

VSI SE BOJE HRUPA IN IZPUŠNIH PLINOV

Do 15. t.m. so bili v osnutkih javnosti predstavljeni dokumenti za izgradnjo avtoceste Malence-Šentjakob in severno obvoznico od Tomačevega do Zadobrova. Dokumenti si je bilo moč ogledati v osmih krajevnih skupnostih ter v prostorih občinske skupščine in so zbudili izredno zanimanje. Številni občani so bili zaradi varovanja lokacije za traso avtoceste – za katero se ni vedelo, kdaj bo in če sploh bo – kar četrto stoletja prikrajšani pri gradnjah. Zdaj se je ta stara pritajena morasta namera sprostila in konkretizirala. Načrtovalci so cesto zarisali v zanjo dolga leta varovan prostor, kot pravijo, z optimalnimi rešitvami. Slovenska

vlada je zagotovila finančna sredstva in tako se bo gradnja lahko začela prihodnjo jesen, trajala pa bo dve leti. Razumljivo je, da so ljudje pohiteli ugotovljati, kako in koliko bodo oškodovani. Nekateri bodo ob kmetijo, drugi ob hišo, tretji le ob njivo, kos vrta ali dvorišča, ali pa jim bo cesta tekla tik pod oknom. Vsi drugi, lastniško sicer neškodovani bodoči sosedje avtoceste ali severne obvoznice, pa se boje povečanega hrupa in izpušnih plinov. Zato sta bili tudi javni obravnavi 5. in 6. oktobra v dvorani občinske skupščine izredno dobro obiskani, udeleženci pa so imeli številna vprašanja in predloge za spremembe.

● Bizovičani zahtevajo daljši predor

Na obravnavo so bili 5. oktobra vabljene prebivalci krajevnih skupnosti Bizovik, Zadvor, Polje in Novo Polje, dan pozneje pa še prebivalci krajevnih skupnosti Zadobrova-Sneberje, Šmartno, Jože Moškrič in Dušan Kveder-Tomaž. Na obeh obravnavah je bila izrazito močno zastopana tudi tako imenovana strokovna stran iz republike, mesta in občine, ki je zbranim razložila projekt, med razpravo pa je dala na konkretna vprašanja še dodatna pojasnila. K dobri predstavitvi avtoceste in severne obvoznice je pripomogel tudi video posnetek s simulacijo poteka v prostoru.

Obe obravnavi v dvorani občinske skupščine sta bili sestavni del razgrnitve osnutkov dokumentov in priložnost, da so zainteresirani lahko dobili pojasnilo, razlago ali mnenje strokovnjakov, ki so s projektom neposredno povezani na vseh treh ravneh oblasti, republiški, mestni in občinski.

Prvi razpravljalci so ugotavljali, da je do konkretizacije tega starega in zato že nekoliko pozabljenega projekta prišlo preveč iznenada. Zato ljudi skrbi, da za reševanje njihove oškodovanosti ne bo dovolj razumevanja in časa. Prav v tem smislu so predstavniki krajevnih skupnosti pozvali nosilce izvedbe nalog projektov, da z oškodovanci ravnajo skrbno in od primera do primera pošteno, s primernimi odkupninami in upoštevajoč tudi dosedanje dolgoletno prikrajšanost zaradi prepovedi gradenj v pasu načrtovane avtoceste. **Marjana Erjavec-Hauptman**, občinska sekretarka za urbanizem in varstvo okolja, je pojasnila, da bodo vsi neposredni oškodovanci – poleg možnosti dajanja vprašanj in pripomb v javni obravnavi – še posamično vabljene na zaslišanje, na katerem se bodo morali dogovoriti

za vsako ped zemlje in dokler ministristvo ne bo v celoti razpolagalo z njo, projekt ne bo mogel v gradnjo. Tudi nekako skupno mnenje in želja, da bi bilo najboljše traso avtoceste premakniti za kilometer proti vzhodu ali čisto na rob ljubljanske kotline, sta dobila odgovor. Trasa je določena, mogoče so le manjše korekcije z zamiki osi ali višine. **Jože Novak** z ministrstva za okolje in prostor je pritrdil ugotovitvam, da je avtocesta negativen poseg v prostor in dodal, da je vsak tak poseg za prostor negativen. Tega se dobro zavedajo in se zato trudijo, da bi bili avtocesta in obvoznica čim manj moteči. Zato so načrtovalci pretehtali več možnosti, še posebej, ker gre za poseg v dokaj urbanem okolju z določenimi tehničnimi ovrhami, ki med drugim tudi močno dražijo gradnjo.

Najbolj so v razpravo posegli predstavniki Bizovika, ki so zagotavljali, da je projekt zanje nesprejemljiv in menili, da bi morala biti predstavljena tudi »ekološka« varijanta, ki da je pred leti že obstajala in bila zanje sprejemljivejša. Bizovik je namreč na-

selse, ki leži v daljši, s treh strani zaprti zatišni dolini, ki je zato silno občutljiva za onesnaženje zraka in zaradi odmevnosti tudi za hrup. Da bi učinkovito opozorili na ta problem, so v času razgrnitve projektov imenovali posebno skupino, ki je v krajevni skupnosti organizirala razpravo in izoblikovala sklepe, ki jih je s podpisimi podprlo 80 odstotkov vseh krajanov. V Bizoviku so enotni, da je sedanji projekt v delu, ki zadeva območje njihove doline, zanje nesprejemljiv. Cesta bi jim presekala vodno zajetje, dolino pa napolnila s hrupom in izpušnimi plini. Življenje v dolini bi postalo nevzdržno. Zato zahtevajo, da se celotna trasa nad njihovo vasjo izvede s tunelom tako, da se sedaj načrtovani 550 metrski predor pod Golovcem podaljša še za kilometer ali pa naj se trasa premakne še bolj stran od vasi. Odgovorjeno jim je bilo, da je ta varianta dobro pretehtana, da se bo cesta izpod Litijske na Dobrunjskem polju začela dvigati in bo ob vstopu v gozd že deset metrov visoko, nad vasjo pa že dvajset metrov visoko, z visokim in pogozdenim zaščit-

traso ter tako manj posegli v prostor pod cesto. Zahtevali so tudi učinkovito protihrupno zaščito in termopan stekla na bližnjih oknih.

Za odsek Zaloške skozi Studenec je bilo rečeno, da je sedanja cesta po sili razmer speljana tik pod okni domačij, tako pa po rekonstrukciji ne bo mogla ostati, tudi če bi morali rušiti, ker je treba zagotoviti tridesetmetrski pas, v katerem bo prostor tudi za načrtovani tramvaj.

Udeleženec obravnave iz Novega Polja je opozoril na učinkovito protihrupno zaščito proti Novemu Polju in na nujno možnost prečenja ceste za kolesarje in pešce iz Novega Polja v bližnjo industrijsko cono. Predstavniki iz KS Zadobrova-Sneberje bi seveda najraje videli avtocesto kilometer vzhodnejše. Sicer pa sta pri njih predvideni za rušenje dve kmetijski poslopji in pričakujejo, da bo z lastniki prišlo do poštenega dialoga in primerne odškodnine. Zavzeli so se tudi za odkup in rušenje hiše družine Kastelic, ker bo sicer tik ob avtocesti in neprimerna za bivanje. Prav tako si želijo učinkovito protihrupno zaščito.

Avtocesta bo od industrijske cone pa do reke Save tekla po izrazito kmetijskem območju, prav tako tudi del nove severne obvoznice s priključkom na avtocesto. Zato je bilo veliko vprašanj razpravljalcev z območja Sneberij, Hrastja, Jarš in Šmartnega povezanih z obdelovalno zemljo. Ali so na razpolago nadomestna zemljišča? Bodo možni dovozi do posameznih razkosanih parcel? Kakšne bodo možnosti traktorske povezave s Šmartinsko cesto in podobno.

Udeleženci obravnave iz Novih Jarš so menili, da je severna obvoznica načrtovana preblizu. Bojijo se hrupa, slabega zraka in tudi prometne utesenosti. Zato so zahtevali čimveč izvozov in uvozov v njihovo sosesko,

Vse pripombe, zbrane v času javne razgrnitve dokumentov, bodo obravnavane po predpisanem postopku, nanje bodo dani tudi pisni odgovori. Z njimi bodo seznanjene tudi krajevne skupnosti, je v zaključku zagotovila občinska sekretarka za urbanizem in varstvo okolja **Marjana Erjavec-Hauptman**, ki je obe javni obravnavi vodila.

SLAVKO GERLICA

POTEK TRASE

Odsek avtoceste Malence-Šentjakob predstavlja del avtoceste Šentilj-Maribor-Ljubljana-Koper (Slovenika) in je od Malenc do meje z občino Domžale dolg 10,2 km. Odsek Tomačevega-Zadobrova pa predstavlja nedokončan del severne obvozne ceste v dolžini 4,3 km.

Oba objekta potekata po urbanem področju naše občine zato sta tehnično, še zlasti pa finančno zelo zahtevna. Celotna investicija je ovrednotena preko 120 mio ameriških dolarjev.

Vzhodna avtocesta bo potekala od razcepa v Malencah v dveh ločenih predorskih ceveh pod Golovcem in se bo nato na severni strani prebila na zahodno pobočje Dobrunjskega hriba. Nato bo potekala mimo Bizovika in v nadaljevanju prečkala Dobrunjsko cesto v nadvozu ter se v ukopu spustila proti Litijski. Priključek Litijske ceste bo izveden v obliki diamanta. Litijska cesta pa bo prečkala avtocesto na ravni današnje kote terena.

V nadaljevanju bo trasa preko mostu prešla reko Ljubljanico in bo do Zaloške potekala po nizkem nasipu. Pod naseljem Slape bo prešla v ukop ter prečkala Zaloško cesto, ki bo potekala v nadvozu zahodno od naselja Slape. Trasa bo v nadaljevanju prečkala v podvozu železniško progo Ljubljana-Zagreb. V Zadobrovi se bo v obliki trikotnika združila s severno obvožno cesto.

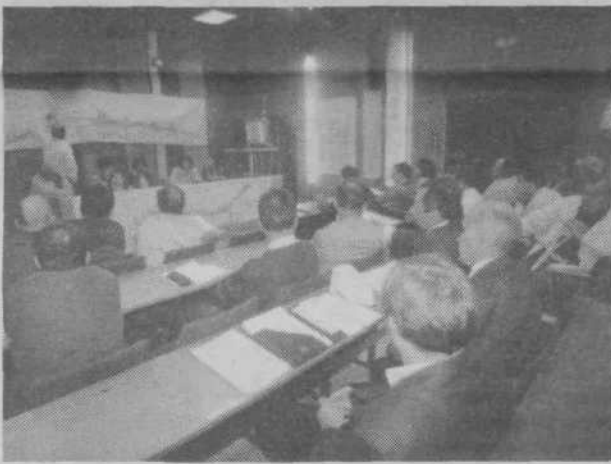
Od razcepišča v Zadobrovi bo trasa potekala proti severu v ukopu in bo v podvozu prečkala Snebersko cesto. Priključek Sneberje, kjer se bosta na avtocesto priključili Šmartinska in Zadobrovska, je oblikovan v obliki poldiamanta. Vzhodno od obstoječega šentjakobskega mostu bo avtocesta prečkala reko Savo in potekala do priključka na Zasavski cesti ter se nadaljevala vzhodno od naselja Podgorica v smeri proti Domžalam.

Severno obvozna cesta bo od razcepa v Zadobrovi potekala severno od vojašnice na terenu in bo pri nadvozu Leskovskove ceste prešla v ukop. V ukopu bo potekala vse do priključka v Tomačevem. Šmartinsko cesto bo prečkala v podvozu ter se nanjo navezala v obliki diamanta.

V nadaljevanju bo severna obvozna cesta potekala pod Cesto na Obrije, podaljškom Jarške in Tomačevske ceste ter se z rekonstruiranim priključkom v Tomačevem združila z obstoječim delom severne obvozne ceste.

JOŽE LESKOVŠEK

Del vasi Bizovik in zadaj Dobrunjski hrib, po katerem je načrtovana trasa avtoceste, ki bo z barjanske strani prišla skozi dve ločeni tunelski cevi. Bizovičani zahtevajo, da se tunel zgradi tudi po Dobrunjskem hribu. (Foto: S. G.)



Hkrati z gradnjo avtoceste bo na novo zgrajen tudi odsek Zaloške ceste od Novih Fužin do začetka Polja. Hiše na Studencu bodo pod cesto (na sliki) odstranjene, malo več zraka pa bodo dobile hiše na desni strani, ki so se leta tresle ob gostem prometu tik pod okni. (Foto: S. G.)

nim bregom proti dolini in vasi. Vas bo priključena na mestni vodovod, katerega cev s premerom 25 centimetrov je že speljana do nje. Ker se na zboru ni bilo mogoče še naprej pogajati le o zahtevi prebivalcev Bizovika, jih je gospod Novak povabil na sestanek na ministrstvo in sicer 13. oktobra.

S strani KS Polje je bilo največ pripomb in negodovanj na načrtovano povezavo Rjave ceste z Zaloško, ker bo ta potekala tik za hišami na Studencu in jih bo tako vkleščila med Zaloško in Rjavo cesto ter odrezala od polj, ki ležijo proti železnici. Predlagali so, da bi jo premaknili do železnice ali pa kako drugače rešili priključek na Zaloško cesto. Za podaljšek Zaloške ceste od Novih Fužin do Polja, ki bo narejen hkrati z avtocesto, so predlagali, da bi bil le dvopasovnica, da bi bolj izkoristili obstoječo

ki se razvija v največji slovenski nakupovalni center.

Seveda pa je bilo med številnimi pripombami in pomisleki čutiti tudi odkrito navdušenje za cesto in željo po njeni čim prejšnji gradnji ter dokončni ureditvi območij v njeni bližini.

● Na obravnavi je sodelovala skupina strokovnjakov:

Jože Novak, Ministrstvo za okolje in prostor; Marija Cerkovnik, Zavod za prostorsko in urbanistično načrtovanje mesta Ljubljana; Miloš Flajs, Ljubljanski urbanistični zavod; Slavko Žličar, Ministrstvo za promet in zveze – republiška uprava za ceste; Marjana Erjavec-Hauptman in Mira Prelog z občinskega sekretariata za urbanizem in varstvo okolja.

