

PROMETNA ŠTUDIJA ZA LETI 2000 IN 2010

Promet skozi Grosuplje je neurejen in zaradi nenačrtnosti tudi nevaren

Grosuplje je bogatejša za strokovno prometno študijo, ki je nastala na temelju šteta prometa na vseh pomembnejših grosupeljskih križiščih (8. in 9. novembra lani med 5.30 in 17.30) ter gravitacijskega modela, ki ga sestavlja vrsta matematičnih zakonitosti. Te pri opisovanju upoštevajo odvijanje prometa v naselju, niso pa jim osnova današnji tokovi v mestu, temveč predvsem obnašanje prebivalcev, njihov odnos do prometnega sredstva ter njihove potrebe po gibanju. Velik vpliv imajo tudi bodoče spremembe v izrabi površin, za kar so se republiški strokovnjaki, ki so zajeto prometno študijo izdelali, opirali na občinske razvojne načrte in ocenili ne le promet v letu 1990, pač pa tudi v letu 2000 in 2010.

Štetje prometa je pokazalo, da Adamičevo cesto pred Taborsko prevozi 8252 vozil dnevno in da jih pri obstoječi cestni mreži leta 2000 lahko pričakujemo tam 10.000; Adamičevo med Ljubljansko in Partizansko je novembra lani prevozilo dnevno 5244 vozil, konec stoletja jih bo skoraj 7000; na Ljubljanski pred Adamičevo jih je bilo 3754 (leta 2000 predvidoma 4500), Ob Grosupeljski pred Adamiče-

vo 3585 (leta 2000 predvidoma 5550), na Taborski pred Adamičevo 3343 (leta 2000 pa 3780) in pred Županičičevo 5578 (konec stoletja predvidoma 6680).

Doslej je pač planiranje prometa v Grosupljem potekalo – kolikor ga je sploh bilo – neodvisno od planiranja drugih dejavnosti, zato je naš promet ne le neurejen, ampak tudi nevaren. Ob pripravi prometne študije so zato prometni strokovnjaki upoštevali ne le številke pri štetju prometa, pač pa tudi odgovore anketiranih prebivalcev ter inventarizirali (popisali in prešteli) obstoječe površine za mirujoči promet, po domače parkirišča. Da so potrebe večje kot je na voljo parkirnih mest, je pokazalo tudi štetje nepravilno parkiranih vozil v ožjem centru naselja. Zlasti tako parkiramo v trikotniku Adamičevo-Kolodvorska-Taborska ter v okolici avtobusne oziroma železniške postaje. Kot nepravilno parkirana so šteli vsa vozila, ki niso stala na minimalno urejenem parkirišču, temveč na pločnikih, zelenicah in dovozi: na dan štetja so jih našli 198, kar kaže, kolikšne so naše trenutne potrebe po parkiriščih. Primanjkuje urejenih parkirišč tako za sta-

novalce kot za zaposlene in za poslovno trgovsko dejavnost. V središču je nekako urejenih 118 parkirnih mest ter okoli 30 pred nekaterimi podjetji, 12 pa bi jih bilo tam, kjer je trenutno tržnica. Prometni strokovnjaki predlagajo, da najdemo za tržnico drug prostor; tako bi z urejenimi parkirnimi prostori v osrednjem delu kraja imeli nekako 180 parkirnih mest. Kljub temu ugotavljajo, da nam na območju starejše večstanovanjske zazidave primanjkuje približno 280 parkirnih mest, v osrednjem delu kraja pa 200 mest. Rešitev naj bi bili pokriti oziroma garažni boksi, četudi na nekoliko bolj oddaljeni lokaciji. Skladno z rekonstrukcijo cestne mreže nam svetujejo tudi gradnjo nivojskih ali izvennivojskih parkirišč, s čimer bi pridobili 900 parkirnih mest. Dokler ne bo dolgoročnih rešitev, ki terjajo seveda kup denarja, pa predlagajo spremembo prometnega režima v okolici stanovanjske zazidave južno od Adamičeve. Poskusno naj bi uvedli sistem enosmernih cest, na sprostčinih površinah pa bi uredili vzdolžno parkiranje. Predlagajo, da bi tako postali Trubarjeva in Jurčičeva III enosmerni proti jugu, Partizanska na od-

seku med Tovarniško in Adamičevo pa enosmerna proti severu. Prečne ceste, to so Levstikova, Prečna pot, Jurčičeva I in II pa izmenično enosmerne proti vzhodu oziroma zahodu. Tak sistem bi lahko uvedli tudi na drugih za to primernih ulicah in tako pridobili približno 150 parkirnih mest in tudi pešcem zagotovili večjo varnost.

Na pešce ne smemo pozabiti, saj študija ugotavlja, da pešaki kar 47 odstotkov prebivalcev, ne delo pa hodi peš skoraj 29 odstotkov zaposlenih. Varne površine za pešce smo hudo zanemarili, nič bolje pa ni s kolesarskimi stezami.

Primerno cestno mrežo naj bi v naslednjih letih predstavljale Ljubljanska, Ob Grosupeljski, Taborska, Županičičeva in nova Gasilska cesta, ki se nadaljuje prek Grosupeljske do Kovinostroja. Predlagajo tudi novo cestno povezavo med Cikavo in Cesto na Krko, ki bi imela funkcijo obvoznice. Na odseku med Cikavo in Taborsko cesto bi bila imenovana Industrijska cesta, od Taborske do Ceste na Krko pa Obvoznica. Med novimi cestnimi odseki predlagajo tudi povezavo Ceste na Krko in ceste Ob Grosupeljski prek polne štirikrakega križišča z Adamičevo in rekonstrukcijo križišča Bambič, od koder bi naredili povezavo prek Gasilske ceste do Adamičeve pri Kovinostroju. S prestatitvijo Taborske ceste (kot posledice nove urbanistične zasnovke ožjega središča in lokacije avtobusne postaje), bi nastalo novo štirikrako križišče Adamičeve in Taborske, v katero bi se priključila še cesta Pod gozdom IV. Študija je upoštevala za leto 2000 in 2010 tudi možnost dveh velikih novih pozidav, bodisi na območju Jerove vasi bodisi na območju Brvac. Vsekakor bo treba do konca desetletja ali vsaj do leta 2010 semaforizirati križišča Adamičeva-Taborska, Adamičeva-Ljubljanska in Adamičeva-Cesta na Krko, čim prej pa Adamičevo in Taborsko urediti tako, da bomo ob njunih robovih pridobili urejena parkirna mesta in da tudi pešci, zlasti otroci, ne bodo več ogroženi.

Tudi krajevne skupnosti želijo v korak s časom

Naslov morda zveni nenavadno, pa vendar se v njem kaže vsa nujnost in potreba, da v naših krajevni skupnostih krepimo tudi v naprej aktivnosti in sugestije, ki bodo prispevale k razvoju po meri današnjega časa.

Čas je takšen, da hočeš nočeš moraš svoje aktivnosti dokazovati z dejanji in rezultati. Zmanjšane finančne možnosti kličejo k dogovarjanju in h kreativnosti ob jasnih planskih programih, katere smo vse prevečkrat širili tudi za to, da je bil vsaj delček tega programa realiziran. Ne gre za naštevane vsega, kar v naših krajevni skupnostih potrebujemo, tudi vse ni prioriteta, gotovo pa so nekatere naloge, ki so jih dosedanj plani tako krajevni kot občinski vrsto let vključevali, pa jih do danes še nismo realizirali. Ne gre za vprašanje zakaj. Gre predvsem zato, da se vendarle v tej smeri streznimo in postanemo realisti. Kajti narediš toliko, kolikor zmoreš in kolikor sredstev imaš. Ne bi rekel, da je denar prvi in edini pogoj, čeprav je res, da brez njega pri realizaciji programov ne gre. Vendarle mislim, da je na realizacijo planov v krajevni skupnosti tesno vezano še kaj drugega. Najprej moramo v lastnih sredinah poskrbeti za prioriteto nalog in ugotoviti ter zagotoviti tudi naše lastne možnosti in vire. Planirani krajevni skupnosti morajo nastajati v lastnih okoljih. Če ne, potem bomo tudi naprej odvisni od naklonjenosti ali nenaklonjenosti tistega, ki tudi participira skupne naloge. To pa ni naš cilj. Hočemo pri tem igrati aktivno vlogo, zavedajoč se, da tudi občinski proračun ima svoje meje in je pogojen z vsesplošnimi republiškimi omejitvami. In kaj vse moti vodstva krajevni skupnosti? Tudi ne tako redko dane obljube in dogovore, ki se v zelo kratkem času spremenijo. Boleče so takšne stvari in kar je hujše, srečamo se z razočaranjem, kar se posledično kaže tudi v neresnosti pri delu. Prepričan sem, da bomo, ko bomo to odpravili, tudi drug drugemu bolj zaupali.

Praksa v letošnjem letu vendarle kaže na to, da so kadrovske menjave v naših KS močno pomladile, te so tudi še bolj strokovne, in nenazadnje jim ne manjka odločnosti in pripravljenosti za razvoj. In tu imamo skupno moč za realizacijo, ki smo jo napisali v naslovu. Želimo le, da v teh naporih dobijo vodstva krajevni skupnosti podporo in pomoč ne le v lastnih sredinah, temveč tudi v organih in orgnizacijah v občini.

Z reorganizacijo občinske uprave smo zaradi povezovanja teh del in nalog organizirali tudi področje dela s KS, ki je kot resor vključen v oddelek za splošne zadeve. Osnovni namen te sistematizacije je bil pospešiti dejavnosti KS, organiziranost prilagajati času, usklajevati planske dokumente, skupaj z novimi letnimi plani iskati možne vire, zagotavljati krajanom in preko njihovih svetov vse možnosti hitrejšega razreševanja problemov in nenačrtne tudi skrajšati pota obiskov in opravkov naših predsednikov svetov krajevni skupnosti v organih občine.

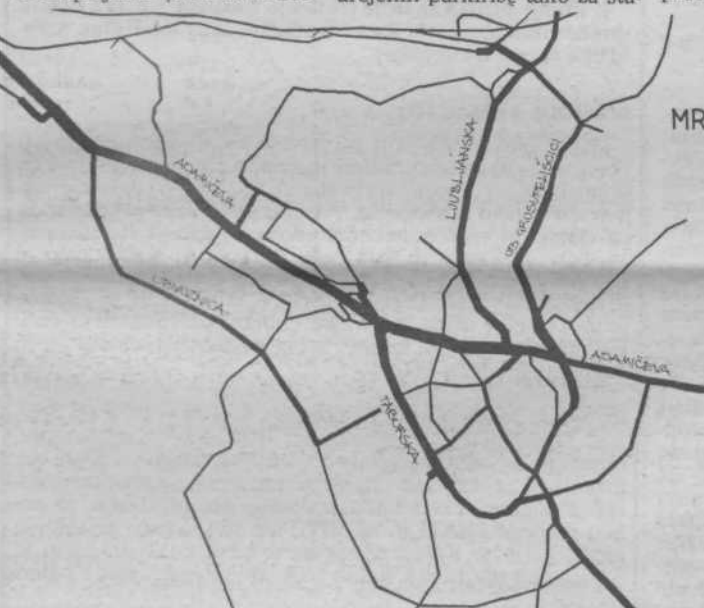
VINKO BLATNIK

PREDSEDNIKI SVETOV KRAJEVNIH SKUPNOSTI V OBČINI

Ambrus Videm Dobropole
Grosuplje Ivančna Gorica
Ilova Gora Kmpolje
Krka Metnaja
Mlačevo Muljava
Police Ponikve
Podtabor Račna
Spodnja Slivnica
Staro apno Stična
Šentvid Šmarje-Sap
Temenica Zagradec
Zalna

Perko Jože, Kal 6
Vidmar Ivan, Videm 32 a
Žitnik Franc, Pri mostu 10
Rajh Franjo, Spodnja Draga 3
Anžič Jože, Vel. Ilova gora 25
Priatelj Franc, Kmpolje 109
Mencin Bojan, Ravni dol 1
Podobnik Lojze, Velika Dobrava 3
Miklič Jože, Zagradec 53
Godec Srečko, Oslica 9 a
Ahlin Jože, Vel. Stara vas 4 a
Škulj Janez, Ponikve 81
Kadunc Mihael, Mala vas 22
Podržaj Jože, Čušperk 2
Divjak Dušan, Sp. Slivnica 135
Kraljič Anton, Vel. Lipljene 2 a
Vene Janez, Stična 127
Koščak Jože, Radahova vas 14
Žnidaršič Janez, Mali vrh 91
Janežič Janez, Bukovica 6
Rošelj Janko, Fužina 38
Kogovšek Stane, Vel. Loka 35

Opomba: V KS Dob in Višnja Gora še ni dokončnih kadrovskih rešitev, postopki pa že tečejo.



Promet v Grosuplju leta 2010 – glavne prometnice in obvoznica. Čim debelejša so narisane, tem gostejši je po njih promet.

Delegatska vprašanja – Delegatska vprašanja

bivši lastniki, zemljišč, ki imajo v zakupu zemljišča, ne plačevali najemnine do sprejema zakona o denacionalizaciji. Zakupno razmerje med zakupodajalcem in zakupnikom urejajo zakupne pogodbe kot jih določa Zakon o kmetijskih zemljiščih (Ur. list SRS št. 17/86). V omenjenih pogodbah je navedena tudi najemнина oz. zakupnina. Glede na omenjeno ter pobudo delegata je problematika plačevanja zakupnine sporazumna domena med zakupodajalcem in zakupnikom, z ozirom na pravice in dolžnosti iz zakupne pogodbe.

NEOČIŠČENE CESTE

Miro Vreg, DPZ, sprašuje, kdo je odgovoren za čiščenje pločnikov oziroma kdo bi naj ukrepal, da bi bilo to čiščenje izvedeno tako pozimi kot poleti?

Odgovor Oddelka za prostor, Jana Kežar: Upravljalca vseh regionalnih cest v naselju Grosuplje je Cestno podjetje Ljubljana. Te ceste so Ljubljanska cesta, Cesta na Krko in Adamičeva. Upravljalca lokalnih cest v naselju Grosuplje je Komunalno podjetje Grosuplje. Dela vzdrževanja opravlja Podjetje komunalne

gradnje, d. o. o. Grosuplje. Upravljalca vseh ostalih ulic v naselju Grosuplje je Komunalno podjetje Grosuplje. Pločnik velja za sestavni del ceste, zato je naloga upravljalca ceste, da čisti v času sneženja tudi pločnik. Aprila je Komunalno podjetje opravilo spomladansko čiščenje vseh cest in ulic v naselju Grosuplje. Nadzor nad opravljenim delom izvaja Občina Grosuplje.

USODA KOMUNŠČINE

Delegat KS Mlačevo Jože Miklič je postavil naslednje delegatsko vprašanje: Svet KS Mlačevo je obravnaval problematiko prilaščanja oz. takomenovanega odkupa javnih površin v sklopu poti – komunščine in sprejel naslednje ugotovitve: da so se površine izoblikovale v stoletjih in so služile različnim namenom; da je bilo veliko teh površin uporabljenih za gradnjo infrastrukturnih objektov (vodovodi, prečrpavališče, kanalizacije, asfaltiranje poti, gasilski dom, javna razsvetljava, postavitve zabojnikov in podobno); da bo omenjene površine KS še vedno rabila za normalno tradicionalno komuniciranje prebivalstva; v primerih ko

trenutno površina ni izrabljena so predvidene gradnje oz. dokončanje javnih in infrastrukturnih objektov oziroma bodo služile kot manipulativne površine za razne dejavnosti javnega pomena; v veliki večini so navidezni nakupi predmet pogrevanja starih sporov s prizvokom raznih vrst samovolje in tudi s tega vidika nasprotujejo nedemokratičnemu reševanju tovrstne problematike; cena teh zemljišč je še vedno minimalna (le-to pobira občina); pri morebitnem predlogu za prodajo bo cena morala biti ekonomska in jo bo kvečjemu porabila dedno-nasledna skupnost – se pravi vas (vaše skupnosti); elementi samovolje (prilaščanja, zapiranja javnih poti, gradnja objektov celo na glavnem vodovodu) KS kljub predlogom za izboljšanje stanja ne more sankcionirati; omenjene površine ne morejo biti enako obravnavane kot ostala družbena lastnina. Zato je sklep sveta KS, da do nadaljnjega ne bo dajal soglasij za prodajo teh nepremičnin. Daje pa naslednjo pobudo, da se v najkrajšem možnem času izoblikuje skupen sklep, ki bo dovolj učinkovito reševal to problematiko tudi z vidika preoblikovanja skupnosti.

Odgovor svetovalka za premoženjskopravne zadeve Marije Zaletelj. Pri vsakem odkupu

družbene lastnine v splošni rabi je predhodno potrebno pridobiti soglasje KS. Družbena lastnina v splošni rabi namreč po zakonu o prometu z nepremičninami ni predmet pravnega prometa. Da lahko taka lastnina postane predmet pravnega prometa, jo je potrebno najprej ukiniti kot družbeno predhodno obvezno zahteva soglasje KS, v kateri nepremičnina leži. V primerih, ko KS ne da pismenega soglasja, premoženjskopravna služba ne vodi postopka ukinitve družbene lastnine v splošni rabi in nadaljnega odkupa oz. zamenjave.

Glede na pregled prispelih zahtevkov lahko ugotovimo, da je v letu 1990 bilo sprejetih 20 zahtev. V pretežnem delu so se zahtevki nanašali na zamenjavo opušenih javnih poti in na novo narejenih. V primerih, ko gre za zamenjavo, že KS sama oceni in ugotovi, da se uredi s tem tudi vprašanje lastništva poti, ki so v funkciji. V primeru pa, ko gre za dokup funkcionalnega zemljišča ali celo dela stavbišče se cena določi na podlagi cenitve.

S trditvijo, da bi morala sredstva, pridobljena s prodajo, pridobiti vaša skupnost, se ne strinjamo, ker s funkcionalnimi stavbnimi zemljišči upravlja in gospodari Sklad stavbnih zemljišč. V primeru, ko gre za zamenjavo starih opušenih javnih

poti in poti, ki so uporabljajo, pa se v večini primerov vrednosti zemljišč ujemajo, tako da upravni organ v teh primerih ne pridobiva nobenih dodatnih sredstev.

Upravni organ meni, da zaradi specifičnosti v posameznih KS še vedno KS ocenijo, ali so podani pogoji za izdajo soglasja k ukinitvi družbene lastnine v splošni rabi ali ne, skladno z odlokom o upravljanju in gospodarjenju z javnimi potmi in uporabi gozdnih cest (Ur. l. SRS, 7/87 in 9/89).

KMETIJSKI ODBORI

Anton Čebular, DPZ: Glede na to, da so ukinjeni SIS za pospeševanje proizvodnje hrane, SIS za rezerve in Kmetijska zemljiška skupnost, so kmetje izgubili povezavo z aktivnostmi občinske uprave na področju kmetijstva. Predlaga ustanovitev izvršnega odbora v okviru referata za kmetijstvo za naloge bivše KZS.

Odgovor Oddelka za gospodarstvo, Anton Kranjc: Z ukinitvijo vseh samoupravnih interesnih skupnosti (Ur. l. RS št. 42/89 in 8/91) je bilo odločanje o zadevah, ki so bile v pristojnosti posameznih samoupravnih interes-

nih skupnosti, prenešana na pristojne upravne organe posameznih dejavnosti. Ti organi odločajo na podlagi materialnopravnih določb splošnih aktov SIS, ki so bili v veljavi do 31. 12. 1989, kolikor ta razmerja niso urejena z zakonom in drugimi materialnopravnimi predpisi. Sam zakon tako ne predvideva odborov v posameznih dejavnostih.

ZVIŠANJE KOMUNALNEGA PRISPEVKA

KS Mlačevo predlaga zvišanje komunalnega prispevka za novo gradnjo, saj ta ne predstavlja niti 7% od finančne vložitve krajanov, revalorizirano računano od prve večje akcije komunalnega opremljanja (vodovod 1973).

Odgovor Oddelka za prostor, Hajdinjak Anton:

Na svoji 9. seji je Upravni odbor Sklada stavbnih zemljišč občine Grosuplje sprejel sklep, da se s 1. 5. 1991 poveča prispevek za urejanje stavbnih zemljišč izven zazidalnih načrtov. Naslednja revalorizacija pa je predvidena v mesecu septembru.