

Zgraditi je treba obrtno cono, v kateri bo prevladovalo izvajanje storitvenih in obrtniških dejavnosti s poudarkom na čistih tehnologijah in znanju. Za obrtno cono se zahteva tehtnejši premislek, tako o samem konceptu, kot o vsebini. Večjo vlogo v obrtni coni mora imeti tudi občina, predvsem pri vzpodbujanju zaposlovanja občanov, kar lahko izvaja z različnimi oblikami stimulacij, ugodnimi merili za obračun komunalnega prispevka, davka na nepremičnine, itd., kot tudi samemu videzu.

Za resno obrtno cono se zahteva dobra in hitra navezava na avtocesto ali železnico, saj se sicer težki kamioni prebijajo po mestnih cestah, čas dostave se daljša, s tem pa se draži prevoz. Skoraj zagotovo bo treba urediti priključek na avtocesto in pri tem izkoristiti nadvoz pri Sinji Gorici (s tem se razreši tudi prevoz nevarnih odpadkov po Vrhnikih do zbirnega centra) in hkrati razmisliti o zahodnem priključku na avtocesto v bližini tankovske ceste (kota 400 m n.m.), oba izvoza pa povezati z obvožno cesto. Sedanji izvoz (klub novemu mostu čez Ljubljano) bi tako za avtocesto postal brezpredmeten, uporabili pa bi ga lahko za povezavo Ljubljanske ceste s cesto Verd–Bistra, načrtovanim stanovanjskim naseljem na območju nekdanjega LIKA in seveda bajerji, ki bi jim bilo treba prav tako poiskati ustrezno, predvsem turistično namembnost .

To, da je bila ukinitve železniške proge leta 1966 napaka, smo lahko ugotovili že takoj po ukinitvi. Morda je sedaj ponovno napočil čas, da se o njeni izgradnji ponovno razmisli – od Obrtne cone in stanovanjskega kompleksa Vrtnarija in Zlatica, mimo Blatne Brezovice, Bevk in ob starem rečnem koritu Ljubljanice do Notranjih goric ni več kot pet kilometrov (lahko tudi po stari trasi do Loga in nato čez barje do Vnanjih goric)