



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR**

SLUŽBA ZA ODNOS Z JAVNOSTMI

Dunajska cesta 47, 1000 Ljubljana

T: 01 478 73 63

F: 01 478 74 25

E: pr.mop@gov.si

www.mop.gov.si

UKOM

[predlagam.vladi@gov.si](mailto:predlagam.vladi@gov.si)

Številka:

Datum: 17. 7. 2015

**Zadeva: Predlog 6774-171: Ukrepi za zmanjšanje hrupa in emisij na območju severne ljubljanske obvoznice**

Zveza: e-pošta, z dne 7. 7. 2015 (092-171/2015)

Spoštovani,

v nadaljevanju vam posredujemo odgovor na predlog 6774-171.

*Spoštovani minister in ministrski zbor! Stanovalci ob severni ljubljanski obvoznici, ki glede na svojo lokacijo in poselitev območja vpliva na kvaliteto življenja v strnjjenih območjih Novih Jarš, BS3, Bežigrada in Dravelj, se soočamo z ignoranco upravitelja avtocestnega križa, konkretneje DARS-a, pa tudi MOL-a, ARSO in nenazadnje resornega ministrstva. Verjetno bi morali poznati rezultate meritev hrupa in onesnaženja, ki jih je izvedel ARSO, kot tudi rezultati meritev, ki jih je opravila MOL in ki presegajo dovoljeno količino hrupa že ob merjenju v nivoju tal (ne pa tudi v višini, kjer hrup neposredno in brez ovir dosega same stavbe), zato ne bomo izgubljali besed. Medtem ko se ukrepi za zmanjšanje negativnih učinkov na okolje in prebivalstvo ob avtocesti na celotnem območju RS rešujejo, država ignorira prebivalce glavnega mesta in pušča enega največjih problemov ob strani. Verjetno bi se zbudili šele, ko bi na podlagi kakšnega ukrepa Evropske komisije "pokasirali" kazen za nespoštovanje standardov in neprepoznavanje negativnih vplivov državne infrastrukture na okolje in prostor, ki ga ne more nihče zanikati. Ker pričakujemo, da bo odgovor podan v smislu, da za reševanje problematike ni finančnih sredstev (da so bila sredstva za, denimo gradnjo protihrupnih ovir že razdeljena - sprašujemo se, zakaj se na teh odsekih ni nič zgodilo in zakaj se odgovornost prelaga le na lokalno skupnost, ki ima očitno težave s komunikacijo z državo in obratno), predlagamo ukrepe, ki so enostavni, hitri in ki jih lahko v skladu z zakonodajo odredi sam resorni minister, in sicer: 1. prepoved tranzitnega prometa po severni ljubljanski obvoznici na odseku, ki poteka mimo ali skozi strnjena stanovanjska območja, kot so omenjena zgoraj, saj trenutno vozniki tovornih vozil ne upoštevajo že vzpostavljene prometne signalizacije in jo z vožnjo po odseku kršijo, 2. omejitev hitrosti za vsa vozila na omenjenem odseku, 3. priporočilo prometni policiji, da v primerih kršitev dosledno ukrepa. Prav tako predlagamo razmislek o tem, zakaj je tovorni promet lokalnih avtoprevoznikov po odsekih avtoceste, kjer ni vzpostavljeno plačilo cestnine za uporabo avtocest, lahko poteka brezplačno. Vozila, ki niso vključena v sistem vinjetnega plačila uporabe avtocest, vzpostavljajo neenakopraven položaj uporabnikov, predvsem napram voznikom/lastnikom osebnih vozil, ki te dele avtocest, prav tako kot lokalni avtoprevozniki, uporabljajo predvsem v smislu lokalnega prometa. Glede na to, da ste, gospod resorni minister, tako ažurno stopili nasproti reševanju vprašanja vinjetnega sistema in uporabe drugih cest na območju priobalnega pasu, kar smo lahko spremljali tudi preko medijev, in na ta način razumeli problematiko ter posledično ustrezno ukrepali, podobno pričakujemo tudi v zvezi s pobudo za izboljšanje kvalitete življenja ob območju severne ljubljanske obvoznice. Ki, mimogrede, v času načrtovanja in gradnje ni bila predvidena kot del avtocestnega križa, posledično v tem smislu niti ni bila grajena, si pa jo je državna družba dobesedno prilastila, brez kakršnih koli osnovnih*

*pogojev za umestitev te infrastrukture v prostor na način, ki bi bil nenazadnje tudi v skladu z našo ustavno ureditvijo, ki določa spoštovanje pravic državljanov do čistega in zdravega okolja. Skupina prebivalcev tega območja, ki je tik pred tem da formalizira novo civilno iniciativo in vanjo aktivno vključi tudi medije, se veseli odziva in pričakuje, da boste čim prej pristopili k reševanju omenjene problematike. Predvsem pa upamo, da boste zmogli toliko korektne politične moči in se uprli lobijem, ki nenehno krojijo dnevno politiko na račun tistih davkoplačevalcev, ki njihovo ignoranco, samovoljo in moč občutijo kot resno grožnjo kvalitete življenja in temeljnih človekovih pravic.*

## ODGOVOR

### 1. Kratka analiza veljavne ureditve

Varstvo naravnega in življenjskega okolja urejata Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10) in Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04). Določbe prvega predpisa se uporabljajo za hrup, ki ga na posameznem območju osnovne namenske rabe prostora, občutljivem za hrup v okolju, povzročajo stalne ali občasne emisije hrupa enega ali več virov obremenjevanja okolja s hrupom, medtem ko so v drugem določeni ukrepi za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom, zlasti v zvezi z določanjem izpostavljenosti hrupu s kartiranjem obremenjenosti poseljenih območij s hrupom.

### 2. Analiza predloga

V predlogu 6774-171 so vsebovane pobude glede zmanjšanja obremenitve prebivalcev s hrupom zaradi prometa, ki se odvija po severni ljubljanski obvoznici in sicer tistih, ki živijo v strnjениh območjih Novih Jarš, BS3, Bežigrada in Dravelj. Zahtevajo prepoved tranzitnega prometa po severni ljubljanski obvoznici na odseku, ki poteka mimo ali skozi zgoraj navedena strnjena stanovanjska območja, nadalje omejitev hitrosti za vsa vozila in priporočilo prometni policiji, da v primerih kršitev ustrezno ukrepa.

### 3. Razlogi za primernost predloga za nadaljnjo obravnavo

Na podlagi podatkov iz poročil o obratovalnem monitoringu hrupa, ki ga morajo izvajati upravljavci virov hrupa skladno z določili Uredbe o ocenjevanju in ocenjevanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04), je bila v letošnjem letu narejena II. faza strateških kart hrupa zaradi obratovanja pomembnih cest, pomembnih železniških prog ter za poselitveni območji Mestne občine Ljubljana in Mestne občine Maribor.

Na osnovi rezultatov strateškega kartiranja za pomembne ceste oziroma Poročila o izvedbi obratovalnega monitoringa obremenitve s hrupom za omrežje cest, ki so v upravljanju DARS d.d., januar 2014, je bilo ugotovljeno, da povzroča obratovanje hitre ceste oziroma cestnega odseka LJ(CELOVŠKA-KOSEZE) na severnem delu Mestne občine Ljubljana čezmerno obremenitev okolja s hrupom.

Zaradi navedenih dejstev je bila z namenom zmanjševanja hrupa na območju Mestne občine Ljubljana v okviru omenjenega poročila izdelana tudi Analiza učinkov omejevanja hitrosti in težkega tovornega prometa na zmanjšanje hrupa na predmetnem območju.

Glede na to, da je severna ljubljanska obvoznica ob odseku 0090 (Celovška - Koseze) umeščena na območje z največjo gostoto poselitve, so bili v okviru študije predvideni različni scenariji, katerih skupni imenovalec je prepoved težkega tovornega prometa nad 7,5 t na omenjeni obvoznici ter omejitev hitrosti vožnje v nočnem času na severni in zahodni obvoznici na 80/80 km/h.

Ocena je bila narejena na osnovi prometnih podatkov, ki so se nanašali na posamezna obdobja dneva za leto 2011, ob upoštevanju kategorije vozil, hitrostnih omejitev, vrste prometnega toka in lastnosti voziščne konstrukcije glede nagiba in obrabne plasti vozišča. Upoštevani so bili vsi elementi, ki vplivajo na razširjanje hrupa in sicer topološka razgibanost terena kot tudi absorpcijske lastnosti tal ter grajenih struktur z njihovimi lastnostmi ter prevladujoče meteorološke razmere.

Na osnovi preveritve različnih scenarijev je bilo ugotovljeno, da bi imela prepoved tranzitnega težkega tovora na ljubljanski severni obvoznici, oziroma njegova preusmeritev na južno in vzhodno ljubljansko obvoznico ter omejitev hitrosti v nočnem času na 80km/h na severni in zahodni obvoznici, za posledico zmanjšanje ravni hrupa na severni in zahodni ljubljanski obvoznici in sicer bi se raven hrupa zmanjšala za cca 4 dBA v nočnem času, medtem ko bi izvedba ukrepa posledično pomenila višje obremenitve okolja s hrupom oziroma poslabšanje obstoječega stanja na južni in vzhodni obvoznici. V primeru, da bi realizirali vse zgoraj naštetih ukrepe, bi z dodatno omejitvijo hitrosti na 100/80 km/h v nočnem času stanje na južni in vzhodni obvoznici izboljšali do te mere, da bi bilo primerljivo z izhodiščnim stanjem.

Glede na to, da ocenjujemo, da je predlog sprejemljiv za nadaljnjo obravnavo, namerava Ministrstvo za okolje in prostor pri pripravi Operativnega programa varstva pred hrupom za poselitveno območje Mestne občine Ljubljana oziroma pri njegovi realizaciji upoštevati predlagane rešitve z namenom, da se izboljša kvaliteta bivanja prebivalcev, ki so vsak dan bolj obremenjeni zaradi emisij hrupa prometa.

S spoštovanjem,

Ministrstvo za okolje in prostor