počivališča Barje-jug to niti ne bi bilo smiselno, saj bi se varovano parkirišče verjetno navezovalo na ponudbo obstoječega počivališče. Lokacija EUP PO-669 ob priključku Sneberje bi lahko dodatno oskrbovala prometni tok v in iz smeri Štajerske.

Območja EUP z oznakami RD-451, TR-506 in PO-669 torej ne morejo biti alternative v DPN obravnavani lokaciji, ponujajo pa možnosti dopolnitve tovrstne ponudbe. Omogočajo oblikovanje celovitega, informacijsko podprtega sistema varovanih parkirišč vzdolž ljubljanskega AC obroča. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejela Vlada RS na 48. redni seji, 29. 7. 2015) in Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejel Državni zbor RS na 24. redni seji, 22.11.2016) med ukrepi za doseg zastavljenih posebnih ciljev na področju cest določata ukrep "Ro.3 Razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih". Predpostavljamo, da bo okviru izvajanja strategije ta ukrep podrobneje razdelan, oz. bo na operativni ravni določen koncept/nabor parkirišč, ki lahko vključuje tudi omenjene lokacije.

- 1.9 Ob pripravi DPN je nujno potrebno opredeliti, kdo so investitor, upravljavec in lastnik prometne infrastrukture znotraj območja DPN. Stališče MOL je, da krožno križišče s priključki nikakor ne more biti v lasti in v upravljanju MOL, saj predstavlja nujen funkcionalni del DPN, temveč mora biti v državni lasti. Na lokaciji s problematičnim izključevanjem in priključevanjem na avtocesto DPN predlaga program različnih funkcij za povsem različne prometne tokove in uporabnike, ki bodo v prostor pritegnili tranzitne prometne tovarne tokove. Tudi zaradi tega je nujno potrebna prometna študija (glej točko 4.).

Stališče/odgovor: Pripomba glede lastništva/upravljanja se ne upošteva.

Rekonstrukcija priključnih ramp zahodnega dela avtocestnega priključka Ljubljana - Brdo z novim krožnim križiščem Brdo zahod in posledično rekonstrukcijo navezanih delov Poti za Brdom in Ceste na Bokalce je smiselna sama po sebi. Z novo prometno ureditvijo se poveča pretočnost in prometna varnost na območju AC priključka Ljubljana - Brdo. Ureditve cestnega omrežja hkrati omogočajo vzpostavitev funkcionalno zaključene celote območja varovanega parkirišča kot dodatne ponudbe na stičišču prometnic državnega in lokalnega ranga. Ker gre pri ureditvah cestnega omrežja za deviacije obstoječih prometnic, je predvidena enaka razmejitev upravljanja, kot je obstoječa. V upravljanje DARS d.d. sta:

- Krak A priključka Brdo od avtoceste do križišča s cesto na Bokalce in Pot za Brodom,
- Krak B priključka Brdo od križišča s cesto na Bokalce in Pot za Brodom do avtoceste.

V upravljanju MOL so:

- Lokalna zbirna cesta na Bokalce (LZ 212681),
- Lokalna zbirna cesta Pot za Brdom (LZ 212865),
- Križišče obeh lokalnih cest in priključnih krakov.

Skladno z zakonom o DARS-u (ZDARS-1, Ur.l. RS, št. 97/2010) ta lahko kot koncesionar upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo gradnje, ne pa tudi drugih cest. Novo krožišče ne bo del priključka Brdo na AC, saj je DARS d.d. upravljavec ramp priključka do prvega križišča, v tem primeru do krožišča. DARS d.d. kot upravljavec AC in HC v območjih priključkov ne upravlja križišč, preko

katerih se ceste nižjih razredov (glavne, regionalne in lokalne ceste) navezujejo na AC in HC. V območju priključkov je DARS d.d. upravljavec krakov priključkov do roba križišča, prometne površine križišč pa so v upravljanju Direkcije RS za infrastrukturo ali občin.

Stališče/odgovor: Pripomba glede prometne študije je že upoštevana.

Za potrebe predmetnega DPN sta bili izdelani strokovni podlagi "Varovano parkirišče s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi Brdo zahod: Prometna študija – preveritev prepustnosti predvidenega krožnega križišča" (PNZ svetovanje projektiranja d.o.o., št. projekta, 12–0530, avgust 2016) in "Preverjanje varnosti v prometu za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi (IDZ)" (PRO-MP Miha Podgoršek s.p., maj 2016), obe sta v prilogi osnutka DPN.

- 1.10 Lokacija DPN se mora (glede na očitne velike potrebe po varnem parkiranju tovornih vozil) v večini nameniti varovanemu parkirišču s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi. Ob tem naj se upoštevajo usmeritve MOL za posege na obravnavanem zemljišču:
- ob pripravi obravnavanega DPN se uredi širši zelen prehod avtoceste za potrebe rekreacijsko - izletniških poti in programov za pešce in kolesarje, npr. kot razširitev obvodnega prostora Glinščice, za kar je potrebno podaljšanje mostu,
 - zaradi izjemnih vedut se objekte varovanega parkirišča postavi v prostor kar najbolj subtilno, brez višinskih poudarkov objektov in z upoštevanjem konteksta krajinskega prostora. Zato je smiselno pripraviti natečaj za pridobitev celovite rešitve, ki bo prinesla pozitivno prepoznavnost lokacije znotraj prestolnice in Republike Slovenije.

Stališče/odgovor: Pripomba glede obsega varovanega parkirišča je že upoštevana.

Varovano parkirišče zaseda največji možni obseg območja znotraj jasno določenih prostorskih meja (Pot za Brdom, Glinščica, AC). Povečevanje deleža varovanega parkirišča v smeri proti jugu ni izvedljivo, ker je treba pred točilnimi mesti oz. poslovnim objektom zagotoviti tako veliko ploščad za čakajoča vozila, da ne more priti do zastoja na krožišču. Tudi obsega točilnih mest in poslovnega objekta glede na pričakovane obremenitve ni smiselno zmanjšati, saj takšno zmanjšanje ne bi prispevalo k več prostora v vzdolžni smeri ploščadi.

Zelen prehod preko AC ni povezan z načrtovano prostorsko ureditvijo.

Obravnavani DPN (razen v delu priključnih ramp) ne ureja območja avtoceste. Predlog se nanaša na območje, ki se ureja z DLN za AC Koseze - Kozarje (Ur.l. RS, št. 71/09), za katerega se že pripravlja projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja. DLN v 29. členu (varstvo živali) določa, da se za omogočanje varnega prehajanja živali prek avtoceste v okviru mosta čez Glinščico v km 0 + 567 zagotovi prehod (podhod) za živali ob strugi potoka s primerno ureditvijo suhe površine širine 3,0 m do 5,0 m, svetle višina nad pohodnim delom najmanj 2,0 m. V kolikor ima MOL predloge v zvezi s spremembami rešitev načrtovanih z DLN za AC Koseze - Kozarje, naj se obrne direktno na DARS d.d.. Poudarjamo, da zelen prehod preko AC ni povezan z načrtovano prostorsko ureditvijo in da rešitve načrtovane v okviru predmetnega DPN ne onemogočajo morebitne izvedbe, saj v to območje ne posegajo (severno od parkirišča je vzdolž Glinčice zagotovljen pas širine najmanj 3,5 m za vzdrževanje vodotoka).

Pripomba glede subtilnega umeščanja objektov je že upoštevana.

Objekt je oblikovan glede na kontekst prostora - močno potezo, ki jo tvori AC obroč in širši krajinski kontekst, ki ga v ozadju zaključujejo Kamniške Alpe. Izhodišče pristopa k oblikovanju objekta so značilnosti prostora, ki se preko prevala med Bokalci in Vrhovci odpre z mogočno veduto. Razmislek o samem objektu sta narekovala utilitaren nadstrešek bencinskega servisa z višinskim poudarkom (ki je lasten takšnim objektom) in širši prostorski kontekst. Tehnološke zahteve prometa narekujejo gabarite nadstreška, ki postane grajena dominanta. Dejstvo, da se preko prevala (v smeri proti severu) voznik pripelje nad objekt, je usmerjalo k razmisleku o strehi, ki naj ne bo banalna. Streha je zato oblikovana kot peta fasada objekta. Naravni okvir,

znotraj katerega se gradi objekt, je povzet v metafori gozda na strehi, ki je hkrati tudi senčnica objekta. Totem namenjen obveščanju voznikov (v takšni ali drugačni obliki, najbolj pogosto kot samostojna prostorska prvina, je na vseh bencinskih servisih) je parafraziran v razgledni stolp, ki potniku omogoča uživanje vseh opisanih kakovosti, katerih zaradi AC sicer ni moč doživeti. Ta prilika je bila zamujena tako z Lesnino, kot tudi z novim objektom Monsa, medtem ko je stari Mons inteligentno obrnjen v smeri proti Krimu. Pomembno je spoznati, da gre pri načrtovanih ureditvah za več kot počivališče, bencinski servis in varovano parkirišče. Gre za ureditev, preko katere obiskovalci vzpostavijo prvi stik s prostorom, v katerega prihajajo. Lokacija je pomembna, ker omogoča tudi vstop v mesto. Preko podobnih postajališč v tujini (predvsem v Avstriji) lahko lokalno gospodarstvo z dodano vrednostjo prodaja svoje produkte. Je tudi turistični komunikator. Na umestitev programa je treba torej gledati s širšim pogledom, ne le z gledišča neposrednih vplivov na okolje, v katerega se umešča.

Pripomba glede natečaja se ne upošteva.

Ker ne gre za javno naročilo, investitor ni zavezan k izvedbi projektnega natečaja v skladu z Zakonom o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15). Ocenjeno, da bo zasnovana rešitev prinesla pozitivno prepoznavnost lokacije znotraj prestolnice in Republike Slovenije v osnutku DPN.

- 1.11 Ob pripravi DPN je nujno potrebno upoštevati, da je na lokalni cesti Podutik - Kozarje v OPN MOL določena trasa kolesarske poti in steze v sistemu državnega kolesarskega omrežja. Opozarjamo na problematiko neprimerne in nevarne mešanje tovornega, avtomobilskega in kolesarskega prometa. Pričakujemo, da pripravljavec zagotovi prometno študijo, ki bo iz vidika prometne varnosti in funkcionalnosti utemeljila delovanje varovanega parkirišča s spremljajočimi dejavnostmi glede na mešanje avtocestnega in lokalnega prometa ter državnega kolesarskega prometa. (glej prilogo 4)

Stališče/odgovor: Pripomba se upošteva.

V sklopu ureditve cestnega omrežja je v osnutku DPN predvidena dograditev oz. predstavitev obstoječega pločnika za pešce širine 1,50 m ob zahodnem robu deviacij lokalne ceste Pot za Brdom. Rešitev je skladna z določili Pravilnika o projektiranju cest Ur.l. RS, št. 91/05, 26/06 in 109/10 – ZCes-1), ki določa, da na cestah s PLDP do 2500 vozil na dan ni potrebna posebna površina za kolesarje, pri PLDP med 2500 in 7000 vozil na dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro, je potreben označen kolesarski pas, pri PLDP nad 7000 vozil na dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro, pa višinsko ločena kolesarska steza.

Glede na predvidene prometne obremenitve obravnavanega območja so kolesarske steze in poti na obravnavanem območju potrebne ob pogoju, da je število kolesarjev večje od 20 na uro.

Trenutne prometne obremenitve so nad 7.000 vozil v vseh krakih križišča, z izjemo odseka proti AC bazi. Število kolesarjev bi se ob izgradnji navedene daljinske kolesarske poti verjetno povečalo, vendar po našem mnenju ne toliko v prometnih konicah.

MOL bo pozvana, da posreduje podatke o pričakovanem številu kolesarjev na obravnavanih cestnih odsekih. Na podlagi prejetih podatkov je možno dopolniti prometno študijo ter načrtovati ustrezen ukrep glede na veljavni Pravilnik o projektiranju cest. Predlagamo, da se namesto pločnika za pešce v območju DPN na isti strani ceste Pot za Brdom in ob zahodni strani Ceste na Bokalce predvidi mešana površina za pešce in kolesarje širine 2,50 m ter prehod za pešce in kolesarje preko zahodnega priključnega kraka v novo krožno križišče.

- 1.12 MOL predlaga, da se obravnavani DPN izvaja istočasno s širitvijo AC v 6-pasovnico.

Stališče/odgovor: Pripomba se smiselno upošteva.

Izvedba obravnavanega DPN že pomeni delno izvedbo šestpasovne AC (priključna kraka, odstavni pas, meteorna kanalizacija, komunalni vodi). Sočasna izvedba je seveda zaželena, vendar terminski plan izvedbe celotne šestpasovne AC še ni določen (pričenja se izdelava projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja). V kolikor sočasno izvedba ne bo možna, se pri pripravi projektne dokumentacije, ob upoštevanju pričakovanega vrstnega reda izvedbe ploščadi in avtoceste, izdelava podroben načrt izvedbe, z določitvijo območij potrebnih za gradnjo, dostopov, morebitnih začasnih rešitev in organizacijo gradbišča, na način, da bo gradnja čim manj moteča.

1.13 V osnutku DPN je predstavljeno obstoječe stanje obremenitve s hrupom zaradi AC, ki se na stanovanjskih stavbah v bližini izkazuje kot presežena (cca 70dB). Karta hrupa predvidenega varovanega parkirišča pa prikazuje emisije cca 50dB pri teh stanovanjskih hišah. Navedba, da bo hrup varovanega parkirišča deloval kot hrup ozadja, je sporna, saj so vrednosti novega vira previsoke. Omilitveni ukrepi sploh niso predvideni, saj predvidevajo le sanacijo skladno z DLN za avtocesto Koseze - Kozarje. Stališče MOL je, da to ni skladno s 4. odst. 10. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ki določa, kako se ravna, ko je območje že hrupno preobremenjeno in v prostor pride nov vir. Za nov vir hrupa je treba zagotoviti ukrepe varstva pred hrupom.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

V obstoječem stanju pri obstoječih virih hrupa sta najbolj obremenjeni stavbi Koreninova ulica 23 in 21. V nočnem času so imisije na stavbah večje od 59 dB(A), za kazalec hrupa dan-večer-noč, pa so vrednosti hrupa večje od 69 dB(A). Na istih stavbah bodo vrednosti hrupa zaradi obratovanja bodočega varovanega parkirišča vključno s bencinsko črpalko manjše od predpisane mejne vrednosti za obratovanje naprav in obratov, ki jih predpisuje Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur.l. RS, št. 105/2005). Vrednosti hrupa so nižje od predpisanih za III. območje varstva pred hrupom, to je 48 dB(A) za nočni čas, ter za kazalec hrupa dan-večer-noč 58 dB(A). Imisije hrupa na najbolj obremenjenih stavbah so zaradi obratovanja parkirišča z bencinsko črpalko nižje od obstoječih obremenitev za več kot 10 dB(A). Iz tega sledi, da novi vir ne povečuje obstoječih obremenitev s hrupom. Nasprotno, z ukrepi na viru (vgradnje tišje vozne površine SMA) na območju rekonstrukcije priključka Brdo - zahod, ki ni del DLN Koseze-Kozarje, zmanjšujemo obremenitve, kar nazorno prikazuje karta hrupa v prilogi 11 strokovne podlage "Ocena obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov za namen priprave strokovnih podlag za DPN Varovanega parkirišča s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi Brdo zahod" (PNZ svetovanje projektiranja d.o.o., št. projekta, 15-0530, julij 2016), ki je v prilogi osnutka DPN. Iz zgornjih trditev sledi, da v prostoru novi vir hrupa ne presega predpisanih mejnih vrednosti za vir hrupa obratovanja naprav in obratov, prav tako pa ne povečuje obstoječih obremenitev.

1.14 Naziv DPN za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi pove, da naj bi šlo za varovano parkirišče, ki je opremljeno s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi. Po pregledu rešitve pa ugotavljamo, da varovana parkirišča zavzemajo le približno 40 % površine območja in samo 24 parkirnih mest, obenem pa je tudi bencinski servis prvi dostopen z AC, nato šele varovana parkirišča. Predlagamo, da se naziv DPN poimenuje skladno z rešitvijo v »bencinski servis s spremljajočimi dejavnostmi«.

Stališče/odgovor: Pripomba se ne upošteva.

Naziv DPN je sprejet s sklepom Vlade RS (št. 35000-11/2016/4, 30.6.2016) in ga med postopkom priprave ni možno menjati. Sosledje ureditev (najprej bencinski servis, nato varovana parkirišča) izhaja iz racionalne in prometno varne organizacije ploščadi.

1.15 Pričakujemo tudi odgovore na vprašanja kolikšen delež potreb po varovanih parkiriščih za tovornjake pokrije teh 24 parkirnih mest glede na PLDP na zahodni ljubljanski AC obvoznici, na AC Voklo - Lom ter na celoten AC križ v RS?

Stališče/odgovor:

Varovano parkirišče bo pokrilo zelo majhen delež potreb po varovanih parkiriščih. Bolj pomembno je, da bo parkirišče predstavljalo prvi korak v vzpostavitvi sistema varovanih parkirišč v skladu s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejela Vlada RS na 48. redni seji, 29.7.2015), ki med ukrepi za doseg zastavljenih posebnih ciljev na področju cest določa ukrep "Ro.3 Razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih".

1.16 Pričakujemo tudi odgovor na vprašanje kje pripravljavci DPN v primeru izrednih dogodkov, npr. v času sneženja, nesreč, vidijo prostor za izločanje tovornih vozil v okolici tega DPN (kot je bilo razložena na javni razpravi)? MOL se z dodatnim obremenjevanjem prostora s parkiranimi tovornjaki ne strinja, saj bi bil s tem oviran lokalni promet, dovozi do lokacij interventnih služb, kot so policijska postaja in baza DARS ter že omenjen državni daljinski kolesarski promet idr. Slednja tematika je tudi stvar že omenjene prometne študije z vidika prometne varnosti in funkcioniranja nove dejavnosti v prostoru, ki jo želimo videti.

Stališče/odgovor:

V primeru izrednih dogodkov ali v času sneženja je možno izločanje dodatnih tovornih vozil na vseh manipulativnih površinah znotraj ploščadi varovanega parkirišča (servisnih cestah in površinah za manipulacijo vozil ob parkiriščih, servisnih cestah in površinah za manipulacijo vozil ob, pred in za bencinskim servisom) in na odstavnih pasovih avtoceste, v kolikor jih upravljavec avtoceste temu nameni. Izločena vozila torej nikakor ne bi bila parkirana na lokalnih cestah ali nekih drugih površinah izven območja DPN in tako ne bi ovirala lokalnega prometa in dovoza do lokacij interventnih služb, konflikta s kolesarskim prometom pa v času izrednih razmer (npr. sneženja) realno niti ni pričakovati. Potrebno je poudariti, da izločanje tovornih vozil v primeru izrednih razmer ni v pristojnosti upravljavcev počivališč, temveč pooblaščenih uradnih oseb. Zaradi zagotavljanja ustreznega ritma primernih lokacij za izločanje, je umestitev varovanega parkirišča na predlagani lokaciji smiselna tudi z razlogom možnosti izločanja na tangiranem AC odseku.

Opravljen je bila tudi presoja prometne varnosti, s katero so bili vsi elementi načrtovanih cest in ureditev potrjeni in ustrezajo pogojem varnega odvijanja prometa tudi ob izrednih dogodkih. Strokovna podlaga "Preverjanje varnosti v prometu za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi (IDZ)" (PRO-MP Miha Podgoršek s.p., maj 2016) je v prilogi osnutka DPN in MOL z njo že razpolaga.

Pripomba 2: Energetika Ljubljana d.o.o., pisno, (št. JPE-302-012/2016, dne 16. 9. 2016), priloga k mnenju Mestne občine Ljubljana

2.1 Mnenje in pripombe izdajamo na podlagi 34. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor, Uradni list RS, št. 80/2010, 106/2010 - popr., 57/2012 z dopolnitvami (v nadaljnjem besedilu ZUPUDPP) za področje oskrbe s plinom. Energetika Ljubljana je izvajalec dejavnosti systemskega operaterja distribucijskega omrežja zemeljskega plina in dobave zemeljskega plina tarifnim odjemalcem (Uradni list RS, št. 14/2006).

Dostavljen predlog DPN smo pregledali in ne upošteva predhodno izdanih smernic Energetike Ljubljana za področje oskrbe s plinom številka R-126-P-JPE-302-012/2016 z dne 31.3.2016, zato k osnutku izdajamo negativno mnenje.

Obrazložitev:

Za priključitev varovanega parkirišča Brdo oziroma stavbe bencinskega servisa na distribucijsko plinovodno omrežje je potrebno zgraditi priključni plinovod od obstoječega glavnega plinovoda N18360 DN100 s potekom po Koreninovi ulici do območja urejanja.

V izdelani utemeljeni rešitvi osnutka državnega prostorskega načrta za varovano parkirišče Brdo je priključitev na plin prikazana z navezavo na predviden distribucijski plinovod v križišču cest Pot za Brdom in Grič, ki pa ni predviden za gradnjo.

Koncept pravilne priključitve stavbe na obravnavanem območju na sistem oskrbe z zemeljskim plinom je izgradnja priključnega plinovoda do obstoječega glavnega plinovoda N18360 DN100 pri odcepu Koreninove ulice za hišne številke 23 in 25, po Koreninovi ulici do območja urejanja in je dne 13.9.2016 usklajen z izdelovalcem DPN podjetjem PNZ svetovanje in projektiranje d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana.

Stališče/odgovor: Pripomba se upošteva.

Priključitev varovanega parkirišča na distribucijsko plinovodno omrežje je usklajena.

Pripomba 3: Javna razsvetljava d.d., pisno (št. 2496/16, dne 6.9.2016), priloga k mnenju Mestne občine Ljubljana

3.1 Na podlagi pooblastila Mestne občine Ljubljana in Pogodbe o podelitvi koncesije za opravljanje izbirne gospodarske javne službe - urejanja javne razsvetljave št. 01+13/2006-20 z dne 13.10.2006 in na vlogo:

Mestna občina Ljubljana, Oddelek za urejanje prostora, Poljanska cesta 28, 1000 Ljubljana

Vaš znak: 350-7/2016-16 z dne 30.08.2016

izdajamo pozitivno strokovno mnenje k dopolnjenem osnutku Državnega prostorskega načrta Varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi dejavnostmi.

pod naslednji pogoji:

1. Izvajalec del je dolžan poravnati vso eventualno škodo, ki bi nastala na naših napravah in inštalacijah.

2. Vse prestavitve in zaščite elementov javne razsvetljave lahko izvaja samo pooblaščen vzdrževalec javne razsvetljave.

Stališče/odgovor: Pogoji se upoštevajo.

Pogoji so opredeljeni v uredbi o DPN.

Pripomba 4: Vodovod-Kanalizacija d.o.o. (vodovod), pisno (št. VOK-350-069/2016-003, dne 5.10.2016), priloga k mnenju Mestne občine Ljubljana

4.1 V razvojni službi smo osnutek državnega prostorskega načrta pregledali. Na prejeti osnutek DPN nimamo pripomb.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Pripomba 5: Vodovod-Kanalizacija d.o.o. (vodovod), pisno (št. VOK-350-070/2016-003, dne 21.9.2016), priloga k mnenju Mestne občine Ljubljana

5.1 V razvojni službi smo prejeli vaš dopis št. 3505-7/2016-16, dne 02.9.2016 v katerem nas prosite za mnenje k predlogu Uredbe k Državnem prostorskem načrtu za območja urejanja RO 286, RO 295, RO 451-Rožna dolina. Za obravnavano območje je izdelana

idejna rešitev št. p. 3189 z naslovom: Ureditev oskrbe z vodo in odvajanje odpadne vode na območju mestne občine Ljubljana, Izdelal JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o..

Na obravnavnem območju je po operativnem planu po zgoraj navedeni dokumentaciji (p.št.3189 K) predvidena izgradnja ločenega sistema javne kanalizacije. Po zgoraj navedeni dokumentaciji čistilna naprava Smodinovec zaradi premajhne kapacitete (70 PE) ne dopušča priključitev dodatnih količin komunalnih voda, zato se zaradi širjenja kanalizacijskega omrežja na mestu čistilne naprave Smodinovec zgradi novo javno črpališče s tlačnim vodom do obstoječe javne kanalizacije pri objektu Cesta na Bokalce 52, samo čistilno napravo Smodinovec pa ukine. Da bi omogočili poznejšo prevezavo interne kanalizacije kompleksa objekta na predvideno javno kanalizacijo je potrebno prikazati je priključek kompleksa na predvideno kanalizacijo po idejni rešitvi št.3189, čeprav je izven meje območja DPN. Idejno rešitev št.3189 se navede v tekstualnem delu Uredbe, v grafičnem delu DPN pa je potrebno prikazati situativni potek predvidene javne kanalizacije odvod komunalnih odpadnih voda in tlačnega voda, predvidenega javnega črpališča za izgradnjo na mestu ukinjene čistilne naprave Smodinovec.

Stališče/odgovor: Pripomba se upošteva.

Grafični del in uredba bosta v predlogu DPN dopolnjena v skladu z mnenjem.

Pripomba 6: Četrtna skupnost Rožnik, pisno (št 350-27/2016/2, 21.9.2016)

6.1 Svet Četrtna skupnosti Rožnik Mestne občine Ljubljana je na svoji 3. korespondenčni seji sveta dne 21. 9. 2016 obravnaval razgrnjeno gradivo osnutka DPN za varovano parkirišče Brdo zahod in sprejel naslednji

SKLEP ŠT. 1/3-kor:

Svet Četrtna skupnosti Rožnik potrjuje in dopolnjuje veljavni sklep sveta št. 12/2-kor z naslednjimi pripombami na javno razgrnjen osnutek Državnega prostorskega načrta za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi:

Lokacija za varovano parkirišče s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi je izbrana kot polovica med Voklim in Lomom in ni izbrana z neko vizijo, ki bi bila bolj prijazna ljudem kot pa je prijazna do kapitala, tokrat Shellovega. Sicer je umeščena ob avtocesti, a je stlačena v pas, ki je nekoč veljal za zeleni pas Polhograjski Dolomiti-Rožnik. V ta koridor pa se sedaj namerava ob daljnovodu, plinu, avtocesti, načrtovani železnici, načrtovanemu suhemu zadrževalniku "stlačiti" še območje za kamione (dobesedno kamionsko taborišče).

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Izhodišče predlagane prostorske ureditve so potrebe voznikov po varovanih parkiriščih in spremljajočih oskrbnih objektov ter pomanjkanje obstoječe ponudbe le teh na celotnem avtocestnem križu v Sloveniji, vključno z avtocestnim odsekom od Voklega do Loma na gorenjsko-primorskem kraku avtoceste A2 s prehodom na avtocesto A1 in od Voklega do Barja na gorenjsko-dolenjskem kraku avtoceste A2. Problematična je razdalja med počivališčema Voklo in Lom - 46 km, saj je optimalna razporeditev spremljajočih oskrbnih objektov z bencinskim servisom vzdolž daljinskih cest med 25 in 30 km. Izgradnja novega varovanega parkirišča s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi na tem vmesnem območju je torej potrebna in smiselna. Zaradi izhodišča, da se z varovanim parkiriščem in spremljajočim bencinskim servisom zajame čim večje število vozil na območju obeh prometnih krakov, se kot smiselna izkazuje lokacija nekje na odseku med razcepom Koseze in razcepom Kozarje v smeri od Gorenjske proti jugu, kjer se združita prometna tokova iz smeri Gorenjske in iz smeri severne ljubljanske obvoznice v smeri proti Dolenjski in Primorski.

Kot prometno in prostorsko najsmotrnejša lokacija se izkazuje lokacija pri AC priključku Ljubljana - Brdo. S postavitvijo varovanega parkirišča s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi na tej lokaciji se voznikom na obeh prometno močnih krakih omogoči dodatna ponudba. Prednost zasnove varovanega parkirišča je, da je dostopno tudi z lokalnega cestnega omrežja. V primeru izrednih dogodkov, predvsem v času sneženja, je na območju varovanega parkirišča možno zagotoviti tudi prostor za izločanje tovornih vozil.

Načrtuje se varno in varovano parkirišče parkirišče, ki je v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 885/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila pomeni "parkirišče za komercialne uporabnike, ki jim omogoča, da se izognejo parkiranju na neprimernih mestih, in prispeva k varnosti voznikov in tovora".

6.2 Lokacija je izbrana ob prometnih študijah, v katere niso vključene ceste, ki še niso v uporabi, t.j. obvoznice obvoznici AC-Brdo in AC-Vič, ceste Cesta Dolomitskega odreda-Bokalce- Lesnina-Podutik in Brdnikove ceste oz. Poti Roberta Blinca. Načrt vključuje šestpasovnico, vendar pri tem ne bo prostora za morebitno osempasovnico, če bo čas pokazal to potrebo.

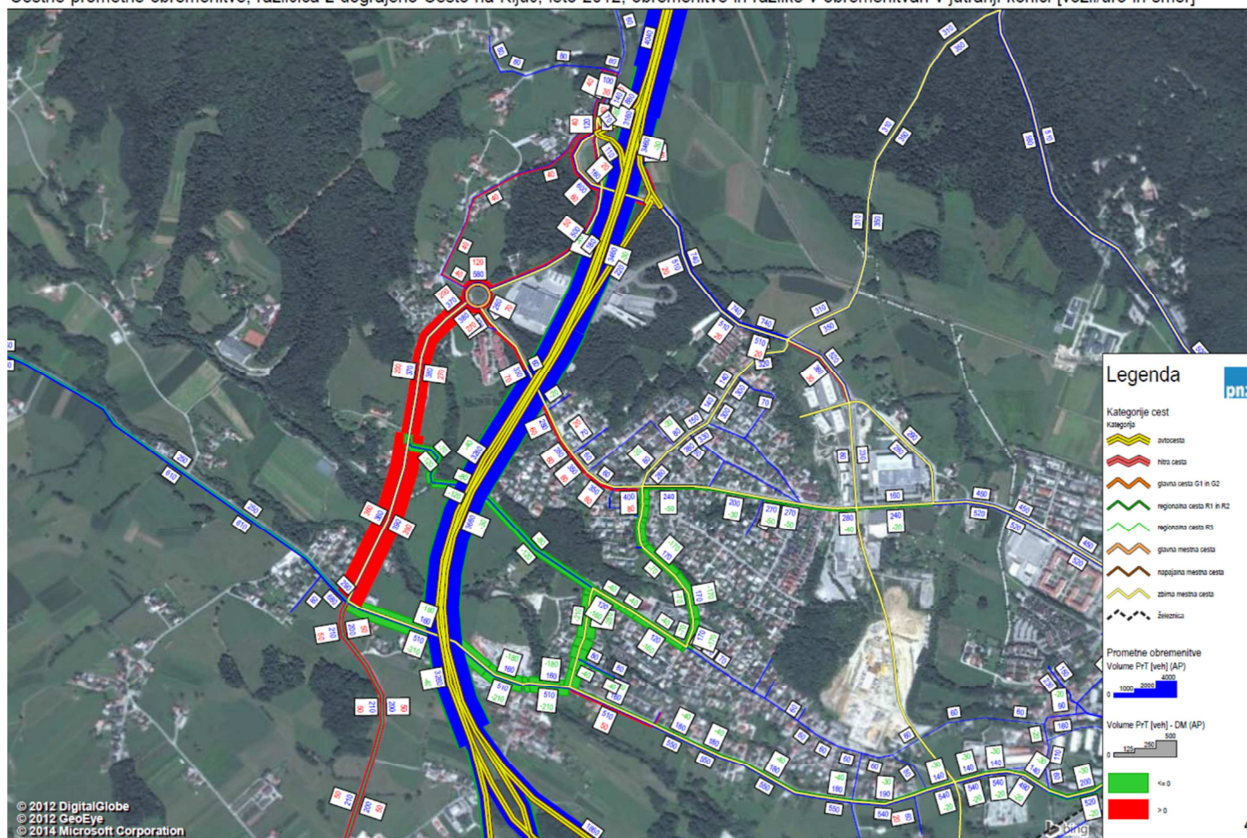
Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Za potrebe predmetnega DPN je bila izdelana strokovna podlaga "Varovano parkirišče s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi Brdo zahod: Prometna študija – preveritev prepustnosti predvidenega krožnega križišča" (PNZ svetovanje projektiranja d.o.o., št. projekta, 12–0530, avgust 2016). Prometni podatki so povzeti po Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji (2015). Dograditve lokalnih cest vzdolž obroča ljubljanske obvoznice nimajo bistvenega vpliva na potek tranzitnega prometa po daljinskih cestah, zato so privzeti podatki ocenjeni kot relevantni. V skladu s predvidenimi potrebami je bila z upravljavcem avtoceste usklajena rešitev z odstavnim pasom, ki ob izkazanih potrebah omogoča začasno rabo za promet ob prometnih konicah ob enoviti rešitvi celotnega obroča in ustrezni signalizaciji seveda.

Z uporabo primerne prometnega modela Mestne občine Ljubljane je bil na podlagi podane pripombe preverjen vpliv nove povezave Podutika in Ceste Dolomitskega odreda (t.i. podaljšek Ceste na Ključ). Prometne obremenitve prikazuje spodnja slika. Prometne obremenitve ob dograditvi Ceste na Ključ so modre barve, njihova velikost je prikazana z različno debelino. Rdeča barva predstavlja povečanje, zelena barva pa zmanjšanje prometnih obremenitev v primerjavi s sedanjim stanjem. Ugotovljeno je bilo, da ima ta povezava predvsem vpliv južno od krožišča pri Lesnini in ne spremeni bistveno prometnih tokov v obravnavanem krožišču.

Križišče Brdnikove ceste in Poti Roberta Blinca se glede na Izvedbeni del OPN MOL le preuredi, kar ne bo imela vpliva na preusmeritev prometnih tokov.

Cestno omrežje se načrtuje za plansko dobo, ki je za novogradnje 20 let. V tem obdobju bo po vseh prometnih napovedih šestpasovnica zadostovala. Glede na pričakovane prometne obremenitve, relativno visoko stopnjo motorizacije in mobilnosti v Ljubljani, izboljševanju javnega prometa in drugem napredku na področju trajnostnega prometa ni pričakovati, da bo ob Ljubljani potrebna 8-pasovna cesta. Njeno morebitno umeščanje v prostor bi verjetno terjalo širši nabor raznolikih konceptov, kako rešiti prometno problematiko širšega območja nasploh.



4

- 6.3 Bencinski servis bo enostranski (priročen samo z gorenjske smeri), kar je za avtocestni spremljevalni objekt nesprejemljivo. Za kamionsko parkirišče pa še bolj. Prejšnji projekti so že pokazali, da je premalo prostora za obojestranski bencinski servis. Nobena prometna študija ni vključila, da je od razcepa Koseze do izvoza Brdo prekratka varnostna razdalja za varno prehajanje pasov do izvoza in da je še slabša situacija od razcepa Kozarje do izvoza Brdo, saj bodo morali zapustiti avtocesto za nepreglednim ovinkom.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Varovano parkirišče je umeščeno na zahodni del priključka Ljubljana Brdo. Z DLN za šestpasovno avtocesto Koseze - Kozarje je v prostor že umeščen bencinski servis s počivališčem na vzhodni strani priključka Ljubljana Brdo. S tem se zagotovi obojestransko oskrbno postajo za avtocesto.

Razdalja med razcepom Koseze in priključkom Ljubljana Brdo je približno 900 m. To je zadostna razdalja, v kateri morajo vozniki prehajati iz notranjih na zunanje vozne pasove, če želijo izvažati ali uvažati na in iz avtoceste. Z DLN za širitev avtoceste v šestpasovnico je predvidena združitev pasu za pospeševanje iz razcepa Koseze v zaviralni pas priključka Brdo, kar zmanjšuje število prepletanj vozil na tem odseku. Hkrati je z DLN za širitev avtoceste je predvideno, da se hitrost na odseku Koseze - Kozarje zmanjša na 100km/h, s čimer se pogoji za manever prepletanja še izboljšajo.

- 6.4 Predložena je že četrta varianta za tak bencinski servis, kar kaže na to, da je z lokacijo nekaj hudo narobe (neprimerna ožina - nad 40 tisoč vozil dnevno; vabljenje kamionov, da ne parkirajo na Barju).

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Lokacija nekje na odseku Koseze - Kozarje je (in je tudi v preteklosti bila) predlagana, ker najbolj ustreza potrebam voznikom. Predlagana lokacija je izkazana kot edina izvedljiva na tem odseku, kar je z izdelano presojo prometne varnosti (Preverjanje varnosti v prometu za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi

dejavnostmi (IDZ), PRO-MP Miha Podgoršek s.p., maj 2016) v fazi priprave tega DPN tudi potrjeno.

Varovano parkirišče predstavlja dodatno oskrbo na ljubljanskem AC obroču, namenjeno pa je prvenstveno prometnemu toku iz gorenjskega kraka na primorski krak, saj na odseku od Voklega do Loma na primerni razdalji ni takšne ali primerljive oskrbe za vozila. Varovano parkirišče Brdo torej ni alternativa počivališču Barje. Ker s predlaganimi ureditvami ni predviden nov priključek na AC, ampak rekonstrukcija obstoječega priključka Ljubljana - Brdo, se prometne razmere na AC ne spremenijo bistveno.

6.5 Namestitvev kamionskega parkirišča v mesto je degradacija mesta in izguba dragocenega mestnega zemljišča.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Lokacija je nahaja izven območja kompaktnega mesta v skladu s Strateškim delom OPN MOL. Izkorišča območje med dvema prometnicama, ki ni strateškega pomena za kmetijsko proizvodnjo, zaradi velike hrupne obremenitve je območje neprimerno za razvoj območja zelenih površin ali drugih območij stavbnih zemljišč. Gre torej za racionalno izrabo zemljišča. Rešitev vsebinsko dopolnjuje in zaokrožuje ponudbo na območju Brda. Poleg trgovskih in hotelskih storitev je s predlogom poskrbljeno tudi za potnike. Objekt je lahko v maniri podobnih avstrijskih AC postajališč pomembna komunikacijska točka, preko katere se promovira lokalna ponudba.

6.6 V ČS Rožnik se je začela degradacija mestnega okolja z organiziranjem prostorov v zaprta območja. V Rožni dolini imamo Študentsko naselje, ki je danes zaprto z rampami, meščanom so zazidali služnostno pot (Ažbetova), v njem samem je premalo parkirišč za lastno potrebo. Študentsko naselje je v pristojnosti države kot tudi Vila Podrožnik, biotehniške fakultete in zdaj bo to kamionsko parkirišče.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Varovano parkirišče mora biti s ciljem zmanjševanja tatvin ograjeno.

6.7 Za ČS Rožnik nam postavljajo dvolično okoljevarstveno politiko: levi breg Glince je zelo zaščiten za rastline in živali, desni pa je popolnoma prepuščen samovolji oblasti. MOL je pri parku Rožnik zelo restriktiven, ampak v primeru kamionskega parkirišča je državi popustil. Seveda pa je država pri razgrnjenem "vzorčnem" varovanem parkirišču preklicala vse okoljevarstvene ukrepe, ki sedaj za tako parkirišče niso potrebni, hkrati pa se tudi ne drži dogovorjenega: da na zahodno in posledično severno obvoznico ne bo dovolila velikega kamionskega prometa zaradi varnosti pitne vode. S tem parkiriščem pa odpira vrata, da se kamioni preselijo z Barja na severni del Ljubljane.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Okoljevarstveni ukrepi niso bili preklicani. Pridobljena je bila Odločba Ministrstva okolje in prostor (št. 35409-86/2016/10 z dne 4. 5. 2016) iz katere izhaja, da v postopku priprave in sprejemanja DPN za Varovano parkirišče Brdo zahod ni treba izvesti postopka celovite presoje vplivov na okolje. Izveden je bil postopek ugotovitve, ali je za nameravani poseg v okolje treba izvesti presojo vplivov na okolje (t.i. predhodni postopek). Iz sklepa Agencije RS za okolje št. 35405-114/2016-8 z dne 22. 7. 2016 izhaja, da ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja. Ne glede na to so bile pripravljene ocene vplivov na posamezne okoljske sestavine in posebna gradiva v zvezi z varstvom voda, varstvom kakovosti zraka in varstvom pred hrupom. Uredba o DPN določa pogoje celostnega ohranjanja kulturne dediščine, ohranjanja narave, varstva okolja in naravnih dobrin, upravljanja voda, varovanja zdravja ljudi, obrambe države ter varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Na skrajnem severnem robu območja pobude se nahaja širše vodovarstveno območje, opredeljeno na državnem in občinskem nivoju (Uredba o vodovarstvenem območju za

vodno telo vodonosnikov Ljubljanskega barja in okolice Ljubljane, Ur.l. RS, št. 115/2007, 9/2008, 65/12, 93/13). Bencinski servis na vodovarstveno območje ne posega, v skrajni rob vodovarstvenega območja posega le manjši del varovanega parkirišča. Za zmanjšanje emisij med gradnjo so predvideni splošni omilitveni ukrepi. Varstvo voda v času obratovanja bo zagotovljeno s standardnimi tehnološkimi rešitvami. Ploščad se kontrolirano odvodnjava. Vse utrjene površine ploščadi varovanega parkirišča se načrtuje v vodotesni izvedbi. Vsa odpadna padavinska voda iz utrjenih površin se odvaja v vodotesen podzemni kanalizacijski sistem in se očisti v lovilcu olj. Očiščena voda se odvede v Glinščico. Za komunalne odpadne vode se dolgoročno izvede priključek preko centralnega kanalizacijskega sistema na Centralno čistilno napravo Ljubljana v Zalogu. Do izvedbe tega sistema se izvede lastna čistilna naprava. Vsebina iz kemičnih stranišč odvaja v poseben zbiralnik, ki se prazni s komunalnim vozilom in odlaga na za to predvidenih čistilnih napravah.

Varovano parkirišče predstavlja dodatno oskrbo na ljubljanskem AC obroču, namenjeno pa je prvenstveno prometnemu toku iz gorenjskega kraka na primorski krak, saj na odseku od Voklega do Loma na primerni razdalji ni takšne ali primerljive oskrbe za vozila. Varovano parkirišče Brdo torej ni alternativa počivališču Barje.

- 6.8 Iz povedanega Svet Četrtna skupnosti Rožnik predlaga, da se za tak servis poišče prostor na bolj odprtem območju. Vsekakor je tak prostor na opuščeni cestninski postaji Log. Tam je bencinski servis lahko obojestranski, prav tako parkirišče. Ne bo potrebno posebej dodelovati infrastrukture. Parkirišče samo bo imelo možnost širitve na barje, podobno kot je na parkirišču Barje. Vsekakor bo tudi bolj uporaben za vsa vozila v obeh prometnih koridorjih.

Stališče/odgovor: Pripomba se ne upošteva.

Lokacija na cestni postaji Log ni alternativa lokaciji na Brdu. V Celostni študiji spremljajočih objektov ob avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji (Bevk arhitekti, d.o.o., april 2009) je spremljajoči objekt predviden tako na Brdu (tip 2 - bencinski servis), kot na Logu (tip 1 - počivališče, brez bencinskega servisa).

Zavedati se je treba tudi omejitev in razvojnih potreb na tej lokaciji, kar posledično omejuje obseg programa in kapaciteto spremljajočega objekta. Z uvedbo elektronskega sistema cestninjenja je predvidena odstranitev cestninske postaje Log in ureditev mesta za kontrolo prometa in cestninsko uporabniškega centra. Obstoječe površine cestninske postaje Log zadoščajo za ti dve dejavnosti. Zagotoviti pa je treba še ureditev avtoceste z dvema prometnima pasovoma v eno smer in odstavnim pasom ter rezervne površine za bodočo širitev avtoceste. Na preostalih površinah bi bilo možno umestiti le nekaj parkirnih mest za tovorna vozila, širitev v smeri Ljubljanskega barja pa je vprašljiva, saj se vzdolž južnega roba AC razteza meja Krajinskega parka Ljubljansko barje, območja Natura 2000 in ekološko pomembnega območja.

Umestitev dodatne lokacije z novimi vključevalnimi in izključevalnimi pasovi je na območju Brezovice vprašljiva, saj prometne obremenitve AC odseka Koseze - Vrhnika in bližina obstoječega AC priključka Brezovica, bodočega AC priključka Dragomer, cestninske postaje Log in razcepa Kozarje na medsebojnih razdaljah tudi manj kot kilometer to onemogočajo oz. bi to zelo slabo vplivalo na pretočnost prometnega toka na avtocesti.

- 6.9 Svet Četrtna skupnosti Rožnik Mestne občine Ljubljana je na svoji 2. korespondenčni seji sveta dne 30. 6. 2016 sprejel naslednji

SKLEP ST. 12/2-korr:

Svet Četrtna skupnosti Rožnik potrjuje sklep, sprejet na 10. seji z dne 26. 2. 2008 in zavrača predlog izgradnje obojestranskega bencinskega servisa na AC-priključku Brdo. Svet nasprotno predlaga, da se ga premesti na bodočo opuščeno cestninsko postajo Log. Za prebivalce Četrtna skupnosti Rožnik je nesprejemljivo, da je bil prvotni bencinskega servisa namenjen območju sedanje ČS Rožnik in lociran ob Cesto pod Brdom, zdaj spremenjen najprej v bencinski servis Brdo in zdaj v Varovano parkirišče Brdo zahod. Svet podpira predlog MOL, da se tako središče naredi v Zadobrovi.

OBRAZLOŽITEV:

Podpora MOL-u za državni prostorski načrt.

Bencinski servis Brdo na 6 pasovni AC Koseze-Kozarje/Varovano parkirišče Brdo zahod.

Svet ČS je ugotovil, da je severna obvoznica predvsem namenjena 70 odstotno za lokalni mestni in obmestni promet, ostalo je tranzit, zato na tem območju ni nobene potrebe po bencinski postaji, kot je razvidno iz načrtov. Prometni podatki iz let 2001/3 navedeno podpirajo (55.430/58.320 os. avtomobilov, 240 avtobusov, 4100/3760 lažjih tovornjakov, 1150/1030 srednje težkih tovornjakov, 890/870 težkih tovornjakov, 1780/2240 vlačilcev). Večina površin BS naj bi bila namenjena tovornjakom, prometno pa sta locirana med pospeševalni pas priključka Brdo in zaviralni pas razcepa Kozarje, torej bi močno poslabšala prometne razmere na AC v območju priključka Brdo, ki je najpomembnejši priključek za ČS Rožnik (prebivalce, BT-fakultete, Tehnološki park) in zaključek nove ceste AC-Brdo-AC-Dolgi most (po domače »obvoznica obvoznici «) ter bodoče povezovalne ceste Cesta Dolomitskega odreda-Bokalce-Lesnina-AC-Brdo.

Vzhodni BS se zajeda v bodoči suhi zadrževalnik in pomeni hud poseg v pogozden grič nad ravnino Glinščice, zahodni BS pa bi bil vkopan v hrib pod domom starejših občanov in gradom Bokalce, kar je popolnoma nesprejemljivo. Bencinska servisa bi bila namenjena predvsem tovornjakom (10 + 26), ki že imajo črno parkirišče pri asfaltni bazi Smodinovec (ok. 20), čeprav si vsi prizadevamo, da bi tovornjake oddaljili od središča Ljubljane.

Stališče/odgovor: *Obrazložitev se nanaša na pripravo DLN za AC Koseze - Kozarje. Predlagana lokacija varovanega parkirišča v območju zahodnega dela priključka Brdo je drugačna od rešitev, ki so bile preverjane v okviru priprave DLN za šestpasovno avtocesto na odseku Koseze - Kozarje, ki so bile predvidene na odseku od priključka Brdo do razcepa Kozarje. Varovano parkirišče je umeščeno na zahodni del priključka Brdo in z uporabo istih izključevalnih in vključevalnih pasov na avtocesto ne predstavlja dodatne obremenitve prometa na avtocesti. Varovano parkirišče ne bi generiralo dodatnih voženj osebnih in tovornih vozil, temveč bi samo servisiralo mimovozeča vozila.*

Pripomba 7: **Živa Vidmar**, svetnica ČS Rožnik, ustno na javni obravnavi in pisno po elektronski pošti

- 7.1 Državno lokacijo varovanega parkirišča Brdo zahod bi zavrnila iz naslednjih razlogov: Lokacija je izbrana s šestilom (polovica med Voklim in Lomom) in ni izbrana z neko vizijo, ki bi bila bolj prijazna ljudem kot pa je prijazna do kapitala, tokrat Shellovega. Sicer je umeščena ob avtocesti, je pa stlačena v pas, ki je nekoč veljal za zeleni pas Polhograjski Dolomiti-Rožnik, zdaj pa hočejo v ta koridor stlačiti ob daljnovodu, plinu, avtocesti, načrtovani železnici, načrtovanemu suhemu zadrževalniku še območje za kamione, dobesedno kamionsko taborišče. Bomo ob poplavih naredili še pristanišče za čolne, ob suši pa ob parkirišču na soncu še heliodrom?

Stališče/odgovor: *Podano je mnenje. Glej odgovor k pripombi 6.1.*

- 7.2 Lokacija je izbrana ob prometnih študijah na palec. Načrt res vsebuje šestpasovnico, vendar pri tem ni prostora za morebitno osempasovnico, če bo čas pokazal to potrebo. V prometne študije ni mogoče vključiti tokov cest, ki še niso v uporabi, tj. obvoznici AC-Brdo in AC-Vič, ceste Cesta Dolomitskega odreda-Bokalce-Lesnina-Podutik in Brdnikove ceste oz. Poti Roberta Blinca. Bo pa pričakovati, da si bodo kamionisti krajšali pot od počivališča Barje prav skozi mesto.

Stališče/odgovor: *Podano je mnenje. Glede prometnih študij glej odgovor k pripombi 6.2.*

Ni pričakovati, da bodo vozniki tovornih vozil skozi mesto, saj so take vožnje časovno daljše. Ker so ceste znotraj obvoznice v pristojnosti MOL, lahko občina z ustrezno signalizacijo prepove vožnjo tranzitnemu tovornemu prometu po teh cestah.

7.3 Predložena je četrta varianta za tak bencinski servis, kar kaže na to, da je z lokacijo nekaj hudo narobe. Izvozna razdalja od razcepa Koseze do odcepa Brdo je precej kratka, kar že povzroča zastoje pri dvopasovnici z gorenjske smeri, bo pa prineslo še večje prometne zastoje na tripasovnici pri spreminjanju prometnih pasov od prehitevalnega do izvoznega. Veliko vprašanje tudi je, če bodo to črpalko uporabljala vozila z južne smeri, saj bodo morala zapustiti avtocesto za nepreglednim ovinkom. Omejitev bo 100 km/h, zato se človek vpraša, zakaj imamo avtocesto. Ob taki prometni situaciji je nesmiselno postavljati še bencinsko črpalko.

***Stališče/odgovor: Podano je mnenje.
Glej odgovora k pripombama 6.3 in 6.4.***

7.4 Bencinski servis bo enostranski (priročen samo iz gorenjske smeri), kar je za avtocestni spremljevalni objekt nesprejemljivo. Za kamionsko parkirišče pa še bolj. Prejšnji projekti so pokazali, da je premalo prostora za obojestranski bencinski servis, kaj šele za kamionska parkirišča!

***Stališče/odgovor: Podano je mnenje.
Glej odgovor k pripombi 6.3.***

7.5 Namestitev kamionskega parkirišča v mestno, je degradacija mesta in izguba dragocenega mestnega zemljišča. Pred sto leti, ko so začeli načrtovati ranžirno železniško postajo, niso imeli vizije, kaj bo čez sto let. Danes si domišljamo, da, kar je ob AC-obvoznici, ni v mestu. Širitev na šestpasovnico bo itak zahtevala protihrupne ograje, za njimi pa po vsem svetu nastajajo mestne soseske.

***Stališče/odgovor: Podano je mnenje.
Glej odgovor k pripombi 6.5.***

7.6 V ČS Rožnik se je začela degradacija mestnega okolja z organiziranjem prostorov v zaprta območja. V Rožni dolini imamo Študentsko naselje, ki je danes zaprto z rampami, meščanom so zazidali služnostno pot (Ažbetova), v njem samem je premalo parkirišč za lastno potrebo. Če sta lesarska in gozdarska fakulteta še umeščeni v Rožno dolino in dostopni za ves promet, je novi biotehniški center izoliran in omejen, težko dostopen pešcem in brez prometnih povezav. Podobno bo kamionsko parkirišče, saj bo stlačeno med avtocesto in krajevno cesto proti Podutiku, le da ugodimo Shellu. Prebivalci bodo bencinsko črpalko uporabljali morebiti le, če bodo namenjeni proti Postojni, za gorenjsko smer bo odročna. Sploh pa je trend, da bo na avtocestah gorivo dražje. Razgledni stolpič bo na poslovni stavbi za prebivalce nedostopen, saj rondojsko križišče ne bo imelo ne pločnika ne kolesarske steze.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Varovano parkirišče mora biti s ciljem zmanjševanja tatvin ograjeno.

Predlagani bencinski servis nima značaja AC bencinskega servisa, zato tudi cena goriva ne bo avtocestna, temveč taka, kot na bencinskih servisih na cestnem omrežju izven AC.

Varovano parkirišče in bencinski servis sta prvenstveno namenjena motornim vozilom, kar je stalna praksa za umestitev oskrbnih objektov ob daljinske ceste, zato posebnih površin za dostop pešcev na ploščad varovanega parkirišča ni predvidenih. Če bi se potreba po dostopu pešcev pokazala, bi ga bilo načelno možno urediti s Poti za Brdom.

- 7.7 Za ČS Rožnik nam postavljajo dvolično okoljevarstveno politiko: levi breg Glince je zelo zaščiten za rastline in živali, desni pa je popolnoma prepuščen samovolji oblasti, ki jim ljudje niso mar (most brez pločnika in kolesarske steze; načrtovano parkirišče sredi sonca na poplavnem območju; prometna nedostopnost do novih fakultet; škodljive posledice načrtovanega tunela skozi Rožnik; prodan Habjanov bajer za pozidavo, ne za javni park; dvig dopustne višine v Rožni dolini z 11 na 14 metrov; nezavarovano zgodovinsko delavsko naselje itd.). Bencinski servis in parkirišče vsekakor ni okolju prijazna dejavnost, zato je neprimerna za zeleni jezik Dolomiti – Rožnik, kakor je nezaželen kamionski promet na Severni obvoznici. Ampak prav s tem parkiriščem se bodo kamioni premaknili z Barja proti severu.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.
Glej odgovor k pripombi 6.7.

- 7.8 Iz povedanega predlagam, da se za tak servis poišče prostor na bolj odprtem območju. Vsekakor je tak prostor na opuščeni cestninski postaji Log, ki je nekako prav tako na polovici od Voklega do Loma. Tam je bencinski servis lahko obojestranski, prav tako parkirišče. Parkirišče samo bo imelo možnost širitve na barje, podobno kot je na parkirišču Barje. Vsekakor bo tudi bolj uporaben za vozila, ki bodo šla na sever proti Gorenjski.

Stališče/odgovor: Pripomba se ne upošteva.
Glej odgovor k pripombi 6.8.

Pripomba 8: Anton Gunde, ustno na javni obravnavi in pisno po elektronski pošti

- 8.1 **Ali sta "hibridno" varovano parkirišče in bencinski servis Brdo (VPBS) na tej lokaciji res umestna in potrebna?**

Obravnavana lokacija bencinskega servisa se nahaja na Zahodni ljubljanski AC-obvoznici, ki je odsek X. prometnega koridorja skozi Slovenijo. Zahodna obvoznica je istočasno nosilka močnega (predvsem sezonskega) prometa na AC proti Postojni (Primorski), za katero predlagatelji bencinskega servisa trdijo, da ima primanjkljaj tovrstnih objektov.

AC proti Primorski je del V. koridorja (sedaj imenovanega baltsko-jadranski) proti Šentilju in Hodošu. V. in X. koridor se združita v razcepu Kozarje, skupaj potekata mimo Ljubljane po južni ljubljanski obvoznici, ki je torej skupna trasa obeh koridorjev, cepita pa se v razcepu Malence: V. se usmeri proti severu na Vzhodno ljubljansko obvoznico, X. pa na dolensko AC proti Zagrebu.

Ali so vse te tri AC prometne smeri ustrezno pokrite z ustreznimi servisi za dva značilna prometna uporabnika? To sta:

1. mednarodni tranzitni promet;
2. dnevni migracijski promet.

AD 1. Njemu najboljše ustrezajo objekti dosegljivi neposredno z AC, manj črpalke v vidnem območju priključkov.

AD 2. Ustrezni so tudi servisi na nižje rednih cestah v bližini priključkov.

Ugotovimo lahko, da so vse tri prometne smeri ustrezno pokrite po mednarodnih standardih, razen primorske, kjer sta servisa Voklo in Log na mejni razdalji.

Je pa mednarodni promet s prevladujočim prometom osebnih vozil v to smer majhen, kar se vidi po prometu skozi predor Karavanke, ki je zaradi morfologije in obremenitve ostalih mednarodnih prometnic na gorenjskem, praktično edini in s tem značilen.

PLDP na odsekih cest v Sloveniji (po podatkih Direkcije RS za ceste), pomembnih za oceno tranzitnega, domačega in tujega prometa, na relevantnih števnih mestih. Gorenjska AC

št	števil. mesto	2005	2007	2008	2009	2010	2012
673	MP Karavanke	6 238	6 604	6 681	6 938	7 129	8 166
646	Lipce- Lesce	17 125	17 691	18 392	18 852	18 563	18 738
2201	Lesce- Radovljica	22 500	24 300	24 100	24 000	23 687	24 391
850	Brnik - Vodice	19 371	22 214	36 000	38 257	38 974	40 301
853	Vodice- Šmartno	29 318	32 963	42 000	44 627	46 674	45 645

Preden pa pričnem z opisom obstoječih in potencialno možnih lokacij servisnih objektov, pa nekoliko naslednje zgodovine, ki izhaja iz študije o izboru AC sistema okrog Ljubljane, *kjer je 25% delež stroškov gradnje ljubljanskega AC-obroča financiralo mesto Ljubljana.*

Med 1977 in 1979 je bil med 6. primerjalnimi sistemi AC mimo Ljubljane izbran sedanji zgrajeni AC sistem U Šentvid, ki je daleč najustreznejše odgovoril 7. obveznim predpostavkam, od katerih so z današnjega gledišča najpomembnejši dve:

1. že takoj v prvi etapi gradnje mora prometno razbremeniti mesto in mestno središče;
2. na primorsko AC se mora priključiti pri Brezovici in na gorenjsko AC pri letališču Brnik.

Z zgraditvijo Zahodne ljubljanske obvoznice med 1979 in 1981 je bilo 1. pogoju zadoščeno in z 2. pogojem določena smer gorenjske AC proti letališču in s tem nadaljevanje projektiranja.

Takrat tako imenovana "Zahodna obvoznica Ljubljane" je bila sestavljena iz več AC odsekov: – odsek severne obvoznice med priključkom Celovške ceste in bodočim razcepom Koseze, – zahodna obvoznica med njim in razcepom Kozarje, – južna obvoznica med razcepom Kozarje in priključkom Tržaške ceste na Viču in – primorska AC med razcepom Kozarje in priključkom Brezovica.

Od vseh odsekov ljubljanskega AC-obroča je najkrajši odsek Zahodne obvoznice, dolg okrog 2,5 km med obema razcepoma Koseze in Kozarje, vmes pa je še priključek Brdo, kar le za silo zadošča za ustrezno prometno signalizacijo.

Kljub njegovi kratkosti pa je bilo z njegovo umestitvijo v prostor precej težav, saj je presekal takrat "neprecenljiv" zeleni koridor med Rožnikom in Polhograjskimi Dolomiti (kakšna farsa glede na sedanje stanje!). V tem smislu je bil še posebej moteč priključek Brdo (do danes edini za ČS Rožnik, ki jo Rožnik in južna železnica režeta od mestnih vpadnic.) in nujna centralna vzdrževalna baza današnjega Darsa.

Vendar priložnost dela tatu in vse lepe besede o ščitenju in pomenu zelenega koridorja so šle v nič. Najprej se je pojavila centralna baza prometne policije, nato ob obeh straneh AC dve parkirni niši, ločeni z verigam od AC za posebne, občasne kontrolne preglede policije (ki sta se sprevrgli v nekaj povsem drugega), pojavila se je že takrat želja Petrola po nujni zgraditvi bencinskega servisa, nato se je prikradla asfaltna baza Slovenija cest - Smodinovec,

Ta je danes (ilegalno za ČS Rožnik) osnova in zametek nove, 10 ha prometne cone, na katero opozarjamo prebivalci, naravovarstveniki pa ne. *(Zanimiv pa je odziv naravovarstvenikov na rožniški strani istega koridorja, na levem bregu Glinščice, kjer se zaradi ščitenja zelenih površin sprejema neracionalne in neustrezne rešitve in porablja obdelovalne površine za prometne namene.)*

Danes razpravljamo že o četrti mikro lokaciji bencinske črpalke, kot da brez nje Ljubljančanom in prometu na AC-obvoznici živeti ni.

Tako je bila pred letom 2000 aktualna BČ ob Cesti pod Brdom, nasproti uvoza k takrat načrtovanim objektom Mons, nato po zgraditvi Monsa okrog l. 2005 na notranji strani obroča proti severu, nato pod Domom starostnikov Bokalce, tik pred razcepom Kozarje, 2016 sedanja, na zunanji strani AC-obroča, s predlagano rekonstrukcijo priključka Brdo. Potencialni investitorji le-teh črpalk pa so se menjali: Petrol, Istrabenz, OMV, Shell – kot da igrajo damo in hočejo prvi zasesti strateško pozicijo.

Sicer pa je o tej tematiki poslala ČS Rožnik že 23. 11. 2006. dopis MOL, Oddelku za urbanizem.

Da pa je prometna ustreznost servisnega objekta v modificiranem AC priključku Brdo ali ob njem problematična, dokazujejo izvlečki: "Zabeležke sestanka z dne 27. 12. 2007. V prostorih DARS d.d. v Ljubljani." Projektant je bil isti kot danes. Povabljen je bil poleg predstavnikov DARS-a, Univerz v Ljubljani in Mariboru, IBT, PNZ, DDC kot gost prof. dr. Knoflacher z Tehnične Univerze na Dunaju.

Upoštevana je bila bodoča šest pasovna AC, ki v kombinaciji BS ne bi prinesla nič, saj je bila večkrat predlagano znižanje dovoljene hitrosti na 80km /h, in " ker naj bi bil BS neizbežen" razno razni predlogi in pogoji za ublažitev evidentne neustreznosti.

Ta nemoč, najti ustrezno izboljšavo, logično in enostavno izhaja iz bližine obeh omenjenih razcepov. Ta dva bi bilo v bodoče potrebno izboljšati, ne pa jim odvzeti te možnosti in jih celo poslabšati

Kakšne so prometne posledice dnevnih prometnih konic na AC in bližnjih regionalnih cestah v območju podobnih priključkov, se vsak lahko odpelje ogledat sam. Na primer: Kranj - vzhod, Vrhnika, Brezovica, Šmartinska cesta, Zaloška cesta itd.

Potrebno je torej pogledati, kaj se je od leta 1981 do danes, v 35. Letih toliko spremenilo, da kljub vsako leto večjim prometnim zastojem na AC, potrebujemo ta servis črpalka kot nov generator prometa. Pričakovali bi namreč nasprotno, da se na tej lokaciji bencinskemu servisu izreče tabu.

V tem času se je na širšem vplivnem območju Ljubljane dogradil AC križ, priključen na štirih razcepih na Ljubljanski AC obroč. Na območjih priključkov Kranj vzhod in Vodice so se razvile velike obrtne cone: Šenčur, tik pred izgradnjo je gospodarska cona letališče Ljubljana (*prodano Fraportu*) Vodice-Komenda; direktni priključek gorenjske AC skozi predor na Zahodno Ljubljansko obvoznico; štiri pasovna Zaloška cesta, izjemno intenzivna gradnja na zahodnem delu ČS Rožnik (Brdo, Vrhovci); trgovska cona Rudnik; BTC center; stadion Stožice; gospodarska cona Brvace in bencinski servis v priključku Grosuplje zahod.

Kar se tiče razvoja prometne infrastrukture v Ljubljani in njeni bližnji okolici, kar je bolj ali manj relevantno za obravnavano območje, pa so se zgraditve in ukrepi: Fabianijevega mostu, zaprtje Slovenske ceste, skorajšnja povezava Vrhovcev na Tržaško cesto in AC-priključek Vič, navezava naselja Vrhovci preko rondoja na priključek Brdo,

Že zdavnaj bi bilo nujno, pa manjka, da sta že leta 1995 planirana in še danes le v planskih dokumentih predvidena cestna odseka na zunanji strani Zahodne obvoznice od Ceste na Ključ do rondoja Bokalce ter od priključka Brdo do Podutika.

Povsem nerazumno je reševanje prometnih težav med Ljubljano in Vrhniko, kjer je pozidava med regionalno cesto in AC posledično povzročila gradnjo protihrupnih ograj brez hkratne nujne razširitve v 6. pasovno AC. Istočasno se je izvedla zožitev regionalne ceste brez hkratne logične gradnje planiranega priključka pri Drenovem griču. In končno uporaba opuščene CP Log z njenim velikim, geološko stabiliziranim platojem za gradnjo BS, ki bi ustrezal iz več razlogov.

Vse to je omogočila uvedba vinjetnega sistema v letu 2008, ki bi se morala nadaljevati v rušitev cestninskih postaj in v uvedbo kompleksnejšega in pravičnejšega satelitskega sistema, namesto sedaj privzetega elektronskega.

Kjer je kombinacija regionalnega in AC omrežja to dopuščala, je namreč vinjetni sistem povzročil pravo selitev prometa na AC sistem.

V tabelah spodaj, se vidi prometne obremenitve na AC v bližini Ljubljane in na AC odsekih, značilnih za tuji in domači tranzitni promet.

Prometni tokovi dokazujejo enakomernejšo distribucijo prometa po AC-obroču, ki se je povečevala z dograjevanjem samega obroča kot tudi z gradnjo posameznih odsekov AC križa, vplivom vinjetnega sistema in specifikom razmerja med celotnim prometnim tokom kot tokom tovornjakov.

leto 2007

Odsek	Štev. mesto	vsa vozila	osebni avtomobili	Abusi	L.T.	S.T.	T.T.	T&pr
Severna obv.	174	60 400	52 240	110	4 020	620	910	2 370
Južna obv.	178	56 480	45 820	240	4 560	810	970	3 920
Vzhodna obv.	180	57 360	48 450	150	3 700	990	1 000	2 980
Zahodna obv.	170	67 000	57 570	240	3 760	1 000	1 250	2 930
Primorska AC								
Vič-Kozarje		63 800	52 240	300	4 800	910	1 140	4 200
Ljubljana-Vrhnik	800	47 290	36 810	340	3 420	450	760	5 390
Vrhnik-Logatec		38 000	28 220	280	3 050	320	580	5 460
R2-409								
Vič-Gorjanc	165	12 710	11 470	110	690	120	120	110
Gorjanc-Brezovica		24 510	21 840	200	1 310	330	330	300
Brezovica-Vrhnik	611	10 810	9 120	150	750	230	200	200
Vrhnik-Logatec	153	10 300	8 830	100	650	160	200	170
Gorenjska AC								
Vodice-Šmartno	853	32 960	28 640	200	2 360	270	370	1 020
G1-8								
Celovška (Dravlje)	725	60 260	53 190	830	3 320	580	770	1 390
Celovška (Medno)	643	26 910	23 890	300	1 430	320	370	480

leto 2008 (uvredba vinjet)

Odsek	Štev. mesto	Vsa vozila	osebni avti	Avto busi	L.T.	S.T.	T.T.	T&pr	vlačilci
Južna obv.	178	59 990	48 090	280	5 290	850	1 000	1 360	3 000
Vzhodna obv.	180	60 030	50 180	160	4 290	960	1 120	1 010	2 200
Zahodna obv.	855	67 570	56 420	260	5 510	710	1 060	1 200	2 200
Severna obv.									
Zadobrova-Leskov.	179	66 360	57 420	150	4 270	670	1 100	1 070	1 560
Savljje-Šiška	174	61 270	52 680	110	4 250	610	900	900	1 700
Celovška-Koseze	199	60 000	50 280	190	4 680	740	920	920	1 870
Primorska AC									
Vič-Kozarje		57 000	49 360	180	2 500	900	650	3 200	
Ljubljana-Vrhnik	800	54 000	41 520	370	4 370	500	880	2 090	4 120
Vrhnik-Logatec	2103	45 000	34 050	300	3 490	400	710	1 970	3 980
R2-409									
Vič-Gorjanc	165	11 680	10 490	230	760	80	60	10	40
Gorjanc-Brezovica		22 000	19 490	210	1 250	310	320	100	170
Brezovica-Vrhnik	611	7 500	6 110	130	610	180	180	60	100
Vrhnik-Logatec	153	7 000	5 690	100	540	150	210	70	90
Gorenjska AC									
Vodice-Šmartno	853	42 000	36 750	200	3 090	320	420	450	710
Sentvid-Koseze	832	31 170	25 870	150	3 280	270	410	400	710
G1-8									
Celovška (Dravlje)	725	48 000	42 590	710	3 080	470	450	200	350
Celovška (Medno)	643	21 500	18 680	320	1 320	310	330	170	290

leto 2011

Odsek	Štev. mesto	Vsa vozila	osebni avti	Avto busi	L.T.	S.T.	T.T.	T&pr	vlačilci
Južna obv.	178	66 030	54 210	330	5 970	910	510	820	3 080
Vzhodna obv.	180	63 080	52 360	180	5 780	940	670	570	2 400
Zahodna obv.	855	72 800	61 090	260	5 930	1 030	540	690	3 000
Severna obv.									
Zadobrova-Leskov.	179	67 900	58 110	160	4 960	840	560	510	2 610
Savljje - Šiška	174	65 390	56 150	120	4 610	750	500	500	2 630
Celovška - Koseze	199	58 370	49 620	110	4 260	780	430	460	2 570
Primorska AC									
Vič - Kozarje		72 000	60 300	360	5 600	930	440	750	3 400
Ljubljana-Vrhnik	800	59 060	45 160	430	5 600	720	370	1 050	5 500
Vrhnik - Logatec	2103	50 450	37 590	400	5 000	610	340	1 000	5 380
R2-409									
Vič-Gorjanc	165	11 480	10 230	220	710	80	60	20	40
Gorjanc-Brezovica		21 630	18 920	210	1 490	320	210	90	190
Brezovica-Vrhnik	611	7 680	6 430	100	490	140	200	90	120

Vrhnika-Logatec	153	6 230	5 090	100	430	120	180	80	70
Gorenjska AC									
Vodice - Šmartno	853	47 240	47 180	220	3 910	450	230	310	860
Šentvid - Koseze	832	45 350	38 830	180	3 820	560	350	380	1050
G1-8									
Celovška (Dravlje)	725	40 650	37 020	510	2 230	230	270	90	180
Celovška (Medno)	643	22 570	19 740	240	1 520	304	170	140	300

V naslednjih treh tabelah, pa so prometne obremenitve na AC v bližini Ljubljane prikazane strnjeno in v odstotkovnem deležu tov. prometa.

leto 2005
Ljubljanski obroč

Odsek	štev. mesto	vsa vozila	ST+TT+T&p	delež v %
Južna obv.	178	52 070	4 160	8,0
Vzhodna obv.	180	52 850	3 630	6,9
Zahodna obv.	855	66 710	5 170	7,7
Severna obv.	174	57 690	4 140	6,2

Primorska smer

Brezovica-Vrhnika	800	56 500	6 000	10,6
Vič-Gorjanc	165	12 450	360	2,9
Gorjanc-Brezovica	267	24 090	1 390	5,8

Gorenjska smer

Povodje	853	29 320	1 110	3,8
Šentvid - Koseze				
Celovška (Medno)	643	26 280	1 200	4,6
Celovška (Dravlje)	725	59 390	2 370	4,0

leto 2008 : uvedba vinjet

Ljubljanski obroč

Odsek	štev. mesto	vsa vozila	ST+TT+T&p	delež v %
Južna obv.	178	59 990	6 210	10,3
Vzhodna obv.	180	60 030	5 290	8,8
Zahodna obv.	855	67 570	5 170	7,7
Severna obv.	174	61 270	4 400	7,2

Primorska smer

Brezovica-Vrhnika	800	54 000	7 590	14,1
Vič-Gorjanc	165	11 680	190	1,6
Gorjanc-Brezovica	267	22 000	900	4,1

Gorenjska smer

Povodje	853	42 000	1 900	4,5
Šentvid - Koseze		31 170	1 790	5,7
Celovška (Medno)	643	21 500	1 100	5,1
Celovška (Dravlje)	725	48 000	1 470	3,1

leto 2012

Ljubljanski obroč

Odsek	štev. mesto	vsa vozila	ST+TT+T&p	delež v %
Južna obv.	178	64 050	4 880	7,6
Vzhodna obv.	180	61 350	4 150	6,8
Zahodna obv.	855	72 800	3 510	4,8
Severna obv.	174	67 500	2 830	4,2

Primorska smer

Brezovica-Vrhnika	800	56 710	6 400	11,3
Vič-Gorjanc	165	10 990	90	0,8
Gorjanc-Brezovica	267	20 840	420	2,0

Gorenjska smer

Povodje	853	45 650	1 370	3,0
Šentvid - Koseze	832	43 780	1 690	3,9
Celovška (Medno)	643	21 660	550	2,5
Celovška (Dravlje)	725	40 780	440	1,1

Ker vsaj "programsko" težimo k zmanjšanju deleža tovornjakov na Severni obvoznici, ki poteka po vodovarstvenih območjih, je vsak ukrep, ki bi posredno ali neposredno vplival na neustrezne premike tovornega prometa, neželen.

Vsi prikazani podatki dokazujejo, da je imela spontana preusmeritev predvsem dela prometa tovornjakov na druge, manj problematične dele AC obroča kot je Severna obvoznica, pozitivne učinke na varovanje podtalnice. Žal Ljubljana ni izkoristila teh pričakovanih efektov, da bi uveljavila svoj interes proti DARS in dosegla restriktivnejšo prometno signalizacijo.

Velik del teh pozitivnih preselitev tovornega prometa pa bi izginil, če bi se ob zahodni AC obvoznici realiziralo VPBS Brdo, posebej še zaradi parkirnih površin za tovornjake. Ta parkirišča bodo privlačna za tovornjake, ki se ob vikendih obvezno izločajo iz prometa. Zato bo vsaka gradnja tovrstnih objektov v tem predelu Ljubljane imela bistveno večje negativne učinke kot bi bile koristi od prodaje goriv in gostinskih uslug koncesionarja takega objekta.

Zato bi bilo kakršno koli ponovno vabljenje tovornega prometa, z načrtovanjem parkirišča za tovornjake, na zahodno in severno obvoznico to je mestno HC, povsem neprimerno in v nasprotju z željo po preusmeritvi tovornega prometa s severne HC, ki poteka po vodozbirnih območjih. Ta pozitivni prometni trend je spontan in bi ga morali s primerno prometno signalizacijo še okrepiti.

Pri tem pa moramo ves čas imeti v mislih novo dejstvo, da se bodo cene naftnih derivatov prosto oblikovale in da bodo po ustaljeni praksi sosednjih držav na servisih AC višje in bodo ti za dnevne migrante, ki močno prevladujejo, manj zanimivi.

Da ugotovimo, če res ni podobno ali celo bolj ustreznega mesta za postavitve VPBS, je potrebno da pregledamo, predvsem na "kritični" smeri Gorenjska - Primorska, lokacije sedanjih BS in potencialne možnosti za morebitne nove ter razdalje med njimi

Med radovljiškim bencinskim servisom, ki je dostopen tako z AC kot tudi z regionalne ceste in naslednjim pri Voklem je 23,0 km razdalje, med Voklim in potencialno možnem servisu na rekonstruiranem počivališču Povodje 21,5 km, med Povodjem in priključkom Brdo pa je 11 km.

Naslednja, sicer potencialna, glede donosnosti pa optimalna lokacija, posebej še v kombinaciji z načrtovanim priključkom Drenov grič, je na opuščena CP Log. Razdalja med Povodjem in Logom je 21 km, med Logom in Lomom pa je 16 km.

Razdalja med Voklim in Lomom je 58,5 km, kar še ustreza mednarodnim zahtevam za tranzitni promet

Vozniki v dnevnem migracijskem prometu med Brezjem in Ljubljano pa se lahko oskrbujejo na črpalkah na bližnjih regionalnih cestah ob priključkih v Naklem in na Polici pri Kranju, Vodica in Šentvidu., Brezovici in Vrhniku.

V smeri Gorenjska–Dolenska (X. koridor) in Primorska–Štajerska (V. koridor) pa servisni objekt Barje na Južni ljubljanski obvoznici, z zalednimi površinami na opuščenih odlagalnih površinah smetišča, praktično razpolovi najdaljšo razdaljo, torej zaradi prometa v obeh koridorskih smereh VPBS Brdo sploh ni potreben.

Prilagam eno od mnogih kart prometnih obremenitev, ki so vsebovane v prometni študiji, ki je bila narejena kot pomoč pri sprejemu OPN MOL. Študija nikoli ni bila razgrnjena in tolmačena v javnosti in je bila narejena še pred uvedbo vinjetnega sistema cestninjenja in novih generatorjev prometa.

Izdelana je bila za leto 2020 za cestno omrežje, ki sem ga omenjal že zgoraj. Vsebuje ceste, ki so sedaj samo planirana povezava med Tržaško cesto ter Podutiško cesto mimo Bokalc in priključka Brdo – zunaj obvoznice –; cesto med priključkoma Brdo in Vič (ki bo odprta naslednji mesec) z vezavo do Celovške ceste znotraj obvoznice; ter povezavo Celovške in Tržaške ceste skozi predor Rožnik in navezavo po Koprski na priključek v BS Barje. Vse te tri obvoznice pomenijo razbremenitev Tivolske ceste in seveda obremenitev območij ob njih.

Za velikost prometnih obremenitev ni naveden PLDP, pač pa urne obremenitve na posamezni cesti v obe smeri. Če hočemo dobiti PLDP jih moramo sešteti in pomnožiti s

faktorjema 8 ali 10. Za boljše razumevanje pa zadostuje že primerjava seštevka po posameznih dvopasovnih cestah med seboj in na primer vsem znano 4. Pasovno Tržaško cesto.

Od vseh navedenih cest bo čez mesec dni zgrajena povezava med C. na Bokalce in Tržaško c. na AC priključek Vič (Dolgi most). Ne bosta pa še rekonstruirana dva odseka te ceste To pa še ni zagotovilo, da fizična, čeprav neustrezna povezava ne bo pomenila notranje obvoznice med AC priključkoma Vič in Brdo, ki bo zelo uporabna ob prometnih zastojih na Zahodni obvoznici, ki ji namerava DARS dograditi 3. in 6. prometni pas.

Oba nova pasova ob istočasni graditvi VPBS Brdo in 10 ha servisnih površinah na Smodinovcu, pa bosta paradoksalno pomenila kontradiktoren ukrep tekočemu prometu zaradi težavnejšega izključevanja preko več pasov.

(Glej primer, kako se s hierarhično nižje, vendar prometno močnejše Severne obvoznice združuje promet s prometom z Gorenjske AC v razcepu Podutik, ki je pritisnjen na prehitevalni pas !)

Za dnevne migrante takšen lokalni obvoz pomeni enkratno uporabo ceste, za tovorni, ki bi se izločal, pa dvakratni, odvisno od zastojev, ali pa usmeritev na severno lj. obvoznico.

Vsi ti problemi, vključno z zastoji na AC pred priključkom Brezovca (Gorjancu) preobremenjena Tržaška cesta itd., bi odpadli, če bi DARS izrabil vse opcije, ki so se mu že ponudile z vinjetnim sistemom in se še bodo z uvedbo elektronskega ter seveda in če realizira plansko že sprejete dopolnitve na AC omrežju.

Glej prilogo

Ti ukrepi niso možni samo na obravnavanem, ampak na vsem vplivnem območju Ljubljane.

Skratka: umestitev VPB, brez možnosti širitve, kot neke vrste eksperiment in posledičnim poslabšanjem prometno varnostnih razmer na AC in prometnih razmer na vzporedni lokalni cesti ter vsesplošnega onesnaževanja okolice je na predvideni lokaciji neprimerna in neumestna.

Kot bencinska črpalka je odveč, kot varovano parkirišče pa škodljivo in povsem neumestno.

Za lažjo predstavo: postavitve VP na območje AC Ljubljanske obvoznice je v bistvu povsem enako, kot bi bila postavitve park&ride parkirišč ob notranjem obroču Ljubljane.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Glede potrebnosti, umeščenosti ter prometne ustreznosti in varnosti varovanega parkirišča glej odgovore k pripombam 6.1, 6.2, 6.3 in 6.4. Glede alternativne lokacije na območju Cestninske postaje Log glej odgovor k pripombi 6.8.

Izpostavljamo, da novo počivališče ne bi generiralo dodatnih voženj osebnih in tovornih vozil, temveč bi samo servisiralo mimovozeča vozila. Počivališče Brdo je namenjeno osebnim in tovornim vozilom na odseku A2 (Kranj) - A1 (Postojna) ter delno mestnemu prometu predvsem osebnih vozil.

Pripomba 9: Miran Gajšek, ustno na javni obravnavi

9.1 MOL bo podal pisne pripombe in se opredelili glede upoštevanja smernic.

Stališče/odgovor: Pisne pripombe so podane in do njih zavzeta stališča.
Glej odgovore na pripombe od 1.1 do 1.16.

9.2 Pričakujejo obrazložitev, zakaj je ta lokacija boljša od lokacije Smodinovec.

Stališče/odgovor: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev je podana. Glej odgovore na pripombo 1.8.

9.3 Glede na to, da je zahodna obvoznica najbolj obremenjena, je navedeno število parkirnih mest (40) skromno. Pričakujejo, da bo MZL pripravil študijo vseh potrebnih varovanih parkirišč, ter vključil lokacije, ki jih ima MOL v prostorskih aktih.

Stališče/odgovor: Pripomba se smiselno upošteva.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejela Vlada RS na 48. redni seji, 29.7.2015) in Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejel Državni zbor RS na 24. redni seji, 22.11.2016) med ukrepi za doseg zastavljenih posebnih ciljev na področju cest določata ukrep "Ro.3 Razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih". Predpostavljamo, da bo okviru izvajanja strategije ta ukrep podrobneje razdelan oz. bo na operativni ravni določen koncept/nabor parkirišč, ki pa lahko vključuje tudi omenjene lokacije.

9.4 Opozarja na premalo preišljen vidik prometne varnosti v krožišču zaradi neposredne bližine uvoza in izvoza.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

V sklopu priprave strokovnih podlag za DPN je bila izvedena presoja prometne varnosti (Preverjanje varnosti v prometu za varovano parkirišče Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi (IDZ), PRO-MP Miha Podgoršek s.p., maj 2016), ki je pokazala, da so ureditve ustrezne. Zagotovljeni so vsi elementi za prevoznosti merodajnih vozil na uvoznih in izvoznih krakih ter samem krožnem križišču. Za krake s večjimi prometnimi obremenitvami so predvideni dodatni prometni pasovi, zasnova krožnega dela pa je prilagojena prometnim tokovom z večjo predvideno prometno obremenitvijo. S postavitvijo prometne signalizacije, kot je prikazana nad prometnimi pasovi, pa je razvrščanje vozil pred vstopom v krožišče enostavno in za voznike razumljivo, s čimer ne prihaja do nepotrebnih zamud pri prometnih manevrih.

9.5 Opozarja na problem hrupa ob dvakratni gradnji (parkirišča in širitve AC), idealno bi bilo, če bi se oboje gradilo sočasno.

Stališče/odgovor: Pripomba se smiselno upošteva.

Glej odgovor k pripombi 1.12.

9.6 Opozarja, da je, ne glede na pridobljeni odločbi, da nista potrebni izvedbi postopkov CPVO in PVO, potrebno obravnavati vse vsebine za zagotavljanje varstva okolja.

Stališče/odgovor: Pripomba je že upoštevana.

V okviru postopka ugotovitve, ali je za nameravani poseg v okolje treba izvesti presojo vplivov na okolje (t.i. predhodnega postopka), so bile pripravljene ocene vplivov na posamezne okoljske sestavine in posebna gradiva v zvezi z varstvom voda, varstvom kakovosti zraka in varstvom pred hrupom. Ugotovitve ocene in posebnih gradiv so vključene v same rešitve ter določila uredbe o DPN.

9.7 DPN ne upošteva zelenega klina (oz. prehoda za živali), določenega v OPN MOL.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Glej odgovore k pripombam 1.3, 1.5 in 1.10.

9.8 Meni, da ni pravilna navedba, da je MOL upravljavec krožišča.

Stališče/odgovor: Pripomba se ne upošteva.

Glej odgovor k pripombi 1.9.

Pripomba 10: Mirko Brnič Jager, ustno na javni obravnavi

10.1 Ni res, da ta prostor ni ustrezen za zeleni klin, pri nalogi, ki je obravnavala to temo, je v preteklosti sodeloval z arhitektom Bracom Mušičem. Zeleni klin je v interesu mesta.

Stališče/odgovor: Podano je mnenje.

Upoštevano je, da je obravnavni prostor del zelenega klina v interesu mesta. Vendar zeleno ne obravnava kot nedotakljivo, temveč ureja nov program z zelenim v mislih. Rešitev predvideva maksimalno ozelenitev celotnega območja ploščadi z drevnino, vzdolž Glinščice se ohranja obstoječa vegetacija in pas za vzdrževanje, ki se lahko nameni tudi prehodu vzdolž Glinščice. Tudi v arhitekturni zasnovi objekta je upoštevana ambicija po ohranjanju kvalitet zelenega prostora. Oblikovan je v maniri, ki ne opredmeti fasade kot geometrične ploskve, temveč skozi permutacije in kultiviranje z drevesi na strehi mimikrira/ohranja kontinuiteto zelenega konteksta.

10.2 Zasnova parkirišča bi morala biti longitudinalna, z vstopom na eni strani in izstopom na drugi, predstavljena rešitev pa je intorvertirana.

Stališče/odgovor: Pripomba se ne upošteva.

Longitudinalna izvedba parkirišča ločenima uvozom/izvozom na AC žal ni izvedljiva, saj bi bilo za takšno zasnovo potrebno med razcepom Koseze in priključkom Ljubljana Brdo izvesti nov izvozni krak, kar pa ni ustrezno glede na medsebojne razdalje za varno izvajanje prometnih manevrov vključevanja in izključevanja iz AC. Takšna rešitev bi zahtevala tudi posege na najboljša kmetijska zemljišča, poplavno območje in širše območje varstva vodnih virov severno od Glinščice, potreben bi bil širši most preko Glinščice.

Načelno bi bila možna le rešitev z uvozom/izvozom iz AC priključka oz. krožišča ter uvozom/izvozom iz Poti za Brdom. Takšna rešitev je bila ocenjena kot manj primerna od uvoza/izvoza preko krožišča zaradi obremenitve Poti za Brdom s prometom in križiščem.

10.3 AC obroč je oz. bo postal del mesta, sem sodi manjši bencinski servis, ki bo služil mestu, na jugu pa naj se naredi veliko parkirišče (BS), ki bo izpolnjevalo evropske zahteve.

Stališče/odgovor: Pripomba je že smiselno upoštevana.

Lokacija varovanega parkirišča služi prometnemu toku iz smeri Gorenjske v smeri proti Primorski, kjer je izgradnja novega varovanega parkirišča s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi najbolj potrebna in smiselna ter lokalnemu (mestnemu) prometu. Varovano parkirišče Brdo torej ni alternativa počivališču Barje. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejela Vlada RS na 48. redni seji, 29. 7. 2015) in Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejel Državni zbor RS na 24. redni seji, 22.11.2016) med ukrepi za doseg zastavljenih posebnih ciljev na področju cest določata ukrep "Ro.3 Razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih". Predpostavljamo, da bo okviru izvajanja strategije ta ukrep podrobneje razdelan oz. bo na operativni ravni določen koncept/nabor parkirišč, ki bo lahko vključeval tudi obstoječe počivališče na južni obvoznici oz. EUP TR-506 vzhodno od počivališča.

Barbara RADOVAN
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA PROSTOR,
GRADITEV IN STANOVANJA



mag. Darja KOCJAN
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA KOPENSKI
PROMET