



Mestna občina
Ljubljana

Mestni svet

Svetniški klub SMC
Stranke Mira Cerarja

Krekov trg 10
1000 Ljubljana
telefon: 01 306 45 40
faks: 01 306 45 25
smc@ljubljana.si
www.ljubljana.si

Številka: SK SMC/2014-1

Datum: 18. 12. 2014

MOL

glavna.pisarna@ljubljana.si

**ZADEVA: PRIPOMBE IN PREDLOGI SVETNIŠKEGA KLUBA STRANKE MIRA CERARJA –
K OSNUTKOM PRORAČUNA MOL ZA LETI 2015 in 2016 – LOKALNI ODBORI V MOL**

Spoštovane, spoštovani,

na podlagi poziva Mestne občine Ljubljana za podajo pripomb in predlogov k osnutkom odlokov o proračunu MOL za leti 2015 in 2016 podajamo naslednje pripombe in predloge k proračunu k osnutkoma proračunov MOL podanih s strani lokalnih odborov SMC v Ljubljani. Prosimo, da omenjene pobude obravnavate tako pod osnutkom proračuna 2015 in tudi osnutkom proračuna 2016.

A) POLJE

1. Pobuda: Prosimo za urgiranje na MOL, ker prehod za pešce pri zdravstvenem domu ni dobro označen oz. so črte zbledele! Tudi OŠ bo urgirala, da se zebra na cestišču ponovno prebarva
2. Ureditev prostorskega načrta za na novo zazidljiva zemljišča ob Zaloški cesti – odpiranje novih zemljišč za gradnjo manj goste pozidave problematika vzpostavljanja spalnega naselja v blokih Polje I – III; potrebno urbanistično urediti novonastalo naselje, zagotoviti večjo pestrost prebivalstva in preprečiti getoizacijo najranljivejšega sloja družbe
3. Dopis, ki se nanaša za vse svetnice in svetnike Mestnega sveta MOL v Ljubljani - Predlog CI za rešitev problema prenove nove razširjene Zaloške ceste v Polju, kjer so omenjene vse bistvene pozitivne in negativne razlike obeh projektov za spremembe načrto Predlog CI; projekt je bistveno cenejši in prijaznejši do vse udeležencev v prometu in do krajanov ter bolj učinkovit kot je predlog, ki ga predlaga Mestna občina Ljubljana.

Na spodnjih naslovih so hranjeni vsi predlogi in rešitve v zvezi s prenovo ceste v ČS Polje v Polju.:

<http://skrci.me/zaloska>

<https://www.dropbox.com/sh/fq31o82r61qv3zd/nekcbChdeG>

Primerjava MOL-ovega projekta A in predlaganega alternativnega projekta B prenove Zaloške ceste v Polju

Projekt A: Projekt 4 pasovne Zaloške s semaforiziranimi križišči po načrtih MOL

Lastnosti:

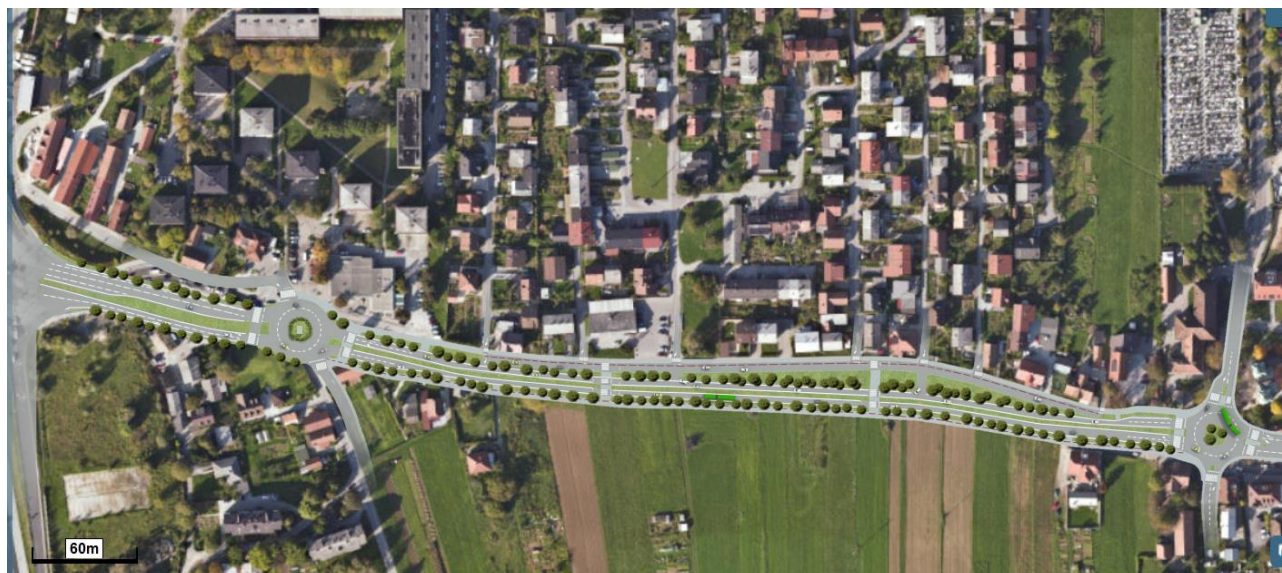
- 2 semaforizirana križišča zelo velikih razsežnosti
- 4 pasovna ureditev s sredinskim pasom
- brez dostopa stanovalcev ob Zaloški cesti do svojih ulic oziroma nerazumno dolgi obvozi
- pomanjkanje prehodov za pešce in kolesarje med križišči
- visoke vozne hitrosti možne zaradi širokih vozniških pasov in sredinskega pasu

Projekt B: Alternativen projekt 2 pasovne Zaloške s krožišči brez semaforjev in dodatno servisno cesto za dostop stanovalcev ter novim parkom Polje

Lastnosti:

- trajnostna zasnova z uravnoteženim upoštevanjem vseh prometnih udeležencev
- 2 krožišči brez semaforjev zagotavljajo enakomerno pretočnost

- krožišči in dodatna servisna cesta omogočajo enostavne dostope in izvoze za stanovalce - nov park Polje z bogatim nasadom dreves in igrali za otroke, ki služi tudi kot zaščita pred hrupom in izpušnimi plini
- 2 prehoda za pešce in kolesarje med krožiščema za varen prehod otrok in ostalih pešcev in kolesarjev
- skladno s sprejeto novo prometno politiko MOL



Render 2 : Predlagana alternativna rešitev projekta prenove ceste v Polju

Strokovna primerjava projektov A in B pokaže, da je alternativni projekt B primernejša rešitev, saj zagotavlja ustrezno in enakomernejšo pretočnost za osebni promet kot tudi javni prevoz, je prometno varnejša za vse udeležence v prometu, in z novim parkom Polje zagotavlja višjo kvaliteto bivanja tako stanovalcem kot tudi ostalim uporabnikom nove ceste.

1 ~ Pretočnost osebne (avtobusnega) prometa

Za ugotovitev pretočnosti osebne prometa je najpomembnejša analiza ozkih grl, ki so v prometnem sistemu vedno križišča. Križišča so torej tisti element, ki v prometu določajo pretočnost vozil. Za ugotovitev pretočnosti nove Zaloške ceste glede na prognoziranje prometne obremenitve torej ni bistvena razlika med 2 ali 4 voznimi pasovi, ampak je pomembna primerjava obeh križišč. Dokazano je (s priloženo prometno simulacijo), da krožišča zagotavljajo ustrezno pretočnost vozil, in dodatno enakomerneje razporejajo prometne tokove, so varnejša za pešce in kolesarje in zmanjšujejo hrup in onesnaževanje ter tako vplivajo na manjši okoljski vtis.

UGOTOVITEV:

Alternativni projekt B s krožiščema brez semaforjev bo bistveno zmanjšal zastoje na novi Zaloški cesti in povečal pretočnost osebne prometa kot tudi avtobusnega prometa. Alternativni predlog B predvideva kljub 2 pasovni rešitvi (z dodatno servisno cesto) ustrezno in predvsem enakomerno pretočnost za bodoče pričakovane prometne obremenitve. 4 pasovna rešitev je torej nesmiselna, saj 2 pasovna rešitev zagotavlja ustrezno pretočnost pod pogojem, da se zgradi krožišča. Ta ugotovitev je strokovno potrjena s priloženo prometno simulacijo alternativne rešitve B.

Alternativni projekt B Zaloške s krožiščema brez semaforjev povečuje pretočnost osebnih vozil in bo tako olajšal vožnjo tako okoličanom kot tudi stanovalcem in tudi uporabnikom javnega prevoza!

Projekt A širitve Zaloške s semaforiziranimi križišči po načrtih MOL zaustavlja v križiščih pretočnost osebnih vozil in neenakomerno razporeja prometni tok!

2 ~ Park

Zaradi pomika osi nove Zaloške ceste proti jugu, predvideva alternativni projekt B nov park v območju med hišami na severni strani Zaloške ceste in novo Zaloško cesto na južni strani. Park s postavitvijo klopi, otroških igral in gostim drevoredom nudi potreben prostor za počitek in igro in je namenjen tako stanovalcem kot tudi širši okolici. Park bo bistveno povečal kvaliteto bivanja v Polju in širši okolici in bo dodatno zmanjšal hrup in koncentracijo izpušnih plinov v območju spalnega naselja.

UGOTOVITEV:

Alternativni projekt B zagotavlja zgraditev parka, ki bo nudil prostor otrokom kot tudi ostalim stanovalcem in okoličanom in bo povečal atraktivnost in kvaliteto bivanja v Polju.

Alternativni projekt B predvideva na severni strani park z bogatim nasadom domorodnih vrst dreves, igral za otroke in klopni.

Projekt A predvideva široko cesto, ki seže neposredno do spalnega naselja na severni strani in ne predvideva parkovne ureditve.

3 ~ Dostopnost stanovalcev

Primerjava obeh varjant se bistveno razlikuje pri obravnavi lokalnih prebivalcev pri njihovem dostopu do svojih dvorišč. Projekt A le preko zelo dolgih obvozov omogoča lokalnemu prebivalstvu dostop do svojih hiš in onemogoča izvoze v smeri Zalag. Alternativni projekt B predvideva neposredni dostop do dvorišč prebivalcev ob Zaloški cesti kot tudi možnost ugodnega dostopa do vseh ulic preko krožišč.

UGOTOVITEV:

Alternativni projekt B s krožiščema brez semaforjev bo omogočal neposreden dostop in izvoze v vse smeri brez dolgih obvozov za vse lokalne prebivalce.

Alternativni projekt B s krožiščema brez semaforjev omogoča neposreden dostop in izvoz v vse smeri za vse lokalne prebivalce!

MOL-ov projekt A nove Zaloške ceste zaradi dvignjenega sredinskega pasu in s semaforiziranimi križišči ne omogoča dostopnosti prebivalcev do svojih domov. Za dovoze in izvoze v vse smeri so potrebni dolgi obvozi, večja gostota prometa in večji vtis na okolje!

4 ~ Varnost in prehodnost za pešce in kolesarje

Prometne študije v Sloveniji dokazujejo, da so krožišča bistveno zmanjšala število prometnih nesreč in so tako varnejša od semaforiziranih križišč!

UGOTOVITEV:

Alternativni projekt B nove Zaloške ceste bo zaradi krožišč bistveno povečal varnost otrok, starejših ljudi in kolesarjev. Dodatno predvideva projekt B 2 dodatna prehoda za pešce in kolesarje, ki bosta

omogočala varen dostop do svojih dvorišč brez potrebe po dolгих obvozi ali nevarnih prečenh na neoznačenih prehodih.

MOL-ov projekt omogoča zaradi dvignjenega sredinskega otoka in široke 4 pasovnice nevarne visoke hitrosti vozil, ki omogočajo smrtne izide v prometnih nesrečah.

Alternativni projekt B nove Zaloške bo zaradi krožišč in pri 2 dvignjenih dodatnih prehodih za pešce bistveno povečal varnost najšibkejših (otrok, starejših pešcev in kolesarjev) kot tudi ostalih udeležencev v prometu in zmanjšal možnost prehitre vožnje motornih vozil.

Projekt A nove Zaloške s semaforiziranimi križišči po načrtih MOL je prometno manj varna rešitev za najšibkeše udeležence v prometu, kot tudi za motorni promet. Pomanjkanje prehodov izven križišč onemogoča dostop pešcev in kolesarjev do svojih domov in jim narekuje daljše obvozne poti.

5 ~ Kvaliteta bivanja za lokalno prebivalstvo

Prisotnost ceste z veliko prometa in visokimi hitrostmi kot je Zaloška cesta ima za ljudi v spalnem naselju in neposredni okolici, številne negativne vplive, zato je pomembno te negativne vplive zmanjšati. Negativne posledice predstavljajo povečan hrup, prekomerne izpušne pline, nevarno in nezdravo okolje za otroke ter zmanjšano prehodnost.

UGOTOVITEV:

Alternativni projekt B nove Zaloške bo zaradi krožišč zmanjšal koncentracijo izpušnih plinov zaradi enakomernejše razporeditve prometnih tokov. Zaradi 1 voznega pasu manj se postavi park in predvidi večji odmik ceste od hiš na severni strani Zaloške ceste. Park z gostim drevoredom bo zmanjšal in omilil negativne izpuste in hrup. Dodatno bodo igrala in klopi nudila prostor za igro otrok in druženju prebivalcev Polja. MOL-ov projekt zaradi semaforiziranih križišč in pri dodatnem ter širših voznih pasovih omogoča hitrejši in predvsem neenakomernejši pretok vozil, kar ima za posledico večjo koncentracijo izpušnih plinov in višjo stopnjo hrupa v spalnem naselju. Pri tem pa ohranja celovitost spalnega naselja proti vdorom motoriziranega prometa.

Alternativni projekt B bo omogočil enakomernejši in bolj tekoč motorni promet in tako manjši vtis na okolje. Cesta bo bolj oddaljena od spalnega naselja. Park bo nudil prostor za igro otrok in druženju prebivalcev Polja kot tudi zaščito pred negativnimi posledicami prometa na okolje.

MOL-ov projekt A zaradi semaforiziranih križišč in dodatnem voznem pasu ter širših voznih pasovih, pomeni hitrejši in predvsem neenakomernejši pretok vozil, kar ima za posledico večjo koncentracijo izpušnih plinov in višjo stopnjo hrupa, kar daje večji vtis na okolje.

SKLEP

Alternativni projekt 'B' izgradnje nove Zaloške ceste s krožiščema in novim parkom v celoti in uspešneje odgovarja na vse zahteve tako lokalnega prebivalstva kot tudi zahteve tranzitnih uporabnikov iz širšega okolja, ki bodo uporabljali to cesto. Povečuje pretočnost za osebna vozila in ustreza pretočnosti bodočih prometnih tokov, enakomerno porazdeli prometne tokove in tako preprečuje nastanek zastojev, zmanjšuje škodljive izpušne pline in hrup ter tako okoljsko vpliva na manjši vtis, omogoča neposreden in varen dostop z avtom, peš in kolesom v vse smeri. Nov park Polje z igrali ponuja prostor za igro in druženje in dodatno zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje. Z alternativno rešitvijo ne dražimo investicije in tako na odgovoren, racionalen in uspešen način vzpostavljamo boljše delovanje mesta za vse prebivalce in udeležence v prometu, danes, kot tudi za prihodnje generacije.

Veseli bomo 'Vašega' odziva in se vsem zahvaljujemo, da ste nam prislunili pri naših prizadevanjih za boljši jutri nas vseh, ker je vse v mejah zmožnega za izdelavo, pričakujemo da nam stopite nasproti in nas podpirate naprej, saj si prizadevamo za pametno rešitev projekta!

4. Splošno za 17 ČS:

MOL ima sprejet OPN (občinski prostorski načrt), ki ga letos dopolnjuje. Prostorska politika MOL je načeloma urbanistično izredno kakovostna in strokovno priznana. Zanj je MOL v zadnjih 8 letih prejela dve vidnejši nagradi:

2012 – Nagrada European prize for public space, deljeno z Barcelono, za nabrežja ob Ljubljani
2014 – izbrana za Zelena prestolnica Evrope 2016 (podobno kot je bil Maribor Evropska prestolnica kulture – gre za kandidature z že izvedenimi, a tudi z še predvidenimi ukrepi)

MOL je sprejela prometno politiko, ki ureja prometno ureditev ožjega središča mesta, ter je izredno sodobno naravnana. Do leta 2020 naj bi tretjino voženj opravili z avtomobili, tretjino s kolesi in peš, tretjino pa z javnim prometom (t.i. tretjinski model).

Prostorska politika gradi na principu »small interventions make a city« - z več manjšimi posegi sestavlja celoto. Tako je z več manjšimi ureditvami ob Ljubljani, z velikim številom manjših posegov, v mestu vseskozi vidna aktivnost, ter se mesto počasi presnavlja k željeni podobi.

Središče mesta je v veliki meri urejeno, kar se odraža tudi v povečanem turizmu.

Nagrada za urbani prostor se nanaša na center - segment mesta, ki je izletniška / prostočasna destinacija. Potrebno bi bilo strateško delati na izboljšanju življenja v celem mestu, ne samo v najbolj vidnem delu.

Nagrada za zelena prestolnica Evrope je izredno priznanje za delo v smeri okolju prijaznega mesta; a nekatere ukrepe, ki so bili obljubljeni, bo treba še izvesti. Obenem pa določeni segmenti mestne politike gredo v nasprotju s tem odličjem (širitev Dunajske ceste, sežigalnica odpadkov v Mostah...)

Prometna politika MOL ni usklajena z državnimi pravilniki. Zaradi tega na občinskih cestah obstajajo križišča, ki nimajo (in nikoli ne morejo imeti) uporabnih dovoljenj. Čeprav je prometna politika kvalitetna, vzpostavlja nelegalna stanja v mestnem prostoru.

Občinski prostorski načrt je zasnovan tako, da je za ogromno število območij potreben OPPN – občinski podrobni prostorski načrt, urb. dokument, ki zahteva cca. 1 leto, preden se lahko izdela dokumentacija za gradbeno dovoljenje.

Zato bo Ikea rabila vsaj 2 leti do odprtja trgovine od takrat, ko kupi zemljišče; zato prebivalci Krakovega ne morejo nič graditi, dokler ne stopijo skupaj in plačajo OPPN. Tako stanje še najbolj ustreza urbanistom – izdelovalcem OPPN (ki so izdelovali tudi OPN), gospodarstvo pa zavira, ter preobremenjuje ministrstva, ki dajejo smernice in mnenja za OPPN.

Najpogostejše pomanjkljivosti v vodenju mestnih projektov:

Preostro zastavljeni roki (prepozen zagon projektov)

Posledično se izbira izvajalce na podlagi nepopolne oz. neprimerne dokumentacije – npr. garažna hiša Kongresni trg, kjer so zaradi neustrezne dokumentacije stroški izredno narasli. Najbolj ekstremen primer je Tivoli, kjer je bila prenova dvorane za Eurobasket na koncu opuščena.

Necelovita obravnava

Na veliko delih, kjer je bil prenovljen tlak (še posebej po stari Ljubljani, pa tudi drugje po mestu) ni bilo menjave komunalne infrastrukture, čeprav je ta dotrajana. Pomeni da bo nov tlak treba v primeru napake ali menjave infrastrukture menjati.

Pomanjkljivo projektno vodenje

Občasno nepravilno vodenje – projekt za CSU Rog je bil plačan skoraj dvakrat, saj je bila ekonomika projekta slabo izračunana in niso dobili zasebnega partnerja, ter ga je bilo treba preprojektirati; dokumentacija za garažno hišo pod tržnico je skoraj neuporabna, saj posega na zemljišča, ki niso v lasti občine, ter je potrebno preprojektiranje...

Občasno preveliki finančni apetiti

Vztrajanje občine pri maksimiziranju vrednosti za vsako ceno in s tem zaviranje razvoja: Nove železniške postaje ni, ker občina ne želi znižati komunalnega prispevka Emoniki. Ikea je hotela priti nekaj let nazaj, a je bila cena za občinsko zemljišče previsoka. Itd...

Delovati v smeri izboljšanja življenjskih pogojev za vse prebivalce.

Olajšati investicije in pridobivanje gradbenih dovoljenj – prilagoditi OPN tako, da je možno direktno pridobivanje gradbenih dovoljenj v čim večjem območju mesta.

Proaktivno sodelovanje pri pridobivanju investicij – občina kot developerski pobudnik.

Iskati sinergije v obstoječih projektih in razvojnih smernicah.

Projekte voditi predvidljivo, transparentno, v skladu s prakso stroke, s primernimi roki in primerno usklajeno dokumentacijo

Vzpostaviti sodelovanje s Slovenskimi železnicami: omogočiti vožnjo z vlaki z Urbano (že poskušeno, a neuspešno), izgraditi mestne postaje ob železniških vpadnicah (vlak kot mestno prevozno sredstvo), omogočiti transport koles z vlakom v mesto iz bolj oddaljenih naselij

Okrepiti multimodalnost (multi=več, modal=sredstvo prevoza): omogočiti prevoz koles na avtobusih z nosilci pred kabino voznika (preizkušeno v Los Angelesu), vzpostaviti varovane kolesarnice ob glavnih vozliščih (model »dveh koles« - eno kolo od doma do avtobusne postaje, eno od postaje do službe)

Nadaljevati širjenje rumenih pasov proti obvoznici in gradnjo območij P+R.

Ustanoviti »ekspres« linije, ki vodijo od območij P+R do najbolj obremenjenih postaj brez vmesnih postankov.

Vzpostaviti mestni prevoz po Ljubljani – najhitrejša pot do centra za prebivalce Fužin, Rakove jelše... Prevoz v dveh krogih: vzhodno in zahodno od zapornic na Poljanah in Grubarjevem prekopu, s prestopališči in vozlišči ob zapornicah (Mesarska in Ambrožev trg kot novi vozlišči).

Uskladiti mestno in državno prometno politiko (»legalizirati« dobre dele mestne prom. politike, ostalo uskladiti)

Vzpostavitev »razvojne pisarne« mesta – skupine, ki bi v mestnem tkivu iskala priložnosti za investicije (stečajne mase, prazne parcele, vrzeli, nedokončani objekti...) in jih predstavljala investitorjem v tujini, vključno z izdelanimi zazidalnimi preizkusi in investicijskimi programi (Dunaj ima nekaj podobnega); mesto, ki najbolje pozna svoj prostor, deluje kot zasebni developer, da pospeši razvoj.

Združevanje mestnih in državnih projektov, kjer se lahko doseže podoben cilj: CSU Rog naj se združi z Akademijami, namesto da se dela dve investiciji v zelo podoben segment kulture

Združevanje služb mesta in države - službe države in mesta so dandanes razpršene na 38 lokacijah v mestu. Nujno je združevanje, veliko od teh lokacij je najemniških, obstajajo ogromne redundance in stroški pri podpornih službah. Predvideno je bilo skupno administrativno središče mesta in države pri Ambroževem trgu, a je projekt zastal.

Zaveza na državni ravni, da se izvedejo nekateri ključni skupni projekti – Sodna stavba, NUK II. Tu je ključno opredeliti projekte iz posameznih četrtnih skupnosti – izdelati seznam.

Ključni strateški projekti:

- Javni transport po Ljubljani
- Železniške postaje ob železniških vpadnicah (če je možno sodelovati s SŽ)
- Prioritetna gradnja parkirišč P+R
- Širitev rumenih pasov do obvoznice, uvedba ekspresnih avtobusov... (glej 5.2)
- Urbanistična ureditev novih zazidljivih površin (npr. ob Litijski, Zaloški cesti, južni del Ljubljane...) – breme urbanističnega dokumenta ne sme biti na prebivalcih
Nova prostorska politika mesta bi morala temeljiti na:
 - Izboljšanju neposrednega življenjskega okolja prebivalcev – več projektov po posameznih četrtih skupnostih.
 - Temeljiti in celoviti posegih, ne samo estetskih, ampak tudi infrastrukturnih.
 - Sodelovanju z zasebnimi pobudniki in investitorji – mesto bi moralo biti proaktivno; nižanje komunalnih prispevkov pri določenih projektih pomeni nižji priliv v proračun, a spodbudi ekonomsko aktivnost mesta.
 - Sodelovanju z državo in državnimi institucijami - sodiščem, Slovenskimi železnicami, Univerzo v Ljubljani...
 - Sodelovanju z okoliškimi občinami (npr. ministrstvo in občina Polhov gradec za izvedbo protipoplavnega zadrževalnika, ki bi preprečil ponovitev poplav iz leta 2010)
 - Iskanju sinergij v obstoječih nedokončanih projektih.

B) ČRNUČE

V imenu Lokalnega odbora SMC v Črnučah podajamo predlog in pobudo, da se v predlogu Proračuna za 2015 in 2016 projekti NRP 560-10-0360, NRP 7560-10-0015 in NRP 7560-10-0039 obravnavajo po časovnici in zneskih, kot so bili določeni v PR za 2014 in niso bili realizirani.

To pomeni:

NRP 7560-10-0360 Osnovna šola N.H. Maksa Pečarja - novogradnje telovadnice in adaptacije šolskih prostorov

Predvidena je gradnja nove telovadnice, manjkajočih učilnic s kabineti in adaptacija obstoječih prostorov šole. Urediti je potrebno tudi zunanje površine in obnoviti športno igrišče. Ob pripravi predloga proračuna za leto 2010 je prišlo do pobude Četrtne skupnosti Črnuče o izgradnji večje telovadnice tudi za potrebe kraja in športa. Na podlagi pobude je bila v letu 2010 izdelana idejna rešitev v več variantah, ki bo podlaga za dopolnjen DIIP. OŠ Maksa Pečarja nima ustreznih pogojev za izvajanje športne vzgoje in nujno potrebuje dodatne učilnice za izvedbo izobraževalnega programa, zato je izvedba investicije nujna.

V letu 2014 so bila predvidena sredstva za izdelavo investicijske in projektne dokumentacije in začet postopek JN za izbiro izvajalca za izdelavo projektne dokumentacije, ki pa se ni končal z izbiro ampak se je prekinil, zato ga treba v letu 2015 takoj ponoviti. Po izdelavi projektne dokumentacije in pridobitvi gradbenega dovoljenja v letu 2015, bo v letu 2016 predviden pričetek gradnje in v letu 2017 zaključek.

V letu 2015 je potrebno zagotoviti 280.000 EUR, v letu 2016 4.300.000 EUR in v letu 2017 razliko od skupne vrednosti projekta 6,8 MIO EUR.

NRP 7560-10-0015 IZLETNIŠKA ULICA-prenos iz 4.11. SRPI na 052005 (prej 062086 pri SRPI)
V letu 2015 treba zagotoviti sredstva za namen izgradnje meteorne in fekalne kanalizacije ter rekonstrukcijo vodovodnega omrežja ter rekonstrukcijo vozišča Izletniške ulice ter ureditev javne razsvetljave.

NRP 7560-10-0039 NASELJE PODGORICA-prenos iz 4.11. SRPI na 052005 (prej 062086 pri SRPI)

V letu 2015 se zagotovijo sredstva za pridobitev vseh potrebnih zemljišč za gradnjo in dokončanje manjkajoče kanalizacije za objekte Podgorica od hišne št. 119 do hišne št. 143 ter ustrezna ureditev manjkajoče meteorne kanalizacije v naselju Podgorica.

Poleg tega zahtevamo, da se vključi v izvedbene projekte:

Hodnik za pešce ob regionalni cesti Šentjakob – Domžale, od Colnarjeve do avtobusne postaje - pridobitev zemljišča in izgradnja

V letu 2015 je treba zagotoviti sredstva za namen izgradnje in realizacije projekta.

C) ŠENTVID

1. MOL naj v proračun pod dolgoročni cilji podprograma »Izboljšanje stanja okolja« doda cilje in kazalce tudi za zmanjšanje obremenjenosti okolja z elektromagnetnim sevanjem.

Obrazložitev:

V opisu podprograma je namreč navedena tudi skrb za zmanjšanje elektromagnetnega sevanja, pri čemer pa v nadaljevanju manjkajo cilji in kazalci za zmanjšanje obremenjenosti okolja z elektromagnetnim sevanjem. Vključitev skrbi za zmanjšanje elektromagnetnega sevanja v proračun MOL kaže na dejstvo, da se MOL zaveda problematike negativnih učinkov elektromagnetnega sevanja na okolje, kar je še posebej aktualno v zadnjem letu predvsem v povezavi z umeščanjem 400 kV daljnovoda Beričevo – Divača na območju MOL.

2. MOL naj v proračunu za vsako leto (torej tudi za leti 2015 in 2016), vse do sprejetja DPN za prehod omrežja Beričevo-Divača predvidi tudi sredstva za financiranje delovne skupine za pripravo strokovnih podlag oziroma stališč v zvezi z varovanjem zdravja, premoženja in okolja za postopek umeščanja daljnovoda Beričevo-Divača na območju MOL.

Obrazložitev:

MOL je v preteklosti jasno izrazila stališče, da se potrebno pri umeščanju daljnovoda Beričevo-Divača ogniti gosto poseljenim območjem MOL oziroma se v kolikor to ni mogoče izvedejo podzemni vodi. V preteklosti se je v zvezi s to problematiko na območju MOL oblikovalo več skupin prebivalcev MOL (civilne iniciative, skupine krajanov ipd.), aktivni pa so tudi posamezni sveti osnovnih šol in vrtcev. Glede na to, da je potrebno za ustrezno argumentacijo stališč v zvezi z varovanjem zdravja, premoženja in okolja potrebno pridobivanje potrebnih strokovnih stališč in ekspertiz, bi bilo potrebno iz predstavnikov navedenih zainteresiranih skupin in predstavnikov MOL oblikovati delovno skupino in ji vsako leto, vse do sprejetja DPN za prehod omrežja Beričevo-Divača, zagotoviti potrebna finančna sredstva.

D) ŠMARNNA GORA

1. V proračun MOL za leta 2015 in 2016 naj se vključi vzdrževanje brežin in vodotokov reke Gameljščice ter za ta namen nameni potrebna sredstva za celotno realizacijo;

1a. V proračun MOL za leti 2015 in 2016 naj se vključi vse tiste protipoplavne ukrepe, ki so vsebovani v dokumentu, ki ga je sprejel Mestni svet MOL maja 2012 (»Ukrepi za povečanje poplavne varnosti v Mestni občini Ljubljana») in se nanašajo na ČS Šmarna gora ter so konkretno strokovno utemeljeni ter stroškovno opredeljeni: »Zamenjava poddimenzionirane premostitve na območju Zgornjih in Srednjih Gameljnj ter vzpostavitev hidravlično primernejšega pretočnega prereza;

2. V proračun MOL za leta 2015 in 2016 naj se vključi sistematično urejanje odvodnavanja zalednih vod s področja Šmarne gore in Rašice;
3. V proračun MOL za leta 2015 in 2016 naj se vključi začetek urejanja javne kanalizacije v agromelioracijah MOL večjih od 2000 PE;
4. V proračun MOL za leto 2016 pod postavko Investicije v lokalno kanalizacijsko infrastrukturo v podpostavki Izgradnja čiščenja komunalnih odplak in kanalizacije v naselju Rašica, predlagamo da se omenjena postavka prestavi v proračun za leto 2015;
5. V proračunu MOL za leta 2015 in 2016 naj se izrecno definirana vlaganje v vzdrževanje cest in zagotavljanje varnosti v prometu izven strogega centra MOL;
6. V proračun MOL za leta 2015 in 2016 pod dolgoročni cilji podprograma »Izboljšanje stanja okolja« naj se doda cilje in kazalce tudi za zmanjšanje obremenjenosti okolja z elektromagnetnim sevanjem;
7. MOL naj v proračunu za vsako leto (torej tudi za leti 2015 in 2016), vse do sprejetja DPN za prehod omrežja Beričevo-Divača predvidi tudi sredstva za financiranje delovne skupine za pripravo strokovnih podlag oziroma stališč v zvezi z varovanjem zdravja, premoženja in okolja za postopek umeščanja daljnovoda Beričevo-Divača na območju MOL.

E) BEŽIGRAD

Predlog sprememb na proračunsko postavko v letih 2015 in 2016:

4.4. MU - Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet
KOMUNALNE IN CESTNE UREDITVE
 13 PROMET, PROMETNA INFRASTRUKTURA IN KOMUNIKACIJE,
 1302 Cestni promet in infrastruktura

Povečanje sredstev na kontih:

- 045199 Cestni projekti

Predvidijo naj se sredstva za adaptacijo Dunajske ceste od križišča Dunajske ceste s Tolstojevo ulico do križišča Dunajske ceste s Posavskega ulico, saj je odsek zaradi velikih obremenitev (predvsem desni pas) poškodovan in tudi nevaren za vožnjo.

- 045196 Investicijsko vzdrževanje, obnove in gradnja cest na območju MOL
 in
- 045102 Vzdrževanje cest-koncesija sklop I, 2,3-KPL

Sredstva naj se predvidijo za preplastitev dotrajanih cest v ČS Bežigrad - predvsem na območju med Dunajsko cesto, Einspielerjevo ulico in železnico.

Lep pozdrav,

mag. Nejc BREZOVAR, l. r.
 vodja svetniškega kluba SMC