



Mestna občina
Ljubljana

Mestni svet
**Svetniški klub Slovenske
demokratske stranke**

Krekov trg 10, 1000 Ljubljana
t: 01 306 45 41
sds@ljubljan.si, www.ljubljana.si



Mestna občina
Ljubljana
Mestni svet

Prejeto:	22 -09- 2023	Sig. z.:
Številka zadeve:		Pril.:
		Vredn.:

Mestna občina Ljubljana
Mestni trg 1

7. seja MS
k 2. točki

1000 Ljubljana

Številka: 90000-12/2023-42

Datum: 22.09.2023

Zadeva: Kolesarska Povezava Kamnik - Ljubljana

V skladu z 97. členom Poslovnika Mestnega sveta MOL, posredujem županu in pristojnim službam MOL sledeče svetniško pobudo:

Zveza: 90000-7/2023-50; odgovor MOL ; 6. seja MOL

Z odgovorom MOL-a glede ne izvedbe kolesarske poti od Črnuč proti mestnemu središču v sklopu kolesarske povezave Kamnik – Mengeš – Trzin – Ljubljana v okviru evropskega projekta nisem zadovoljna, (Zveza: 90000-7/2023-50), zato prosim za dodatna pojasnila.

V zadnjem odstavku vašega odgovora navajate, da ste ta projekt izvzeli iz navedenega evropskega projekta in da urejanje te predmetne kolesarske povezave v Črnučah trenutno z vidika MOL ni aktiven projekt in časovnega okvira nadaljnjih ureditev ni mogoče predvideti.

V Časopisu Delo, dne 17. 8. 2023 pa v članku **S kolesom iz Kamnika po novi trasi le do Črnuč**, novinar Aleš Strgar na začetku navaja, da je rok za oddajo vloge za pridobitev evropskih in državnih sredstev za daljinsko kolesarsko pot 30. 9. 2023. Nadalje med drugim piše tudi tole: »Na mestnem oddelku za gospodarske dejavnosti in promet so pojasnili, da so vlogo ponovno oddali, in to »z nekoliko spremenjeno projektno dokumentacijo, ki pa ne bo vplivala na prvotno predvideno traso kolesarske povezave«.

Kaj je torej res??

V odgovoru se MOL izgovarja na dve oviri:

1. Negativno mnenje Direkcije RS za vode.

V odgovoru na svetniško vprašanje MOL ne navaja, da je izdano negativno mnenje Direkcije za vode zaradi slabega in nestrokovnega projekta, ki ga je predložila MOL!

Nerazumljivo je namreč tudi to, da vzporedno s predvideno kolesarsko potjo lahko poteka večpasovna močno obremenjena Štajerska cesta, ki ravno tako prečka dva neimenovana vodotoka ter vodotoka Črnušnica in Sava.

V (priloženem) članku »S kolesom iz Kamnika po novi trasi le do Črnuč«, Delo, 17.8.2020, novinar Aleš Stergar navaja »Na mestnem oddelku za gospodarske dejavnosti in promet so pojasnili, da so vlogo ponovno oddali in to z nekoliko spremenjeno projektno dokumentacijo.....«.

Da pa bi **kolesarska pot** onesnaževala podtalnico in okolje, medtem ko so marsikje asfaltirane ceste na vodovarstvenem področju brez odvodnjavanja in bankin, pa je zopet nerazumljivo.

2. Zemljišča kjer naj bi potekala urejena kolesarska pot (po že obstoječi makadamski poti) so v večinski lasti zasebnih lastnikov.

Izgovor, da je nemogoča gradnja kolesarske poti zaradi prečkanja parcel zasebnih lastnikov pa je smešen. Kolesarska pot naj bi potekala po **že obstoječi makadamski poti, ki je v javni rabi!** Sprehajalne poti na obeh straneh Save so bile tudi speljane po privatnih parcelah in še marsikje po Ljubljani je tako! Kanal C0 ravno tako poteka po privatnih parcelah. Očitno je to v Ljubljani ustaljena praksa in to ne bi smela biti ovira. Prepričana sem tudi, da zasebni lastniki parcel ne bi nasprotovali dopolnitvi obstoječe makadamske poti, ki je že sedaj v javni rabi, na v kolesarsko. Mimogrede že sedaj to makadamsko vzporedno cesto jo uporabljajo tako avtomobilisti, kolesarji in pešci. Seveda pa mora biti pristop k pogovoru z zasebniki primeren. Druge občine po Sloveniji na veliko gradijo kolesarske poti, pa ni slišati, da bi imeli take težave pri pridobivanju zemljišč in nasprotovanj zasebnikov!

Ta kolesarska pot je bila obljubljena že leta 2013 s strani župana na 6. izredni seji sveta ČS Črnuče v 9. točki z: »Izvedba bo v letu 2014 – po fazah!«

Vsi vemo, da je ta kolesarska pot potrebna in nujna, očitno pa ni iz nekega razloga v interesu našega župana!

Ker iz vsega navedenega odgovor Mestne uprave v zadnjem odstavku ne zdrži, **sprašujem**:

1. Ali je bil izdelan nov projekt in oddan direkciji za vode in če ne, kdaj bo?
2. Ali je MOL oddala vlogo za pridobitev evropskih in državnih sredstev za imenovano kolesarsko traso?

In dajem pobude:

1. Da z vidika MOL postane ta projekt aktiven!
2. Da dokler projekt ne bo izveden, se za makadamsko pot izbere ustrežnejši posip, ki bo **manj prašil in bo prijaznejši** do uporabnikov (sprehajalcev, staršem z otroškimi vozički, invalidov, kolesarjev), kar je bilo že večkrat predlagano. Mislim, da mestni krajinski arhitekti poznajo pravilno izbiro.
3. Da se tudi **z vrtičkarske strani proti Šlandrovi** postavi znak za prepovedan promet motornih vozil z izjemami, tako kot so že postavljeni s strani Šlandrove. To makadamsko pot nekateri vozniki pogosto izkoriščajo, tako da ogrožajo uporabnike in jih zaprašujejo. Zaprašujejo pa tudi promet po Štajerski.

Darinka Kovačič, l.r.

svetnica SDS

S kolesom iz Kamnika po novi trasi le do Črnuč

Rok za oddajo vloge za pridobitev evropskih in državnih sredstev za daljinsko kolesarsko pot je 30. september.

Med zaporo Dunajske ceste zaradi obnove so Črnuče kolesarsko precej odrezane od drugih delov mesta. Obvoz za motorna vozila, tudi javni promet, je urejen po Štajerski cesti, štiripasovni kamniško-domžalski vpadnici, kolesarji pa lahko izbirajo med vožnjo po in ob gradbišču ali ob štiripasovnici, po vzporedni makadamski cesti in po mostu čez Savo. Prav ta prometnica je bila predvidena kot navezava daljinske kolesarske poti iz Kamnika, Mengša, Trzina in tudi Domžal na ljubljansko kolesarsko omrežje.

Vendar je direkcija za vode izdala negativno mnenje o vplivu na vodni režim ali stanje voda. Kot so pojasnili, predvidena kolesarska steza prečka Savo pri Tomačevem in je »obenem na tem delu na vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja«. »Poseganje v vodno in priobalno zemljišče na vodovarstvenem območju pa je prepovedano.«

Sava je vodno zemljišče, na katerem je dovoljeno samo izvajanje »obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja vodnih in priobalnih zemljišč, ali za izvajanje ukrepov varstva pred škodljivim delovanjem voda v skladu s predpisi, ki urejajo vode, ali za posebno rabo vode, če je za to rabo podeljena vodna pravica. Predvidena gradnja ne predstavlja nič od naštetega,« so pojasnili na direkciji in dodali, da se »vodovarstvena uredba nanaša na posege in gradnjo«.

Zadnji stavek si je mogoče razlagati tudi tako, da kolesarski (in motorni promet) po makadamski poti in mostu čez Savo sam po sebi ni sporen, poti pa se ne sme asfaltirati. Bi po predvideni trasi daljinsko kolesarsko stezo vendarle lahko speljali, le del ob Savi bi ostal makadamski, kar ob ustreznem vzdrževanju ne bi smel biti problem? **Na mestnem oddelku za gospodarske dejavnosti in promet so pojasnili, da so vlogo ponovno oddali, in to »z nekoliko spremenjeno projektno dokumentacijo, ki pa ne bo vplivala na prvotno predvideno traso kolesarske povezave«.**

Predvidena kolesarska povezava se bo po sedanjih napovedih na ljubljansko omrežje navezala na Dunajski cesti. Projekt regionalne kolesarske povezave Kamnik–Mengeš–Trzin–Ljubljana skupaj izvajajo vse štiri občine, koordinira ga kamniška. Predvideno je evropsko sofinanciranje, priprave so v sklepni fazi, projekt pa je večinoma usklajen tako z nosilci urejanja prostora kot z lastniki zemljišč, so pojasnili na kamniški občini. Rok za oddajo vloge za pridobitev sredstev je 30. september, dotlej pa mora biti dokumentacija pripravljena do stopnje »pravica graditi«.

Po prvotni idejni umestitvi trase v prostor, ki jo je pripravil Ljubljanski urbanistični zavod (LUZ) decembra 2017, je ocenjena celotna vrednost projekta 3,7 milijona evrov, evropsko in državno sofinanciranje je bilo načrtovano v višini 3,1 milijona evrov. Kot pojasnjujejo na kamniški občini, je trenutno v izdelavi investicijska dokumentacija, ki bo podala bolj točno finančno specifikacijo, nared bo predvidoma do konca prihodnjega meseca.

Gre za 13.733 metrov kolesarske povezave, dejansko pa naj bi uredili okrog dvajset kilometrov kolesarskih in deljenih površin. Iz Kamnika oziroma Duplice vodi trasa najprej ob kamniški progi in nato ob glavni cesti do mengeškega krožišča, zatem skozi središče Mengša in naprej do Trzina, kjer se spet priključi železniški progi in gre ob njej do Črnuč, nato pa skozi ta del Ljubljane, mimo predvidenega P+R ob Štajerski cesti ter čez Savo, po sedanji varianti pa skozi Črnuče po Dunajski in po njej vse do središča Ljubljane.

Dnevne delovne migracije

Kamničani navajajo, da bo povezava »zagotovila kolesarsko povezanost najgosteje poseljenega dela Ljubljanske urbane regije (občine Trzin, Mengeš, Kamnik) in največjega migracijskega centra (Ljubljana). Omogočala bo tako dnevne delovne migracije med posameznimi občinami vzdolž osi kot uporabo za rekreacijske namene.« Od idejne umestitve v prostor se trasa ni spreminjala samo v Ljubljani, temveč »zaradi usklajevanja tako z nosilci urejanja prostora kot z lastniki zemljišč« na celotnem poteku. Koordinatorica projekta napoveduje, da želijo v Ljubljani »traso umestiti čim bolj optimalno in projekt prilagoditi zahtevam direkcije za vode«, kjer so še pojasnili, da z njihovega področja drugi odseki niso sporni.

Kolesarska povezava Kamnika in Ljubljane je tudi v interesu domžalske občine, saj bi se tamkajšnji kolesarji nanjo lahko priključili že v Trzinu. Kajti druga povezava, skozi Šentjakob, je prometno manj primerna in kolesarsko neurejena, pobudo ljubljanskega kolesarskega župana in mestnega svetnika **Janeza Starihe** za njeno ureditev pa so z MOL že preusmerili na državno infrastrukturno direkcijo, saj gre za državno prometnico. Dnevni kolesarskih vozačev je iz Črnuč po Starihovi oceni najmanj tisoč, s trzinskim in domžalskim zaledjem pa dvakrat več. Prepričan je tudi, da je v tem delu regije potencial velik: boljše, udobnejše, krajše in varnejše bodo kolesarske poti, več kolesarjev jih bo uporabljalo.