

Odgovori na svetniška vprašanja g. Sladiča:

5. Odgovor na vprašanje kolikšni bodo stroški dovozne ceste do novega mostu z obrazložitvijo?

V jeseni lanskega leta smo izvedeli, da namerava DARS d.d., kot upravljavec avtocestnega omrežja v Sloveniji, odstraniti cestninske postaje in preurediti območje odstranjenih cestninskih postaj. V okviru tega projekta bo urejen tudi priključek Vrhnika. Zato smo se želeli aktivno vključiti v načrtovanje tako pomembne prometnice na našem območju, ki po našem mnenju mora biti prilagojeno potrebam sanacije negativnega vpliva na življenje v mestu Vrhnika, ki ga v precejšnji meri generira prav avtocesta. Na DARS smo zato posredovali dopis z zahtevo po sestanku na katerem bi obravnavali omenjeno problematiko.

Vsebinsko smo pojasnili zatečeno stanje pri čemer smo izhajali iz sveže pridobljenih podatkov prometne študije kapacitetne preveritve križišč izvoza iz avtoceste (K1), križišča pri »Črnem orlu« (K2) in križišča v Verdu pri trgovini (K3) in obrazložili sledeče:

»Avtocesta mimo Vrhnike je bila zgrajena v začetku 70-ih let prejšnjega stoletja in prometno dimenzionirana za plansko obdobje 20 let. Skladno s takratnimi prometnimi napovedmi so bili dimenzionirani tudi priključki na AC omrežje. Dejstvo je, da je planska doba tega odseka AC, v tem času, dvakrat pretekla, vendar DARS d.d. ni pristopil k modernizaciji obstoječega stanja, kar se posledično odraža na vse bolj akutni prometni situaciji skozi mesto Vrhnika. Žal pa odstranitev cestninske postaje ne bo prispevala k rešitvi zatečenega stanja.

Državna cesta R2-409/0300 Brezovica-Vrhnika, ki poteka skozi center Vrhnike, je danes obremenjena z ca. 15.000 vozil. Prometno situacijo v centru Vrhnike pa dodatno poslabšuje tranzitni promet iz R3-642/1146, ki generira iz smeri Verd – Borovnica proti AC priključku. Zelo neugodna prometna situacija je posledica obstoječega AC priključka Vrhnika, ki je oblikovan kot t.i. trobenta (slika 1), saj le-ta ne omogoča neposrednega priključevanja vozil na AC, z vzhodne strani AC.

Na podlagi analize podatkov o tranzitnem prometu je bilo ugotovljeno, da je v K02 (Slika 1) v jutranji konici iz smeri Verda proti AC priključku kar 70 % desnih zavijalcev, ki tranzitno prehajajo skozi center mesta. Ta promet predstavlja dobrih 20 % desnih zavijalcev na AC priključek v K01. V popoldanski konici je razmerje obrnjeno, saj v križišču K01 tranzitni promet predstavlja 18 % levih zavijalcev, kar v K02 predstavlja kar 52 % levih zavijalcev proti Borovnici. Navedeni podatki dokazujejo, da velik del prometa skozi center mesta predstavlja tranzitni promet, ki ga generira AC priključek.

V križišču K02 tako v jutranji konici nastajajo daljše kolone vozil na vzhodnem kraku, ki so hkrati tudi posledica kratkega zelenega intervala semaforne naprave. Na stranskih krakih nastajajo večje zamude vozil, ki se vključujejo na regionalno cesto R2-409/0300. Prav tako v križišču K01 v jutranji konici, nastajajo daljše zamude vozil in kolone na vzhodnem kraku, torej iz smeri AC. Najdaljše kolone pa segajo daleč preko cestninske postaje.

Na podlagi opazovanja in analize prometa je ugotovljeno, da na celotnem analiziranem območju regionalne ceste R2 prihaja do zamud in daljših kolon, tako v jutranjih kot v popoldanskih konicah. Promet na tem odseku je zelo zgoščen, kar vpliva na prometno uspešnost križišč K01 in K02. Vozniki so zaradi zelo gostega prometa večkrat primorani voziti v nasprotju s prometnimi predpisi, kar predstavlja poslabševanje prometne varnosti in povečuje tveganja prometnih nesreč.

Iz prometnih podatkov izhaja, da sedanja »centralna« zasnova priključka Vrhnika, ob prometnih konicah, generira koncentriran in zelo močan prometni tok skozi center Vrhnike, kar popolnoma ohromi lokalni promet v centru Vrhnike. Posebej je situacija kritična v času zapor na AC ali v času prometnih nesreč na AC, ko se vzporedno cestno omrežje uporablja za obvoze kritičnega AC odseka. **S tem ni ohromljen le motorni promet ampak tudi kolesarski, peš in mirujoči promet. Takšna prometna situacija pa vse bolj zavira razvoj mesta, predvsem pa zmanjšuje kvaliteto bivanja v centru mesta.**



Slika 1: Priključek Vrhnika v odnosu do regionalnega in lokalnega prometnega omrežja. Vir: Provia d.o.o.

Obstoječa prometna mreža z obstoječimi tehničnimi elementi tako ne zagotavlja prometne uspešnosti na območju mesta Vrhnika, kar prebivalci Vrhnike občutijo kot vse večjo motnjo v naselju, ki obenem povzroča tudi vse večje emisije hrupa, plinov in prašnih delcev.

V želji po rešitvi vse bolj kritične prometne situacije skozi naselje Vrhnika je občina Vrhnika že pred časom pristopila k pripravi akcijskega načrta, v sklopu katerega so bile že izdelane prve strokovne podlage in študije variant (Severna in južna obvoznica) ter zadnji dokumenti, že prej omenjena študija. V naslednjih letih pa nameravamo pristopiti k izvedbi operativnih ukrepov na prometnem omrežju s katerimi bomo postopoma sledili cilju celovite prometne sanacije mesta Vrhnika.

Vendar pa reševanje prometne problematike ne more biti preloženo le na občino Vrhnika. Menimo, da je občina do sedaj pokazala veliko mero strpnosti in tolerance do težav, ki jih povzroča obstoječ potek AC skozi občino Vrhnika. Avtocesta loči občino na dva dela in predstavlja grajeno oviro v prostoru, ki se ji podreja celoten razvoj občine Vrhnika. Poleg tega pa smo v zadnjem času priča vse večjemu številu izrednih dogodkov na AC, kar posledično preusmeri prometni tok na (že tako obremenjeno) regionalno cesto skozi Vrhniko. Menimo, da država in DARS d.d. ne moreta reševati svojih prometnih zastojev in posledic zatečenega stanja na račun strpnosti in dobre volje občanov, še posebej, ker s prometno problematiko narašča tudi nezadovoljstvo prebivalcev Vrhnike. Ravno tako občina Vrhnika sama ne more prevzeti reševanja zatečenega in sanacije posledic prometnih obremenitev, ki jih povzroča potek AC, skupaj s priključkom.

Iz navedenega razloga vas pozivamo, da skupaj pristopimo k izvedbi ukrepov na obstoječi cestni mreži. V prvi fazi želimo izvesti rekonstrukcijo lokalne ceste, ki poteka vzporedno z AC, po vzhodni strani AC, vključno z rekonstrukcijo obstoječega AC priključka Vrhnika, s katero bi omogočili navezavo rekonstruirane lokalne ceste na AC. Pri tem bi vas še posebej spomnili, da ste nam v dopisu št. 402-26/14-PTPP/MMM-49, z dne 13.10.2014 obljubili, da boste pri nadaljnji fazi projektiranja upoštevali priporočila iz končnega poročila »Presoja učinka na prometno varnost za novi AC priključek Vrhnika, ki ga je izdelala Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, center za prometne gradnje, izdelano junija 2014.

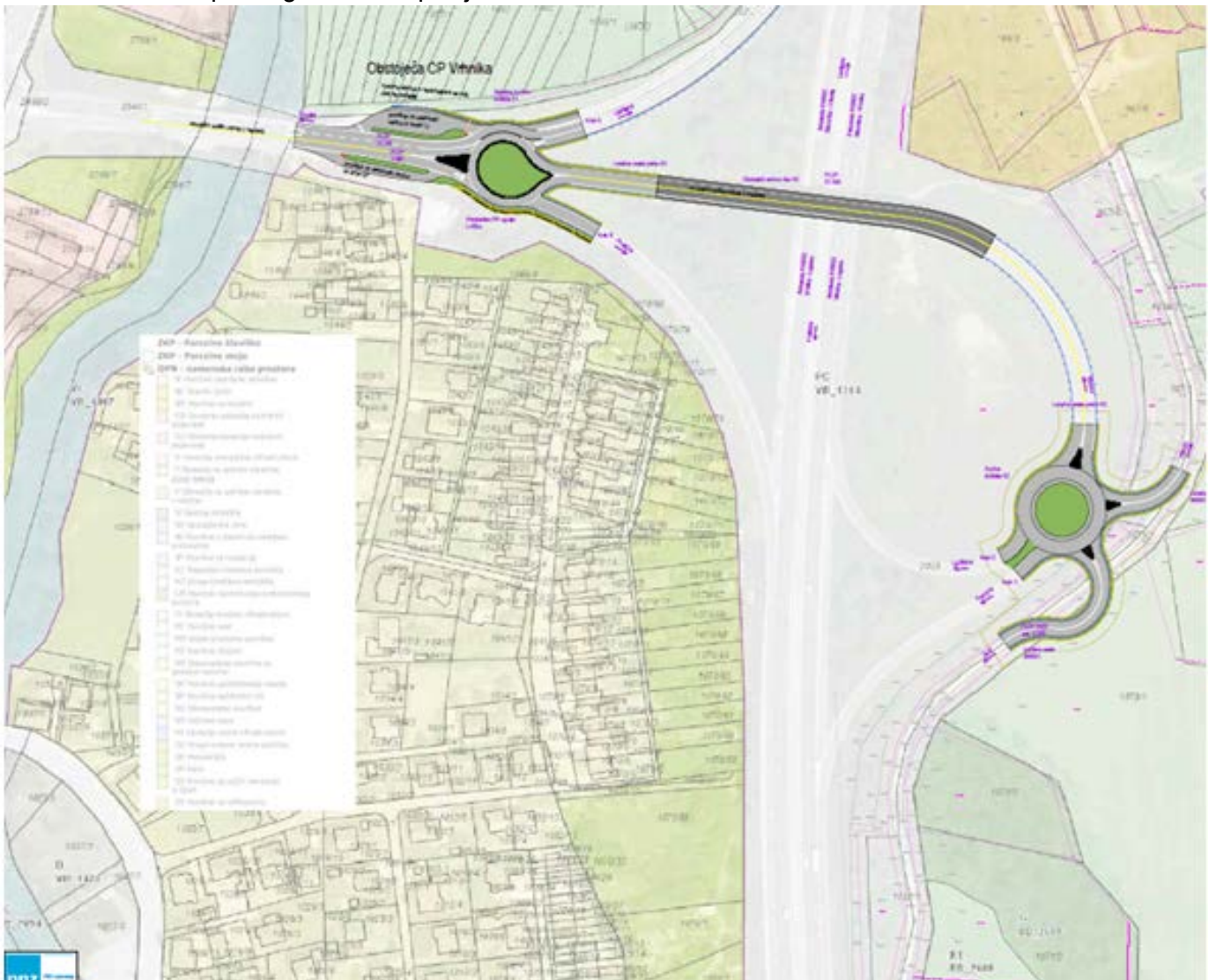
Urejanje priključka Vrhnika zato ne morete omejiti zgolj na odstranitev cestninskih postaj, saj s tem ne rešujete prometne situacije na priključku Vrhnika, niti v naselju Vrhnika. Za razbremenitev AC in mestnega središča je zato pomembna izvedba rekonstrukcije lokalne ceste po vzhodni strani AC ter rekonstrukcija AC priključka Vrhnika (slika 2). Glede na predviden obseg del menimo, da bi lahko rekonstrukcijo izvedli kot vzdrževalna dela v javno korist po ZCes-1.



Slika 2: Priključevanje rekonstruirane lokalne ceste (črtkano) na južni strani AC. Vir: Provia d.o.o.

Sestanka na DARS-u konec maja 2016 so se udeležili predstavniki DARS-a, predstavnik DRSI ter župan in podžupan Občine Vrhnika. Na sestanku je bil obravnavan predlog spremembe ureditve priključka Vrhnika, (Slika 3). Predlog predvideva gradnjo krožnih križišč na obeh straneh avtoceste na območju obstoječega priključka.

Slika 3: Varianta predloga ureditve priključka Vrhnika



Izvedba predlagane spremembe ureditve priključka bi imela za posledico zmanjšanje prometnih obremenitev na obstoječem priključku avtoceste na regionalno cesto R2-409 Brezovica – Vrhnika in na odseku regionalnih cest R2 409 in R3 642 skozi strnjen del naselja Vrhnika.

S strani predstavnikov DARS d.d. je bilo pojasnjeno, da načrtovanih posegov ni mogoče vključiti v projektno dokumentacijo za preureditev območja cestninske postaje Vrhnika, ki obsega odstranitev cestninske postaje po uvedbi elektronskega cestninjenja za vozila nad 3,5 t največje dovoljene mase. **V primeru hitre uskladitve predlaganih posegov med Občino Vrhnika DRSI in DARS d.d., bi bilo mogoče posege, ki jih predlaga Občina Vrhnika uskladiti z načrtovano rušitvijo cestninske postaje Vrhnika še pred fizično izvedbo rušitve cestninske postaje.**

Ugotovljeno je bilo še da izvedba s strani Občine Vrhnika predlaganih posegov ne vpliva na predvideno ureditev severne obvoznice Vrhnika in z njo povezanega priključka na avtocesto A1.

Nadalje so se prisotni na sestanku strinjali da:

Predlagani poseg posledično zahteva tudi rekonstrukcijo (razširitev) lokalne ceste, ki bi povezovala avtocestni priključek z regionalno cesto R3 642 Vrhnika – Podpeč.

V primeru izvedbe predlaganega posega bi bilo smiselno novo nastalo povezavo med regionalnima cestama R2 409 in R3 462 prekategorizirati v regionalno cesto. Posledica tega je prekategorizacija dela regionalne ceste R3 642 skozi naselje Vrhnika med občinske ceste, kot avtocestni priključek pa bi se kategorizirali le izvozni in uvozni kraki obstoječega avtocestnega priključka do novozgrajenih krožnih križišč.

Je za preveritev ustreznosti predlaganih posegov in določitev natančnejšega obsega del za njihovo realizacijo, potrebno naročiti podrobnejšo prometno študijo, ki bo podala osnovne projektne elemente predvidenih posegov (tehnični elementi lokalne ceste po rekonstrukciji, tehnični elementi krožnih križišč, ...). Študijo naroči predlagateljica ukrepov, to je Občina Vrhnika. Izdelano študijo se posreduje na DRSI in DARS d.d;

Po izdelavi in potrditvi študije Občina Vrhnika pripravi predlog nadaljnjih postopkov in načina financiranja predlaganih ukrepov.

Iz do povedanega lahko jasno razberemo, da dokumentacija še ni pridobljena do take faze, da bi lahko pripravili oceno stroškov dovozne ceste do novega mostu čez Ljubljanico na Tojnicah, saj je za preveritev ustreznosti predlaganih posegov in določitev natančnejšega obsega del za njihovo realizacijo, potrebno naročiti podrobnejšo prometno študijo bodočega stanja prometnih tokov. Na podlagi ugotovitev študije bomo v nadaljevanju lahko prišli do ocene stroškov in dogovora o sofinanciranju.

6. Utemeljitev potrebe po novem mostu na Tojnicah.

Skozi občino Vrhnika poteka avtocesta in teče reka Ljubljanica, ki občino razdelita na vzhodno in zahodno ter v delu na južno in severno stran. Predstavljata prostorsko oviro, ki ne narekujeta le prometnih tokov skozi mesto, ampak vpliva tudi na povezovanje posameznih območij mesta. Regionalna cesta skozi mesto je urejena kot glavna mestna cesta, z bočnimi parkirišči, zelenicami, kolesarskimi stezami in hodniki za pešce, zato se na njej odvija in meša: mirujoči, motorni, kolesarski in peš promet.

Občina Vrhnika ima sedaj nemogočo prometno situacijo, ki je odvisna od pretočnosti glavne ulice (Tržaške c.) skozi mestno središče. Vzporednih povezav praktično ni. Ves tranzitni in prehodni osebni promet, ki ni vezan na AC ali pa se vključuje na AC, poteka skozi mestno središče. Še posebej je prometna problematika v mestu pereča v času izrednih dogodkov na avtocesti, ki zadnja leta žal postajajo pravilo in ne izjema.

Vrhniko in Verd povezuje zgolj en most preko Ljubljanice, ki omogoča pretok vsem oblikam premikanja ljudi in vozil. Prometna situacija je zato izredno ranljiva, ker ne omogoča obvoza. V primeru obnove mostu ali drugih izrednih dogodkov je za prebivalce in gospodarstvo Verda ter naselja v smeri Borovnice, ki se prometno navezujejo na ta most možen obvoz šele preko mosta v Podpeči.

Poleg prometne povezave skozi Vrhniko pa so problematične tudi prometne povezave z zaledjem mesta, industrijskimi in rekreativnimi območji, saj so prometni tokovi kanalizirani in zato prispevajo k dodatni koncentraciji prometa na posameznih mestnih območjih in predvsem skozi središče mesta. Zaradi obstoječega stanja navezave na avtocesto je velik del vrhniških industrijskih in gospodarskih con logistično nekonkurenčen siceršnjim ureditvam drugod po Sloveniji in širše. Posledično te neprimerne prometne navezave iz dneva v dan poslabšujejo kakovost bivanja prebivalcem tako mesta, kot zaledja in pomembno

negativno vplivajo na možnosti odpiranja novih delovnih mest v domačem okolju. To je tudi pomemben razlog počasnejšega okrevanja vrhniškega gospodarstva.

Povezava Gospodarske cone Sinja Gorica (bivša opekarna) in Tojnice ter dela naselja Sinje Gorice, Blatne Brezovice in v delu tudi Bevk s posodobljeno navezavo na AC, potrebuje prehod preko reke Ljubljanice na območju Tojnic. Na ta način bo promet iz omenjenih območja bistveno prispeval k zmanjšanju obremenjevanja osrednje Tržaške ceste, ker bo povezava do AC preprosto bližja.

Tudi ob upoštevanju bodoče preureditve obstoječega AC priključka tako, da bo preko njega potekala regionalna cesta od Verda do Vrhnike, brez izgradnje mostu čez reko Ljubljanico na Tojnicah, ne moremo resno pričakovati ugodne celostne ureditve prometnih tokov tako, da bi bili ti čim krajši. Še manj pa da bodo le-ti imeli vpliv na izboljšanje stanja v primeru izrednih dogodkov na AC saj se oba bistveno preblizu navezujeta na Tržaško cesto.

Območje bajerjev je po OPN namenjeno za razvoj turistične dejavnosti in parkovnih površin. Gre za zgodovinsko izredno pomembno območje, ki ima izjemen potencial za ureditev centra naravne in kulturne dediščine območja ter na to navezanih turističnih programov regionalnega pomena in tudi širše, vendar je izjemno slabo dostopno. Z ureditvijo povezave preko Ljubljanice bo postavljena osnovna dostopna prometna infrastruktura za vse oblike premikanja, na podlagi katere bo mogoče načrtovati nadaljne aktivnosti turističnega razvoja obravnavanega območja.

Most čez Ljubljanico na Tojnicah je del južne povezovalne ceste in predstavlja eno izmed osrednjih zavez Občine Vrhnika v okviru izboljšanja navezav na avtocesto, ki je bila zapisana med strateške cilje in celo prioritete sprejete Strategije razvoja občine Vrhnika 2006-2020.

7., 8. Uredite brežine Ljubljanice pri bajerjih, soglasja izvajalci...

Ureditev desne brežine Ljubljanice je ena izmed dejavnosti projekta Doživljajsko razstavišče Ljublanica, ki ga sofinancira mehanizem EGP.

Dejavnost, ki je že izvedena, rešuje najbolj akutno ogroženost edinstvenega spomenika v Sloveniji, ki mu je zaradi lege (spodjedanja neutrjene brežine), stopnje degradacije in vrste materiala grozilo uničenje. Ker gre za izjemno redke ostanke spomenikov, ki se ohranijo izključno v mokrem okolju, bi bila škoda ob morebitnem uničenju neprecenljiva. Na podlagi rezultatov predhodnih arheoloških raziskav in projekta za sanacijo desne brežine Ljubljanice je bila izvedena zaščita rimske ladje, ki se po kulturnovarstvenih smernicah ohranja in situ. S sanacijo brežine je kulturni spomenik dolgoročno zaščiten v širšem območju, hkrati pa je preprečeno potencialno uničenje rimske ladje in ekološka katastrofa ob možni porušitvi brežine in izlitju vode iz enega od ribnikov opuščenih glinokopov na Verdu v Ljublanico, na kar so pred tem opozarjali vrhniški ribiči več kot desetletje.

Iz tehničnega poročila predhodno pripravljenega projekta za zavarovanje brežine Ljublanice je razvidno, da je bila določena izgradnja zavarovanja iz kamnite zložbe, katero se podpre z lesenimi piloti. Tip zavarovanja je izbran na podlagi predhodnega zavarovanja brežine. Poškodbe brežin so največje na območju med profiloma P1 in P7. Zavarovanje brežin je potrebno na skupni dolžini 99,30m. V območju profila P4 se nahaja rimska ladja, tako da se v vplivnem območju čolna na dolžini 16,0 m zavarovanje prekine in skupna dolžina zložbe znaša 83,29m. Dostopna pot širine 3,50 m se uredi na obstoječi brežini med Ljublanico in ribniki. Nasip med reko in ribniki je na posameznih mestih preozek in ga je potrebno razširiti med profili P1 in P9. Razširitev se izvede na stran ribnikov in sicer z nasutjem.

Za izvedbo dejavnosti je bilo potrebno pridobiti vsa potrebna soglasja še pred prijavo projekta na razpisana sredstva EGP.

Za omenjena dela je bil izveden javni razpis na katerega smo prejeli osem ponudb. Izbran je bil najugodnejši ponudnik in sicer Hidrotehnik d.d.. Končna vrednost del je znašala 42.882,92 EUR z DDV.

Prilagamo še »specifikacijo naložbe« iz IP »Doživljajsko razstavišče Ljublanica«, na kateri je omenjena dejavnost navedena pod delovnim sklopom 4 (DS4 – Obnova in restavriranje kulturnega spomenika), pod dejavnost 4.2 (DEJ. 4.2 – Zaščita spomenika – sanacija brežine).

Pripravil: Janko Skodlar, podžupan

Priloga:

»specifikacija naložbe« iz IP



10.3 SPECIFIKACIJA NALOŽBE

Specifikacija je okvirna in se lahko po izdelavi projektne dokumentacije, PZI in oblikovalskega načrta še spremeni znotraj predvidene vrednosti.

Investicijo želimo začeti v letu 2014 in končali konec marca leta 2016 po naslednji specifikaciji (bolj natančen popis je razviden v projektni nalogi Doživljajsko razstavišče Ljubljana).

Vrsta del	Ocena stroškov - vrednost z DDV
DS1 - Upravljanje in koordinacija	33.792,67 €
DEJ1.1 Vodenje projekta in koordinacija	0,00 €
DEJ1.2 Upravljanje projekta, projektna skupina, poročanje, računovodstvo	28.992,67 €
DEJ1.3 Vsebinsko in strokovno vodenje in koordinacija	4.800,00 €
DS2 - Informiranje in obveščanje	9.200,00 €
DEJ2.1 Izdelava in vzdrževanje internetne strani Ljubljana	4.200,00 €
DEJ2.2 Izvedba tiskovnih konferenc (4x)	1.000,00 €
DEJ2.3 Izdaja tiskane in digitalne brošure o projektu	1.200,00 €
DEJ2.4 Izvedba informativne razstave o projektu (mobilna)	2.600,00 €
DEJ2.5 Obveščanje medijev o projektu	200,00 €
DS3 - Dostopnost kulturne dediščine	931.720,00 €
DEJ3.1 Izdelava projektne dokumentacije	8.000,00 €
DEJ3.2 Izdelava oblikovalske dokumentacije, načrtov opreme, računalniškega krmiljenja, oblikovanja svetlobe in zvoka, grafično oblikovanje, CGP	49.300,00 €
DEJ3.3 Gradbena, obrtniška in inštalacijska dela	470.920,00 €
DEJ3.4 Gradbeni nadzor	13.000,00 €
DEJ3.5 Zasnova in priprava vsebinskih izhodišč, scenariji, izbor gradiva, besedila	18.000,00 €
DEJ3.6 Prevodi, lekture, digitalizacija, vektorizacija, obdelava gradiva, filmske in multimedijske vsebine, animacija, postprodukcija	93.020,00 €
DEJ3.7 Razstavna oprema, multimedijska oprema, interaktivni elementi, splošna oprema	269.620,00 €
DEJ3.8 Zasnova programov za najširšo javnost, vzgojno izobraževalne vsebine	4.600,00 €
DEJ3.9 Izdelava interaktivnega info modula in situ	5.260,00 €
DS4 - Obnova in restavriranje kulturnega spomenika	365.680,00 €
DEJ4.1 Arheološke raziskave (deblak, ladja, ITP)	141.600,00 €
DEJ4.2 Zaščita spomenika - sanacija brežine	82.580,00 €
DEJ4.3 Aktivna konservacija in 3D dokumentacija deblaka	77.200,00 €
DEJ4.4 Aktivna konservacija predmetov iz različnih materialov	12.000,00 €
DEJ4.5 Zaščita in situ in trajna hramba konserviranih elementov	52.300,00 €
DS5 - Monitoring in analize	41.556,00 €
DEJ5.1 Podvodni monitoring, vzorčenje, dokumentiranje	5.200,00 €
DEJ5.2 Analize mikrobioloških in kemijsko-fizikalnih vplivov na vzorcih vode, organskih ostankov in sedimenta	36.356,00 €
Skupaj	1.381.948,67 €