



MESTNA OBČINA LJUBLJANA
MESTNI SVET
Miha JAZBINŠEK, svetnik
Zeleni Slovenije

SI-1000 LJUBLJANA, Adamič-Lundrovo nabrežje 2
☎: 01 / 306 1294; 041 / 790 919; faks: 01 / 306 1013; e-mail: miha.jazbinsek@ljubljana.si

Datum: 18. februar 2005
Številka: 023-1/2005-8

MESTNA OBČINA LJUBLJANA
MESTNI SVET

ZADEVA: Predlog za obravnavo na 20. seji Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana

NASLOV: **Predlog Sklepa o podpori izgradnji polnega priključka Celovške ceste na gorenjsko avtocesto v Šentvidu**

GRADIVO
PRIPRAVIL: Miha Jazbinšek, svetnik Zelenih Slovenije

POROČEVALEC: Miha Jazbinšek, svetnik Zelenih Slovenije

PRISTOJNO
DELOVNO TELO: (določi županja MOL, Danica Simšič)

PREDLOG
SKLEPA: **Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Sklepa o podpori izgradnje polnega priključka Celovške ceste na gorenjsko avtocesto v Šentvidu**

Miha JAZBINŠEK,
svetnik Zelenih Slovenije

PRILOGE:

- predlog Sklepa z obrazložitvijo
- Izgradnja predora v Šentvidu – gradivo Civilne pobude izgradnje polnega priključka magistralne ceste na avtocesto v tunelu Šentvid (CPPPPŠ)
- povzetek projektne študije – Začetek gradnje predora Šentvid, gradivo iz internega glasila DARS
- dokument CPPPPŠ z dne 26. 1. 2005 z vsemi prilogami, kjer je razvidno, kdo podpira CPPPPŠ
- izvleček iz lokacijskega načrta za avtocesto na odseku Šentvid – Koseze
- dosedanja stališča Mestnega sveta MOL

Na podlagi 27. in 91. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 26/01 in 28/01) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na seji dne 2005 sprejel

SKLEP

o podpori izgradnje polnega priključka Celovške ceste na gorenjsko avtocesto v Šentvidu

1.

Mestni svet Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju MS MOL) ugotavlja, da je bilo vprašanje izgradnje polnega priključka Celovške ceste na gorenjsko avtocesto v Šentvidu prisotno v javnosti in v razpravah na pristojnih odborih MS MOL že v postopku sprejemanja vladne Uredbe o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Šentvid–Koseze (Uradni list RS 72/2002 z dne 9. 8. 2002), vendar MS MOL razrešitve tega vprašanja ni izrečno zahteval, ker je bilo takratno stališče, da je izgradnja polnega priključka v predoru iz gradbeno tehničnih in varnostnih razlogov problematična, odločujoče.

2.

MS MOL je seznanjen z razlogi, da se je DARS odločil za izgradnjo polnega priključka Šentvid v predoru (proti jugu), in jih sprejema in podpira. Seznanjen pa je tudi z namenom 29. člena vladne Uredbe, da se v projektni dokumentaciji za pridobitev enotnega dovoljenja za graditev oz. v realizaciji lokacijskega načrta odstopanja od predpisanih tehničnih rešitev dopusti, če se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju poiščejo tehnične rešitve, ki so primernejše z oblikovalskega, prometno-tehničnega ali okoljevarstvenega vidika, s katerimi pa se ne smejo poslabšati prostorske in okoljske razmere in ogroziti javni interes.

3.

MS MOL se odziva na pobudo Civilne pobude izgradnje polnega priključka magistralne ceste na avtocesto v tunelu Šentvid (CPPPŠ) in ugotavlja, da bodo z izgradnjo polnega priključka Celovške ceste na gorenjsko avtocesto v Šentvidu prometno-tehnične, prostorske in okoljevarstvene razmere v javnem interesu boljše kot v primeru, da priključek proti jugu ne bi bil zgrajen, zato izgradnjo polnega priključka Šentvid podpira.

Številka:

Ljubljana, dne 2005

Ž U P A N J A
Danica SIMŠIČ

Obrazložitev:

V postopku priprave in sprejemanja vladne Uredbe o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Šentvid–Koseze (Ur. l. RS št. 72/02 z 9. 8. 2002) je uveljavljena rešitev, **da se priključka Brod in Šentvid ohranjata samo v današnji prometno-tehnični rešitvi** (polni priključek Brod in polovični priključek Šentvid proti severu). Vprašanje izgradnje polnega priključka Celovške ceste na gorenjsko avtocesto v Šentvidu v predoru (torej tudi proti jugu) je bilo prisotno v javnosti in v razpravah na pristojnih odborih MS MOL že ob dajanju pripomb na gradiva državnega lokacijskega načrta, vendar se je MS osredotočil predvsem na pripombe prioritarnih ureditev z vidika prevladujočih prometnih tokov med gorenjsko avtocesto, severno obvoznico in zapadno avtocesto, ki niso bile upoštevane, in na potrebno povezavo Stanežiče–Brod, ki pa je bila napačno upoštevana. Določba, da obstoječi polovični diamant z dvema priključnima rampama predstavlja prvo fazo priključevanja na Celovško cesto, druga polovica priključka pa bo zagotovljena s povezovalno cesto Stanežiče–Brod (ki je predmet drugega lokacijskega načrta) ne zdrži kritike, ker je priključek Brod že obstoječ in tam ne bo nobenih novih priključnih ramp oz. pasov, temveč nova direktna obremenitev iz Stanežič, Medvod in Škofje Loke.

MS MOL razrešitve tega vprašanja ni izrečno zahteval, ker je bilo takratno stališče DARS-a, oziroma, so bile ugotovitve primerjalnih študij izdelanih pred letom 2000, da je izgradnja polnega priključka v predoru iz gradbeno tehničnih in varnostnih razlogov problematična, odločujoče. Verjetno tudi finančnih. Marsikomu, po preverjenih informacijah tudi pripravljalcem lokacijskega načrta z Ministrstva za okolje in prostor, je bilo jasno, da obstoječi priključek Brod (in s tem tudi Miheličeva in Tacenska) **ne more nase prevzeti ves vstopni promet** z gorenjske avtoceste z juga na območje od Dravelj preko Šentvida, Stanežič do Medvod in Škofje Loke. In obratno, da obstoječi priključek Brod (in s tem tudi Miheličeva in Tacenska) **ne more prevzemati nase ves izstopni promet** na gorenjsko avtocesto na jug iz območij od Dravelj preko Šentvida, Stanežič do Medvod in Škofje Loke. Ob tem bi nastopil tudi prometni kolaps za (tranzitne) prometne tokove »povprek« na te vstopno-izstopne tokove. Tudi odločitev države za razbremenilno cesto Jeprca-Povodje je rezultat spoznanja, da priključek Brod ne bo zdržal, če bo ta promet prišel v Ljubljano.

Pripravljalci DLN so zato v 29. členu Uredbe **določili radikalne dopustne tolerance v projektni dokumentaciji za pridobitev enotnega gradbenega dovoljenja oz. sploh pri realizaciji lokacijskega načrta**, pri čemer gre za dopustna odstopanja od predpisanih tehničnih rešitev na osnovi novih, ki so primernejše z oblikovalskega, prometno-tehničnega ali okoljevarstvenega vidika, s katerimi pa se ne smejo poslabšati prostorske in okoljske razmere, če se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju prometnih, geoloških, hidroloških, geomehanskih in drugih razmer najdejo take tehnične rešitve. Tudi soglasja so omejena le na organe in organizacije, ki jih ta odstopanja zadevajo.

DARS se je za izgradnjo polnega priključka Šentvid v predoru (na jug) odločil iz spodnjih razlogov:

- tri novo-predvidene soseske (Tkalnica, Stanežiče in Škofje zavodi), ki bodo po zgraditvi **velik generator prometa na že sedaj preobremenjenem cestnem omrežju**;
- potreba po zgraditvi **čimbolj fleksibilnega cestnega omrežja** v izogib prometnega kolapsa;
- **mnoge nove izkušnje pri gradnji predorov**, ki so si jih nabrali v zadnjih letih.

Predlagatelj sklepa dodaja, da se bo v primeru uresnitve Civilne pobude za Obsavsko cesto (kar pomeni preusmeritev prometnih tokov Jeprca-Povodje na cesto Jeprca-Medvode-priključek Brod) **obremenitev priključka Brod še dodatno povečala za ves preusmerjeni prometni substrat**. Kar pomeni, da je razbremenilni polni priključek Šentvid še toliko bolj potreben.

Finančne posledice bodo za MOL izrazito ugodne, saj bo na stroške države izločen velik prometni tok predvsem z v bodoče glavne mestne ceste, Celovške med Šentvidom in severno obvoznico, predvidene obremenitve priključka Brod, mestnih cest Miheličeve in Tacenske pa bodo tudi zelo manjše. Podrobnejše obrazložitve so razvidne iz prilog.

Predlagani sklep bi z avtoriteto MS MOL **pripomogel k plodni usmeritvi** razhajajočih se hotenj raznih civilnih pobud v prostoru Četrtna skupnosti Šentvid in širše.