



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

**PROMETNA UREDITEV NEVARNEGA
ODSEKA ZALARJEVE CESTE V SKLOPU
NADGRADNJE ŽELEZNIŠKE PROGE NA
ODSEKU BOROVNICA - LOGATEC**

Mentor: mag. Tomaž Ramšak
Lektorica: Metka Pristavec-Repar, univ. dipl. slov.

Kandidat: Samo Doljšak

Ljubljana, september 2024

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju gospodu mag. Tomažu Ramšaku za nasvete in strokovno pomoč pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se lektorici Metki Pristavec-Repar, ki je diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Posebna zahvala pa gre moji prijateljici Tini, ki mi je priskočila na pomoč pri urejanju diplomskega dela ter mojim staršem, ki so mi stali ob strani in me spodbujali tekom študija.

IZJAVA

Študent Samo Doljšak izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Tomaža Ramšaka.

Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Pri nadgradnji železniške proge Borovnica – Logatec, ki bo potekala v bližnji prihodnosti, bodo izvajalci močno posegli v urbani del področja Borovnice. V načrtu izgradnje je prikazano, da bo čez določen del občinske ceste, ki je sicer tudi najdaljša cesta v kraju, speljana železnica, ki se bo naprej vila v novo zgrajeni tunel. Ker bo poseg potekal ravno na odseku, ki je definiran, kot eden najbolj nevarnih odsekov v Borovnici, menimo, da bi lahko istočasno uredili cestišče tako, da bi bilo uporabnikom, ki dnevno migrirajo po omenjeni cesti ter neposrednim stanovalcem, bolj prijazno. Ustrezna infrastruktura, kot je razširitev cestišča, izgradnja pločnika, označitev ustreznih oznak za pešce in kolesarje, ureditev odvodnjavanja meteornih voda ter ureditev kanalizacije, bi vsekakor pripomogla k bolj kakovostnemu življenju prebivalcev nevarnega odseka Zalarjeve ceste ter omogočila drugim udeležencem v prometu manj tvegane migracije skozi nevarni odsek ceste.

Rešitev vidimo v tesnejšem sodelovanju Občine Borovnica z Ministrstvom za infrastrukturo in v monitoringu ter izvedbi analize predlaganih rešitev. Občina bi s tovrstnim sodelovanjem izkoristila invazivni poseg države v kraj, ki bo v veliki meri spremenil življenja okoliških prebivalcev.

KLJUČNE BESEDE

- Nadgradnja
- Tuneli
- Nevarni odsek
- Ureditev cestišča

ABSTRACT

In the course of the forthcoming upgrade of the Borovnica – Logatec railway line, the contractors will significantly impact the urban area of Borovnica. The construction plan indicates that the railway will cross a section of the municipal road, which is also the longest road in the area, and then continue into a newly built tunnel. Since this intervention will take place on a segment identified as one of the most dangerous sections in Borovnica, we believe that the road should be simultaneously improved to be more user-friendly for daily commuters and local residents. Appropriate infrastructure, such as widening the road, building sidewalks, marking appropriate signs for pedestrians and cyclists, storm water drainage management and improving the sewage system, would undoubtedly contribute to a higher quality of life for the residents of the dangerous section of Zalarjeva cesta and allow other road users a less risky journey through this hazardous road section.

We see the solution in closer cooperation between the Municipality of Borovnica and the Ministry of Infrastructure, as well as in monitoring and analyzing the proposed solutions. Through such cooperation, the municipality could benefit from the invasive interventions of the state in this area, which will significantly change the lives of the local residents.

KEYWORDS

- Upgrade of the railway line
- Construction
- Dangerous section
- Road arrangement

KAZALO

1 UVOD	1
1.1 Predstavitev problema	1
1.2 Cilji naloge	1
1.3 Predstavitev okolja.....	2
1.4 Predpostavke in omejitve	5
1.5 Metode dela	5
2 PRIPRAVA EVROPSKEGA PROMETNEGA PROSTORA NA PRIHODNOST ...	6
2.1 Promet, kot povezovalen del družbe.....	6
2.2 Železniški promet	6
2.3 Bela knjiga 2011 – načrt za enoten evropski prometni prostor.....	7
2.4 Promet v strateških dokumentih RS	8
3 ŽELEZNŠKA POVEZAVA BOROVNICA - TRST SKOZI ZGODOVINO	9
3.1. Iz Dunaja do Ljubljane.....	9
3.2. Iz Ljubljane v Trst.....	9
3.3. Borovnica.....	9
3.4. Gradnja Borovniškega viadukta	11
3.5. 10. april 1941.....	12
3.6. Gradnja Roth – Waagnerjeve premostitve	13
3.7. Zavezniški napadi na Borovnico	13
3.8. Nemška obvozna proga in konec 2. Svetovne vojne	14
3.9. Nevarni odsek Zalarjeve ceste prej in potem	15
4 DRŽAVNO PROSTORSKO NAČRTOVANJE ZA NADGRADNJO ŽELEZNIŠKE PROGE NA ODSEKU BOROVNICA - LOGATEC	17
4.1 Načrt celostne prenove železniške proge Borovnica - Logatec.....	17
4.2 Nadgradnja, kot del širšega projekta nadgradnje proge Ljubljana - Divača	18
4.3 Javna razprava nadgradnje v občini Borovnica.....	18
5 NEVARNI ODSEK ZALARJEVE CESTE	20
6 PREDLOGI ZA REŠITEV NEVARNEGA ODSEKA ZALARJEVE CESTE	26
6.1 Predlogi k pobudi za državno prostorsko načrtovanje proge Borovnica - Logatec	27
6.2 Nabor predlogov.....	27
7 ZAKLJUČEK	29
8 LITERATURA IN VIRI	30

KAZALO SLIK

Slika 1: Nevarni odsek Zalarjeve ceste.....	2
Slika 2: Nevarni odsek Zalarjeve ceste.....	3
Slika 3: Nevarni odsek Zalarjeve ceste.....	3
Slika 4: Nevarni odsek Zalarjeve ceste.....	4
Slika 5: Borovnica Franzdorf	10
Slika 6: Gornja etaža Borovniškega viadukta, 1857.....	11
Slika 7: Borovniški viadukt, april 1941	12
Slika 8: Gradnja Roth – Waagnerjeve premostitve, maj 1941.....	13
Slika 9: Podrta Roth – Waagnerjeva premostitve	14
Slika 10: Trasa nemške obvozne proge.....	15
Slika 11: Odsek cestišča, kjer je včasih tekla proga.....	16
Slika 12: Načrt nove trase	17
Slika 13: Oznaka gradbišča na odseku Zalarjeve ceste.....	20
Slika 14: Načrt prestavitve ceste	21
Slika 15: Prikaz posedanja cestišča Zalarjeve ceste.....	22
Slika 16: Razpadajoči oporni zid ob hiši	22
Slika 17: Razpadajoči oporni zid ob hiši	23
Slika 18: Poškodovana dovozna pot.....	24
Slika 19: Poplavljen vhod objekta	25
Slika 20: Predlog prestavitve ceste in postavitve novega opornega zidu	26

KRATICE

PVN: Prometno varnostni načrt

DPN: Državni prostorski načrt

1 UVOD

1.1 Predstavitev problema

Že vse od leta 1850 je Borovnica močno povezana z železnico, ta povezava pa se bo v prihodnosti še okrepila. Obeta se, da se bo del železniške proge umaknil v tunel, kar bo prineslo številne izboljšave. Država pripravlja državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge na odseku Borovnica - Logatec s spremljajočimi prostorskimi ureditvami. Kot navaja Ministrstvo za infrastrukturo, ima projekt več ciljev. Želijo odpraviti ozka grla na poti Ljubljana - Divača, zmanjšati stroške vzdrževanja in obnove proge, zagotoviti ustrezne povezave s širšim evropskim prostorom, povečati prepustnost in prevozno zmogljivost proge, skrajšati vozne čase, odpraviti počasne vožnje, povečati varnost, zagotoviti uporabnikom prijaznejšo infrastrukturo in zmanjšati negativne vplive na okolje, kot navaja Rok Mihevc (2023). Projekt predvideva tudi večji poseg v okolje v kraju Borovnica. Na nevarnem odseku Zalarjeve ceste, med hišnimi številkami 52 in 56, bo del proge speljan na novo, prečkal bo cestišče in nadaljeval v predvideni tunel.

Na podlagi predvidene železniške izgradnje predlagamo, da se ob tem uredi del nevarnega odseka Zalarjeve ceste, ki vsakodnevno predstavlja nevarnost za vse udeležence v prometu in prebivalce, ki živijo neposredno ob cestišču.

1.2 Cilji naloge

Cilj in namen naloge je prikazati morebitne rešitve in predloge za ureditev nevarnega odseka Zalarjeve ceste v času prenove železniške proge, ki bo potekala na odseku Borovnica - Logatec in bo v večji meri olajšala dnevno življenje okoliških stanovalcev in ostalih udeležencev v cestnem prometu.

V diplomski nalogi bomo prikazali rešitve za ureditev dela nevarnega odseka Zalarjeve ceste v občini Borovnica. Prometno varnostni načrt občine Borovnica, ki je bil sprejet septembra 2021, zajema vse nevarne odseke v občini, vendar se bomo v nalogi osredotočili le na del odseka, kjer bo potekala gradnja nove železniške infrastrukture, saj Ministrstvo za infrastrukturo želi, da podamo predloge in pripombe za izgradnjo novega odseka proge. Naši predlogi za prometno ureditev in rešitev nevarnega odseka so predvsem v izgradnji pločnikov, novih opornih zidov, ureditev odvodnjavanja meteornih voda ter izgradnjo kanalizacije.

1.3 Predstavitev okolja

Pri izvedbi projekta je predviden tudi večji poseg v okolje v kraju Borovnica, na nevarnem odseku Zalarjeve ceste, kjer naj bi bil del proge na novo speljan čez cestišče omenjene ceste, ki je občinska. Na tem delu ni pločnika. Vozišče je ozko. Gostota prometa je zaradi tovornih, kmetijskih in vojaških vozil v kraju večja. Na razdalji od hišne številke 47 do 52 cestišče poteka v ovinku (slika 1,2,3), makadamska bankina je ozka, na drugi strani ceste pa je betonska ograja, ki pešcem onemogoča umik z vozišča.

Z leti se je promet občutno povečeval, danes dnevno migrira približno 1000 vozil v eno smer (javni podatek, objavljen na spletni strani Občine/merilnik hitrosti), torej 2000 vozil dnevno. Infrastruktura ceste je ostala ista, kot je bila pred tridesetimi leti. Na tem delu ni pločnikov. Cesta je postala obremenjena iz obeh smeri. Znano je, da po njej vozi velika količina kmetijskih vozil, veliko je tudi odvažanja lesa oziroma se opravlja gozdarska dejavnost. Cesto dnevno, poleg prebivalcev, uporabljajo tudi uslužbenci Slovenske vojske.

Po navedbah PVN-ja (Načrt šolske poti, 2022), je to eden najbolj nevarnih odsekov v Občini, kar je bilo objavljeno tudi na spletni strani Javne agencije RS za varnost prometa.

Na podlagi načrtovane gradnje železniškega predora predlagamo, da se hkrati uredi tudi nevarni odsek Zalarjeve ceste, ki dnevno ogroža varnost vseh prometnih udeležencev in prebivalcev, ki živijo ob tej cesti.

Kot rešitev problema omenjenega odseka vidimo predvsem v razširitvi cestišča ter izgradnji pločnika oziroma v ustreznih oznakah (talnih oznak za pešce, informativni merilec hitrosti ...), s katerimi bi omejili hitrosti in hkrati osvestili voznike, da so v promet udeleženi tudi pešci in kolesarji.



*Slika 1: Nevarni odsek Zalarjeve ceste
(Vir: Prometno varnostni načrt, 2021)*



Slika 2: Nevarni odsek Zalarjeve ceste
(Vir: Prometno varnostni načrt, 2021)



Slika 3: Nevarni odsek Zalarjeve ceste
(Vir: Prometno varnostni načrt, 2021)



Slika 4: Nevarni odsek Zalarjeve ceste
(Vir: Prometno varnostni načrt, 2021)

1.4 Predpostavke in omejitve

Upravljalca Zalarjeve ceste je občinska uprava občine Borovnica. Cesta je po sami dolžini najdaljša v občini, s katero upravlja Občina in je potrebna nadgradnje oz. prenove že nekaj let. Nevarni odsek Zalarjeve ceste, katerega bomo opisovali v nalogi, predstavlja vsakodnevno nevarnost udeležencev v prometu ter morebitno nevarnost povzročanja škode na objektih ob sami cesti. Cestišče je ozko, brez urejene pešpoti, kar pešcem predstavlja izpostavljenost nevarnosti v prometu. Na nekaterih delih je ob dežju poplavljen, kar povzroča izlivanje meteorne vode na sama dvorišča hiš ter poškodovanju dovoznih poti.

Naši predlogi za rešitev nevarnega odseka Zalarjeve ceste v občini Borovnica so predvsem v izgradnji pločnikov, ureditev odvodnjavanja meteornih voda z rekonstrukcijo nekaterih delov ceste ter izgradnjo opornih zidov za samo razširitev ceste. S tem bi se močno izboljšala prometna varnost udeležencev v prometu ter izboljšala kakovost bivanja občanov ob sami prometnici.

Največjo omejitev pri pisanju naloge nam predstavlja dostop do podatkov o nadgradnji železniške proge Borovnica - Logatec, saj je bila javno predstavljena le pobuda za državno prostorsko načrtovanje za nadgradnjo železniške proge na odseku Borovnica - Logatec.

1.5 Metode dela

V teoretičnem delu bomo uporabili opisno metodo, s katero bomo prikazali cilje projekta, ki so v načrtu Ministrstva za infrastrukturo, vsebino bomo črpali iz Bele knjige (načrt za enotni evropski prometni prostor), spletnih strani, Prometno varnostnega načrta Občine Borovnica ter povzetka sestanka o načrtovani izgradnji, ki je bil predstavljen leta 2023 prebivalcem občine.

V empiričnem delu diplomske naloge bomo uporabili induktivno-deduktivno metodo. Z induktivno metodo bomo prikazali hipoteze in z njimi prišli do predvidenih zaključkov, medtem ko bomo z deduktivno metodo opredelili teorijo izbrane teme, ki temelji na oprijemljivih dejstvih.

2 PRIPRAVA EVROPSKEGA PROMETNEGA PROSTORA NA PRIHODNOST

2.1 Promet, kot povezovalen del družbe

Promet ima ključno vlogo v našem gospodarstvu in družbi. Mobilnost je nepogrešljiva za notranji trg in za kakovost življenja prebivalcev, saj omogoča prosto gibanje. Promet spodbuja gospodarsko rast in odpira nova delovna mesta, zato mora biti trajnosten glede na nove izzive, s katerimi se srečujemo. Ker se promet odvija na globalni ravni, je za učinkovito delovanje potrebno tesno mednarodno sodelovanje. Od Bele knjige o prometu iz leta 2001 je bilo doseženega veliko. V letalskem, cestnem in delno železniškem prometu je bilo opaziti nadaljnje odpiranje trga. Uspešno je bilo vzpostavljeno enotno evropsko nebo. Varnost vseh načinov prevoza se je povečala. Sprejeti so bili novi predpisi glede delovnih pogojev in pravic potnikov. Vseevropska prometna omrežja so prispevala k teritorialni koheziji in izgradnji hitrih železniških prog. Okrepljene so bile mednarodne vezi in sodelovanje. Veliko je bilo storjenega tudi za izboljšanje okoljske učinkovitosti prometa.

2.2 Železniški promet

Železniški promet, še posebej za prevoz tovora, včasih ni privlačen način prevoza. Vendar pa primeri iz nekaterih držav članic dokazujejo, da je lahko kakovost storitev zelo visoka. Izziv je zagotoviti strukturne spremembe, ki bi omogočile železniškemu prometu, da učinkovito konkurira in prevzame večji delež tovora ter tudi potnikov na srednjih in dolgih razdaljah. Za to bodo potrebne znatne naložbe v razširitev ali posodobitev zmogljivosti železniškega omrežja. Postopoma je treba uvajati nove železniške vozne parke s tihimi zavorami in avtomatskimi spojnicami.

Na obalah je treba vzpostaviti več vhodnih točk za evropske trge, ki morajo biti tudi učinkovite, da bi se izognili nepotrebneemu prometu po Evropi. Morska pristanišča imajo ključno vlogo kot logistični centri in potrebujejo učinkovite povezave z notranjostjo. Njihov razvoj je bistven za obvladovanje naraščajočih količin tovora pri kratkih morskih prevozih znotraj EU ter med EU in preostalim svetom. Celinske plovne poti, ki imajo neizrabljen potencial, morajo igrati vedno pomembnejšo vlogo, zlasti pri prevozu blaga v notranjost in povezovanju evropskih morij.

2.3 Bela knjiga 2011 – načrt za enoten evropski prometni prostor

Bela knjiga o prometu (2011) je uradno naslovljena Načrt za enoten evropski prometni prostor. To je strateški dokument, ki ga je pripravila Evropska komisija, z namenom oblikovanja prihodnje prometne politike v Evropski uniji (EU). Pomen Bele knjige o prometu je večplasten. Cilj tega načrta je ustvariti integriran, trajnosten in učinkovit prometni sistem v Evropski uniji. Ključni mejniki načrta:

- **Trajnostni prometni sistem:**
 - Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa za 60 % do leta 2050.
 - Spodbujanje uporabe alternativnih goriv in tehnologij, kot so električna vozila, biogoriva in vodik.
 - Prehod na bolj okolju prijazne načine prevoza, kot so železniški in vodni promet.
- **Odprava ozkih grl in izboljšanje infrastrukture:**
 - Vlaganje v infrastrukturo, ki povezuje različne načine prevoza (intermodalne povezave).
 - Razvoj in nadgradnja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), ki povezuje vse države članice.
 - Ustvarjanje "koridorjev jedrnega omrežja" za izboljšanje čezmejnih povezav in odstranitev ozkih grl.
- **Konkurenčnost in učinkovitost:**
 - Uvedba enotnega evropskega železniškega prostora z odpravo nacionalnih ovir in povečanjem konkurence v železniškem sektorju.
 - Izboljšanje učinkovitosti letalskega prometa z vzpostavitvijo enotnega evropskega neba.
 - Povečanje konkurenčnosti pomorskega prometa s posodobitvijo pristanišč in boljšimi povezavami z notranjostjo.
- **Varnost in zaščita:**
 - Izboljšanje varnosti v vseh načinih prevoza.
 - Povečanje varnosti cestnega prometa z zmanjšanjem števila smrtnih žrtev na evropskih cestah.
- **Inovacije in tehnologija:**
 - Spodbujanje raziskav in razvoja novih prometnih tehnologij.
 - Uporaba inteligentnih transportnih sistemov (ITS) za izboljšanje učinkovitosti in varnosti prometa.
 - Spodbujanje digitalizacije in avtomatizacije v prometnem sektorju.
- **Socialna vključenost in dostopnost:**
 - Zagotavljanje enakopravnega dostopa do prometnih storitev za vse državljane, vključno z osebami z zmanjšano mobilnostjo.
 - Spodbujanje urbane mobilnosti in izboljšanje javnega prevoza v mestih.

- **Učinkovito upravljanje in financiranje:**

- Uvedba novih finančnih instrumentov in javno-zasebnih partnerstev za financiranje prometne infrastrukture.
- Učinkovitejša uporaba obstoječih virov financiranja, kot so evropski strukturni in investicijski skladi.

Načrt za enoten evropski prometni prostor iz Bele knjige 2011 je ambiciozen okvir, ki združuje različne politike in ukrepe z namenom ustvarjanja trajnostnega, učinkovitega in konkurenčnega prometnega sistema v Evropski uniji.

2.4 Promet v strateških dokumentih RS

Strategija razvoja prometa v RS (2015) pojasnjuje, da je bila leta 2006 v Državnem zboru RS sprejeta Resolucija o prometni politiki, ki je v izhodiščih, viziji, ciljih in ukrepih sodobno, enostavno in na kratko določila temeljne usmeritve za prihodnost v prometu Republike Slovenije. V izhodiščih je prikazana analiza stanja po uresničenih parcialnih politikah preteklih let glede potniškega in tovornega prometa, infrastrukture, varnosti in varovanja ter varstva okolja, od katerih je bilo odvisno tedanje stanje na tem področju. Prometna politika izhaja iz mobilnosti, dostopnosti, varovanja okolja, varnosti in varovanja, gospodarskega razvoja, kar najboljše izkoriščenosti virov, intermodalnosti/interoperabilnosti in uravnoveženosti med transportnimi sistemi. Zato so glavni cilji prometne politike: doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor; povečanje prometne varnosti in varovanja; učinkovita poraba energije in čisto okolje; povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa, itd.

V Resoluciji o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture je zapisano, da bo treba področje javnega potniškega prometa upravljavsko, organizacijsko in finančno združiti na enem mestu. Treba bo ozaveščati javnost ter spodbujati uporabo javnih prevoznih sredstev in uporabo potniškega prometa na intermodalni način.

Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture sta, poleg organizacijsko-tehnološkega dejavnika, ključna za uspeh v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki skoraj 60 odstotkov tovora pridobijo prek kopskega pristanišča. Luka Koper je v zadnjih desetletjih nenehno povečevala pretovor in postala ključno prometno vozlišče evropskega pomena. (Strategija razvoja prometa RS, 2015, str. 16, 17, 18)

3 ŽELEZNŠKA POVEZAVA BOROVNICA - TRST SKOZI ZGODOVINO

3.1. Iz Dunaja do Ljubljane

Občina Borovnica je leta 2020 pričela s projektom Tematski park in spominska pot Borovniškega viadukta. Eden izmed ciljev projekta je bila ureditev posebne spletne strani o gradnji in zgodovini Borovniškega viadukta ter pomenu Južne železnice za razvoj slovenskih dežel. Opisana je železnica, ki je v tridesetih letih 19. stoletja prispela v Evropo. Cesarski dvor na Dunaju je prepoznal pomen hitrejših transportnih povezav med ključnimi mesti v monarhiji. Tako so začeli raziskovati možnosti za povezavo Dunaja s Trstom. Zakon za gradnjo dvotirne železniške proge dolge 577,2 km med Dunajem in Trstom je bil sprejet 25. novembra 1837. Vlada je v območja ob načrtovani trasi poslala vrsto strokovnjakov, da so preučili teren in določili najprimernejšo pot proge.

3.2. Iz Ljubljane v Trst

Trasa Južne železnice je avgusta 1849 dosegla Ljubljano. Glavni izzivi pri gradnji so bili prehod čez Ljubljansko barje, vzpon na kraško planoto in pomanjkanje vode v tem območju. Razvile so se različne možnosti za traso, med katerimi je bila ena izmed najbolj zanimivih ideja, da bi železnico speljali skozi kraške jame. Velik preobrat v odločitvi je nastal, ko je Karl Ghega po naročilu barona Kübecka, naročil temeljito raziskavo te kraške variante. Cesar Franc Jožef je decembra 1849 dokončno potrdil potek proge čez Kras. Gradnja je bila razdeljena na več odsekov, pri čemer je na odseku Žalostna gora – Logatec začela nastajati tudi gradnja Borovniškega viadukta, največjega premostitvenega objekta na progi proti Trstu.

Proga se od Žalostne gore naprej vzpenja ob robovih hribovja proti Borovnici. Borovniško kotlino je premoščal mogočen viadukt dolžine 560 metrov in višine 38 metrov. V okolici Borovnice je bilo za prečkanje dolin zgrajenih kar pet viaduktov. Od Borovnice naprej se železnica vzpenja proti Logatcu in Postojni. S prihodom vlaka, s katerim se je v Trst pripeljal sam cesar, je bila 27. julija 1857 proga Dunaj – Trst uradno odprta.

3.3. Borovnica

Borovnica, majhna vas na južnem delu Ljubljanskega barja, je v tistem času štela približno petdeset hiš. Kako so Borovničani sprejeli številne delavce, ki so gradili viadukt, lahko le ugibamo. Vendar je jasno, da se je življenje v vasi od tistega leta 1850 korenito spremenilo. Med delavci je bilo največ Furlanov. Gradnja železnice je za domačine predstavljala pomemben vir zaslužka. Nekateri so za potrebe gradnje

prodali svoja zemljišča, drugi pa so se vključili v gradbeništvo ali prevoz. Delo so našli tudi v kamnolomih in opekarnah. Domačini so lahko prodali vse tržne viške, kar je spodbudilo razvoj trgovine in gostinstva. Prihod železnice je pomenil tudi napredek v kraju; ceste so se izboljšale in začelo se je graditi vodovodno omrežje. Borovnica in okoliške vasi so se razvijale kot gručaste vasi, značilne za podeželje v osrednji Sloveniji. Hiše so bile zgrajene brez vnaprej določenega reda, običajno ob glavni prometnici, v primeru Borovnice ob Zalarjevi cesti, ob kateri so se gnetle hiše in gospodarska poslopja ter se raztezali vrtovi, sadovnjaki, njive in travniki. Stari del Borovnice in okoliške vasi so to značilnost deloma ohranile do danes. S prihodom železnice se je življenje v Borovnici hitro spreminjalo. Kraj se je začel hitro razvijati, saj je svet postal nenavadno blizu. Leta 1869 je bila ustanovljena županija Borovnica, ki je obsegala naselja Borovnica, Zabočevo, Preserje, Kamnik in Rakitna, s skupno 4141 prebivalci. Borovnica sama je takrat štela 624 prebivalcev, do leta 1880 pa se je njihovo število povečalo na 749, kar jo je uvrstilo na 7. mesto po rasti prebivalstva med vasmi na Kranjskem. Prihod železnice je prinesel ne le družbeni, temveč tudi gospodarski razcvet. Kraj se je začel spreminjati; zrasle so velike trške hiše, pojavile so se trgovine in gostilne, začelo se je razvijati vodovodno omrežje. Lesarska dejavnost je postala gonilna sila gospodarstva. Poleg velikih žag so nastale tudi tovarne pohištva. Gradnja Južne železnice je še pospešila že obstoječe žagarstvo v Borovnici, prav tako izkoriščanje gozdov ter prodajo lesa v Trst in drugam. Spreminjala se je tudi struktura prebivalstva, saj so Borovničani dobili službe na železnici, v žagah ali drugje, povečevalo se je število obrtnikov. Leta 1868 je velik zbor kmetijske družbe predlagal ustanovitev podružnice družbe tudi za Borovnico.



Slika 5: Borovnica Franzdorf
(Vir: Borovniški viadukt, 2020)

3.4. Gradnja Borovniškega viadukta

Borovniški viadukt je bil največji premostitveni objekt na trasi Južne železnice med Dunajem in Trstom. Ta proga je imela ključen pomen za Avstrijsko cesarstvo, saj je povezovala glavno mesto in ključne centre razvijajoče se industrije z edino velikim pristaniščem v državi. Gradnja viadukta se je začela leta 1850 in bila zaključena leta 1856. Viadukt je na najožjem delu prečkal Borovniško kotlino dolžine 561 metrov, širina dvotirnega vozišča pa je znašala skoraj 8 metrov.

Gradnjo je nadzoroval cesarsko-kraljevi gradbeni nadinženir Arcari. Za potrebe gradnje so v bližini zgradili opekarno, večino kamnitih blokov pa so pridobili iz kamnoloma v Podpeči, nekaj pa iz manjših kamnolomov v okolici, med njimi tudi iz kamnoloma nad vasjo Zabočevo, kjer so še danes vidni ostanki. Gradbeni material so po ljudskem izročilu prevažali na visok lesen oder z vprežno živino. Delovodja je imel predpasnik z velikim žepom za denar, s katerim je takoj izplačeval zaslužek vsakomur, ki je pripeljal opeko. Borovniški viadukt je bil sezidan brez uporabe cementa.

Gradnja viadukta je trajala dobrih šest let in stala 2 milijona goldinarjev, kar bi danes znašalo okoli 30 milijonov evrov. Poizkusno vožnjo iz Ljubljane v Borovnico so opravili 28. oktobra 1856, tik pred prihodom cesarja Franca Jožefa. Cesar je nato vožnjo ponovil julija 1857, ko se je ob otvoritvi Južne železnice peljal v Trst.

Kljub nadčloveškim naporom in primitivnim sredstvom, s katerimi so se spopadali, je bil viadukt leta 1856, ko je prvi vlak zapeljal čez njega, tehnično in arhitekturno izjemno dosežek.



Slika 6: Gornja etaža Borovniškega viadukta, 1857
(Vir: Borovniški viadukt, 2020)

3.5. 10. april 1941

Po prvi svetovni vojni, ko se je državna meja z Italijo zelo približala viaduktu, so na postaji Borovnica organizirali stalno gasilsko in opazovalno službo. Kasneje, tik pred izbruhom druge svetovne vojne, je bila v Borovnici postavljena enota protiletalske obrambe jugoslovanske vojske, v kateri je bilo tudi nekaj domačinov.

V stebrih viadukta so 1,5 metra nad tlemi izvrtali luknje za minske komore, v katere so namestili del razstreliva. Pod vodstvom kapetana Žužka so 10. aprila 1941, na velikonočni četrtek, ob petih popoldne zaminirali Borovniški viadukt. Eksplozija je povzročila pretrganje viadukta v dolžini 172 metrov.



*Slika 7: Borovniški viadukt, april 1941
(Vir: Borovniški viadukt, 2020)*

3.6. Gradnja Roth – Waagnerjeve premostitve

Že 13. aprila 1941 so Italijani vkorakali v Borovnico in takoj začeli z obnovo železniškega prometa proti Trstu. Delo je vodil podpolkovnik Lidio Dazzi. Za premostitev poškodovanega viadukta so uporabili Roth-Waagnerjevo konstrukcijo. Skupna dolžina te premostitve je znašala 223,5 metra.



*Slika 8: Gradnja Roth – Waagnerjeve premostitve, maj 1941
(Vir: Borovniški viadukt, 2020)*

3.7. Zavezniški napadi na Borovnico

Zavezniški napadi na Borovniški viadukt so se začeli leta 1944. Letala so vzletela z letališč v Italiji in odletela proti Sloveniji, kjer so bombe odmetavali z višine med 2000 in 3000 metri. Zaradi majhne širine viadukta, ki je znašala vsega slabih 10 metrov, je bilo zelo težko zadeti cilj s te višine. Poleg tega je bila dolžina viadukta, ki je presegala 500 metrov, prevelika, da bi ga letala lahko preletela na nizki višini zaradi hribovite konfiguracije terena. Da bi bila akcija uspešna, so morali letala odvreči ogromno število bomb. Leta 1944 so ti napadi povzročili konec prometa čez viadukt.

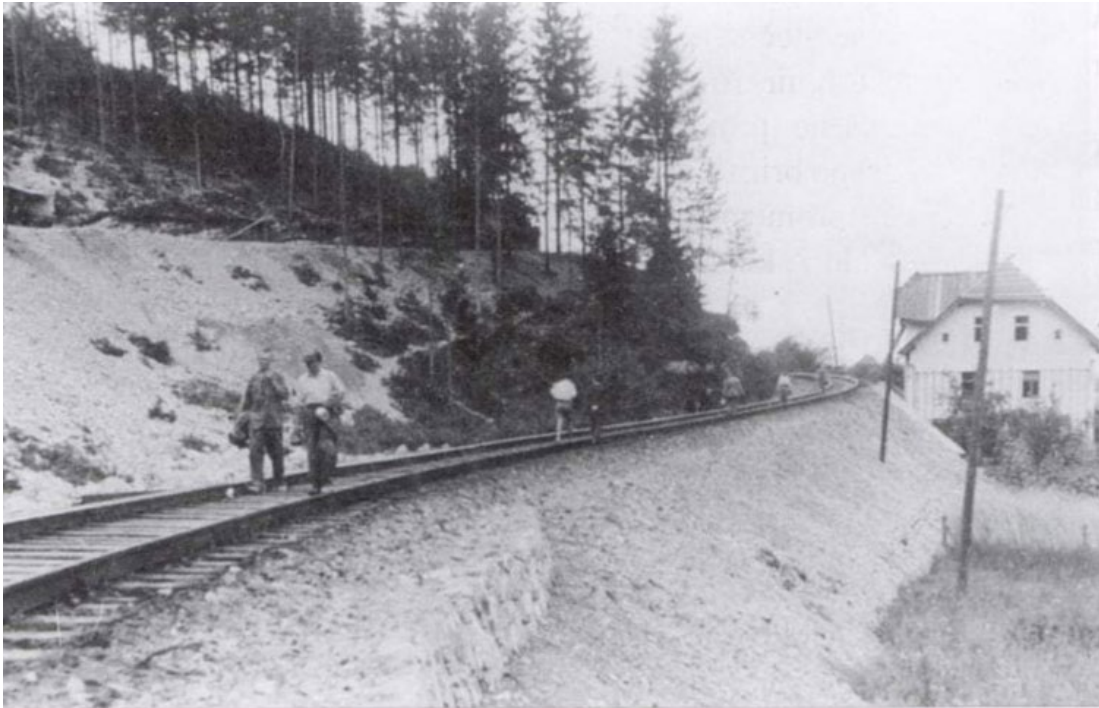


*Slika 9: Podrta Roth – Waagnerjeva premostitve
(Vir: Borovniški viadukt, 2020)*

3.8. Nemška obvozna proga in konec 2. Svetovne vojne

Ko se je vojna leta 1945 bližala koncu, je bil Borovniški viadukt od decembra 1944 neprevozen. Vendar pa so lovška letala tipa Spitfire med januarjem in aprilom 1945 večkrat napadala viadukt, kar je z bombami in obstreljevanji povzročilo dodatno škodo v že povsem uničeni vasi ter oviralo gradnjo nemške obvozne proge. Gradnja te obvozne proge se je začela 8. januarja 1945. Trasa proge se je od mostu spuščala proti Jeli in Dražici, kjer je v ostrem loku z naklonom 33 ‰ prečila dolino in se nato z enakim naklonom vzpenjala proti nekdanji železniški postaji, kjer se je priključila na obstoječo progo.

Ob gradnji te začasne železnice je bilo delno ali v celoti porušениh nekaj hiš. Nova železnica je bila dolga približno 2,5 km in je predstavljala provizorij, namenjen predvsem prevozu vlakov, ki so bili lahko vlečeni z dopregami (ena lokomotiva spredaj in ena na koncu kompozicije) ali pripregami (dve lokomotivi skupaj). Ostanki te nemške proge so še danes vidni.



*Slika 10: Trasa nemške obvozne proge
(Lastni vir)*

3.9. Nevarni odsek Zalarjeve ceste prej in potem

Fotografiji 10 in 11 prikazujeta nevarni odsek Zalarjeve ceste, po katerem je pred desetletji vozila trasa nemške obvozne proge, danes pa je po njej speljana najdaljša cesta v občini Borovnica. Fotografiji sta posneti ravno na mestu, kjer naj bi nova železniška proga prečkala cestišče in se, na levi strani, nadaljevala v tunel.



*Slika 11: Odsek cestišča, kjer je včasih tekla proga
(Lastni vir)*

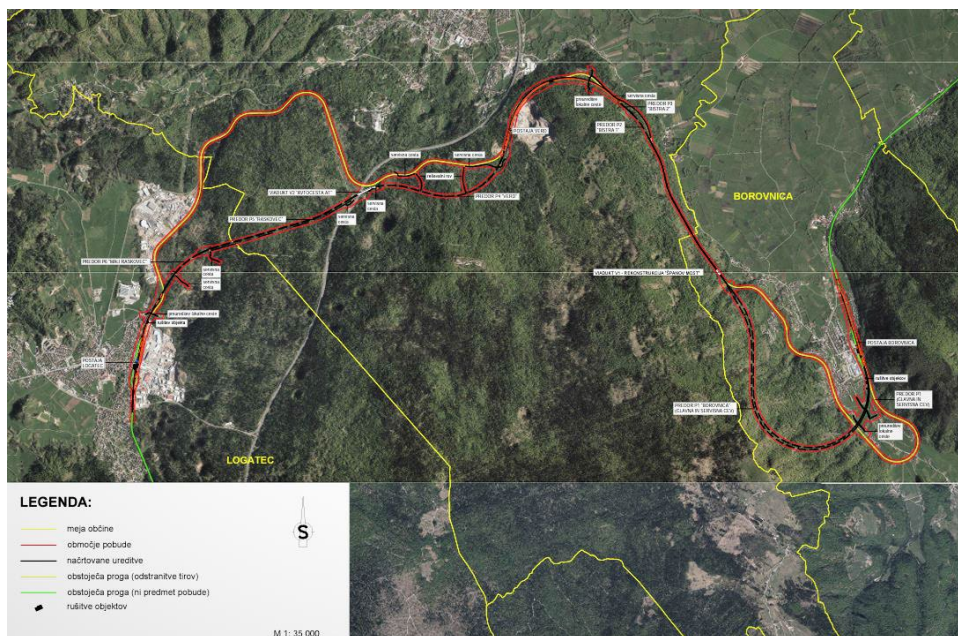
4 DRŽAVNO PROSTORSKO NAČRTOVANJE ZA NADGRADNJO ŽELEZNIŠKE PROGE NA ODSEKU BOROVNICA - LOGATEC

4.1 Načrt celostne prenove železniške proge Borovnica - Logatec

Na infrastrukturnem ministrstvu želijo z nadgradnjo proge med Borovnico in Logatcem med drugim skrajšati vozne čase, odpraviti ozka grla na progi Ljubljana - Divača, zagotoviti uporabnikom prijaznejšo infrastrukturo in zmanjšati stroške vzdrževanja. Zmogljivost proge bi z nadgradnjo po načrtih povečali na približno 270 vlakov na dan, kar bi zagotovilo njeno dolgoročno zmogljivost. Posebno pozornost bodo namenili izboljšanju varnosti prometa, pri čemer je cilj brez smrtnih žrtev na nivojskih prehodih prek železniške proge.

Skupna dolžina odseka je približno 19 kilometrov, načrtovana trasa pa je od obstoječe proge krajša za približno tri kilometre in pol. Hitrosti vlakov na odseku trenutno dosegajo od 70 do 85 kilometrov na uro, po nadgradnji pa bi lahko dosegle najmanj 130 kilometrov na uro.

Načrt predvideva gradnjo šestih novih predorov v skupni dolžini 8,6 kilometra. Zgradili bodo tudi viadukt, enega od obstoječih pa celostno obnovili. Proga je že zdaj v celoti elektrificirana. Tovorno železniško postajo Verd bi ukinili, potniška postaja pa je ukinjena že več let.



Slika 12: Načrt nove trase
(Vir: Javna razgrnitev prostorskega načrta, 2021)

4.2 Nadgradnja, kot del širšega projekta nadgradnje proge Ljubljana - Divača

Kot poudarjajo na ministrstvu, proga med Borovnico in Logatcem ne ustreza trenutnim prometnim zahtevam, predvsem glede hitrosti vožnje oziroma potovalnih časov. Njena rekonstrukcija je hkrati z gradnjo drugega tira proge med Divačo in Koprom ter rekonstrukcijo proge med Ljubljano in Borovnico pomembna tudi za nadaljnji razvoj Luke Koper.

Okoli postaj Borovnica in Logatec je na širšem območju proge veliko stanovanjskih območij in druge infrastrukture, zato ima proga velik potencial za povečanje števila potnikov. Da bi ga lahko izkoristili v čim večji meri, so pomembne tudi povezave med železniškim in avtobusnim prometom, možnosti parkiranja avtomobilov in koles v neposredni bližini postaj ter ustrezni dostopi do postaj in na perone za kolesarje, pešce, gibalno ovirane osebe in druge.

Nadgradnja proge Borovnica - Logatec je del širšega projekta nadgradnje proge Ljubljana - Divača. Del od Ljubljane do Brezovice je praktično končan, poteka prenova odseka od Brezovice do Borovnice vključno z nadgradnjo postaj. Na preostanku proge so predvidene le nekatere tehnične posodobitve. Proga od Divače do Kopra pa bo celovite nadgradnje deležna z izgradnjo drugega tira, v prihodnosti pa očitno še enega tira ob drugem, kot je pojasnjeno v članku RTV SLO (2023).

4.3 Javna razprava nadgradnje v občini Borovnica

Borovnica je že petkrat doživela umeščanje železnice na to območje. Železnica je sestavni del vsakdanjega življenja večine Borovničanov, kar so februarja 2023, občutili tudi pripravljalci in projektanti projekta, ko so opazovali množico zbranih občanov, ki so se udeležili javne razgrnitve državnega prostorskega načrta o nadgradnji železniške proge.

Župan Peter Črnilogar je uvodoma poudaril pomembnost dobro in verodostojno informiranosti predvsem s strani tistih, ki pripravljajo projekt. Na občini so se odločili za aktivno sodelovanje pri usklajevanju nadgradnje proge in želijo, da država, kot investitor, upošteva njihove predloge. »Na občini podpiramo vsak projekt in investicijo, ki izboljša kakovost življenja in pomaga pri hitrejšem razvoju kraja. Vendar pa vsak projekt prinaša določene neprijetnosti med gradnjo, kar je cena za napredek,« je dejal Črnilogar.

Na Ministrstvu za infrastrukturo so, kot pobudniki odločeni, da primorski krak železniške proge posodobijo in nadgradijo v vseh parametrih ter vzpostavijo dober potniški promet. *»Evropa smo tudi ljudje, ne samo tovor. Ne glede na to, da je proga del jedrnega koridorja, t. i. petega panevropskega koridorja, mora tudi služiti ljudem v povezavi z boljšo povezanostjo s samim centrom in zaledjem.«* je dejal Boštjan Ferme z Direktorata za kopenski promet (2023).

Mira Vizovišek Motaln z Direkcije RS za infrastrukturo je pojasnila, da je cilj projekta čim hitreje pospešiti nadgradnjo proge, da bo konkurenčna cestnemu prometu. Poudarila je, da želijo zaostanek na železniškem področju nadomestiti s kakovostnimi konkurenčnimi progami. Namen postopka sprejemanja Državnega prostorskega načrta (DPN) je v tem, da se srečajo z lokalnimi skupnostmi, slišijo vse zadeve na terenu in da se občani natančno seznanijo s pobudo. Občani lahko predstavijo, kaj je smiselno upoštevati v nadaljevanju postopka priprave, projektiranja in izvedbe. »V začetni fazi javna razgrnitev poteka z namenom pridobitve čim več pripomb in predlogov, da bo kasneje manj težav. Ob zbiranju pripomb istočasno pridobivamo tudi smernice za urejanje prostora, kar služi kot podlaga za nadaljnje načrtovanje. Sledi izdelava študije in predloga DPN, nato pa v skladu z zakonom poteka postopek celovite presoje vplivov na okolje. Vlada nato sprejme uredbo o DPN, ki je podlaga za pridobitev gradbenih dovoljenj,« je pojasnila.

Nekdanji župan in poslanec državnega zbora Bojan Čebela je poudaril, da ta projekt prinaša številne koristi, saj izboljšuje kakovost življenja. »Borovničani živimo z železnico, jo ljubimo in sovražimo obenem, a vseeno jo ljubimo.« Opozoril je tudi na nujnost protipoplavnih ukrepov v središču Borovnice, brez katerih zdaj ne morejo napredovati. Zato je predlagal, da se ta problem rešuje istočasno s projektom. »Usmerimo se v napredek in poskusimo iz tega projekta izluščiti še kaj dobrega,« je spodbudil Čebela.

5 NEVARNI ODSEK ZALARJEVE CESTE

V Prometno varnostnem načrtu (PVN, 2021) je navedeno, da je zaradi značilnosti cestišča odsek Zalarjeve ceste nevaren, in sicer od hišne številke 48 (pri Peku) do 68 A (Medle). Na tem delu ni pločnika. Vozišče je ozko. Gostota prometa je zaradi tovornih, kmetijskih in vojaških vozil večja. Na razdalji od hišne številke 47 do 52 pa cestišče poteka v ovinku, makadamska bankina je ozka, na drugi strani ceste pa je betonska ograja, ki pešcem onemogoča umik z vozišča.

V zvezi z dolgo pričakovano prenovo odseka Zalarjeve ceste, na katero prebivalci navedenega območja čakamo že desetletja, smo se občani obrnili na Občino Borovnica s prošnjo za vključitev našega območja v načrtovanje nadgradnje železniške infrastrukture. Omenjeni odsek je namreč vključen v načrte nadgradnje proge in označen kot gradbišče (rdeča črta na priloženi sliki).



*Slika 13: Oznaka gradbišča na odseku Zalarjeve ceste
(Vir: Javna razgrnitev prostorskega načrta, 2021)*

Pomembno je poudariti, da to ne implicira zgolj prestavitve ceste, kot je nazorno prikazano na priloženi črno-beli sliki, temveč zavzema celostno ureditev omenjenega odseka.



*Slika 14: Načrt prestavitve ceste
(Lastni vir)*

Problem na tem območju ni omejen le na ozko cestišče, temveč zajema tudi razpadajoč oporni zid ob hišni številki 47, nad katerim poteka trenutna cesta, ki pa se na nekaterih delih že nevarno pogreza. Oporni zid se razkraja vzdolž celotne dolžine, kar predstavlja potencialno nevarnost za okoliške objekte.



*Slika 15: Prikaz posedanja cestišča Zalarjeve ceste
(Lastni vir)*



*Slika 16: Razpadajoči oporni zid ob hiši
(Lastni vir)*



*Slika 17: Razpadajoči oporni zid ob hiši
(Lastni vir)*

Poleg tega se izkazuje potreba po celoviti ureditvi odvodnjavanja ter kanalizacijskega sistema. Kljub dolgoletnim pričakovanjem na področju kanalizacije, težave še niso bile ustrezno rešene.

Dodatno se soočamo s težavo izlivanja voda, ki se ob večjem nalivu pojavi na dovozni poti do hiše s hišno številko 47, neposredno pred vhod v objekt. Izlivanje vode nastane ob obsežnih padavinah, ki jih sedanje odtočne cevi ne zmorejo obvladovati, kar rezultira v zbiranju fekalij in deževnice.



*Slika 18: Poškodovana dovozna pot
(Lastni vir)*



*Slika 19: Poplavljen vhod objekta
(Lastni vir)*

Zavedamo se, da so občinske oblasti aktivno vključene v načrtovanje prihodnosti. Kljub temu menimo, da so zgoraj navedene težave in potrebe našega območja izredno pomembne in zaslužijo posebno pozornost. S pozitivnim odnosom in sodelovanjem lahko občinske oblasti skupaj s prebivalci dosežejo učinkovite rešitve za izboljšanje stanja na tem območju.

6 PREDLOGI ZA REŠITEV NEVARNEGA ODSEKA ZALARJEVE CESTE

Da bi se Zalarjeva cesta prometno uredila, bi bilo potrebno na nekaterih delih cesto razširiti, zgraditi pločnike za varno udeležbo pešcev v prometu, kjer to okolje dopušča. Na najbolj nevarnem odseku Zalarjeve ceste, ki je omenjen v tem diplomskem delu, bi bilo potrebno samo cesto tudi nekoliko prestaviti in vzdolž nje v celoti postaviti oporni zid, kot je prikazano na spodnji siki. Posledično bi se lahko na tem delu tudi uredilo odvodnjavanje ter kanalizacija. Da pa bi se predlog lahko realiziral, bi morala občina Borovnica v tem primeru odkupiti določena zemljišča, ki se nahajajo neposredno ob cestišču in ki so v lasti občanov oziroma stanovalcev.



Slika 20: Predlog prestavitve ceste in postavitve novega opornega zidu
(Vir: ipi.eprostor.gov.si/jv/, b.l., 2024)

6.1 Predlogi k pobudi za državno prostorsko načrtovanje proge Borovnica - Logatec

Ko je občina prepoznala namero države, je ustanovila skupino ljudi, iz različnih strokovnih področij, ki je podala predlog zbiranja pobud in predlogov občanov. Aktivno so se odzvali stanovalci, ki živijo neposredno ob predelu, kjer bo potekal največji poseg v dolini.

Prebivalci so zbrali širok nabor predlogov, ki so jih kasneje, do razpisanega roka tudi poslali na Ministrstvo za infrastrukturo in Občino Borovnica.

6.2 Nabor predlogov

Monitoring hiš in drugih objektov v okolici gradnje, pred začetkom gradnje in po zaključku le-te. Razširitev vplivnega gradbenega območja. Zasaditev hitrorastočih dreves, v okolici najbolj prizadetega območja, zaradi emisij trdih delcev v zraku in tresenja tal, ki bodo v večini nastajala zaradi neprestanega vrtanja tunela, ki bo trajalo več let in vse dni v tednu.

Predlog umestitve cevne predora, zaradi znižanja hrupa, od konca železniške postaje do začetka uvoza v predviden tunel. Domnevne prednosti tovrstnega posega, vplivnost na izgled doline, zmanjšanje hrupa v obsegu celotnega območja Borovnice, protihrupne ograje na ta način ne bodo potrebne, prost prehod za divje živali. Izkopani material bi lahko porabili za zasutje celotnega cevne predora in izravnavo terena, s tem bi povrnili obdelovalne površine v prvotno stanje. S tem bi rešili tudi težave s poplavnim območjem. Zaradi majhnih relacij bi privarčevali na času, stroških goriva in obremenjevanju lokalnih cest. Posledično bi se lahko delali vrtnini iz obeh strani predvidenega predora.

Začetek cevne predora bi se začel takoj za mostom čez Borovniščico, kjer bi lahko umestili intervencijski plato. S tem bi reševalnemu platoju približali regionalno cesto in tako se izognili zamaškom na ozki lokalni Zalarjevi cesti.

Prestavitev cestnega odseka Zalarjeve c. od številke 52, mimo številke 47. S tem bi se uredil nevarni odsek od številke Zalarjeve c. 50 do Zalarjeve c. 49. Ureditev prometne varnosti Zalarjeve ceste – odvodnjavanje, kanalizacija, pločnik.

V predlogih, ki smo jih navedli, verjetno nekateri kmetovalci nekaj časa ne bi mogli uporabljati svojih zemljišč za košnjo, kot do sedaj, bi pa kasneje, ko bi prišlo do ureditve, imeli veliko bolj uporabna in združena zemljišča, kot so sedaj. Prav tako bi morali hišni objekt s številko 47 (Slika 11) v tem primeru v celoti podreti, saj bi le-tega deloma zasuli z izkopanim materialom. V kolikor bi se to uresničilo, ne bi bilo potrebno ob omenjeni hiši postavljati novega opornega zidu in bi posledično lahko lažje prišlo do prestavitve in razširitve omenjenega nevarnega odseka. Obenem bi se tudi ostali teren veliko lepše poravnal z okolico, hkrati pa bi okolje dobilo možnost novih prostorov za izgradnjo hiš. Opisan način izgradnje bi bil najbolj smiselen za ta del

okrožja, saj bi bilo to najbolj enostavno za graditelja, cenovno ugodno ter najmanj moteče za občane. Obenem bi bilo delo skoncentrirano le na enem območju, brez odvoza večjih količin materialov po lokalnih cestah. Prav tako bi lahko objekt s hišno številko 47 uporabljali izvajalci del, v času gradnje, glede na njegovo lego, ki je umeščena neposredno v del predvidenega gradbišča.

Del izkopanega materiala bi se lahko tudi porabilo za utrditev in izgradnjo kolesarskih poti na območju Nature 2000, na območju Vrhnika, Brezovica, Borovnica, Ig, Črna vas (LJ). Material bi se začasno deponiral na določeni deponiji, po končani izgradnji bi se zasuli izkopi stare trase.

7 ZAKLJUČEK

Človeško življenje nima cene in tega se zavedamo prav vsi. Kadar pride do hujše prometne nesreče, morda celo s tragičnim izidom, se običajno začnemo spraševati ali smo dovolj pripomogli, da bi nesrečo lahko preprečili. Nekaj je risanje prometnih ureditev na računalniku, drugo je, ko se ti projekti realizirajo v okolju. Šele potem vidimo, če je bila zamisel in rešitev prava. Velikokrat je odgovor odgovornih, na vodilnih položajih eden in isti, da denarja več ni. Tako ostanejo nedokončani ali pomanjkljivo izpeljani, več desetletja stari projekti.

V okolju je veliko dejavnikov, ki vplivajo na nastanek prometne nesreče, vendar se tega zaveda le peščica ljudi, spet drugi to enostavno pometejo pod preprogo ali pa se enostavno obrnejo stran. Če se v okolju da popraviti polja preglednosti, razširiti prometnice in jih urediti na način, da niso prizadeti udeleženci v prometu, stanovalci in objekti v okolici, nikoli ni razumljivo, zakaj se to nebi dalo urediti na način, da se zagotovi ustrezna varnost.

V prometni politiki Bele knjige piše, da se vse več nesreč zgodi na lokalnih cestah, zato morajo pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa aktivno sodelovati tudi lokalne skupnosti, saj ljudje, ki tam živijo ali delajo, najboljše poznajo okolje.

Varnost cestnega prometa je ena bolj pomembnih prioritet in družbenih zahtev Evropske unije, saj si mora vsaka članica prizadevati, da doseže cilj »VIZIJA 0«.

Verjamem, da naša rešitev ni najbolj optimalna, menim pa, da je dokaj realna in podkrepljena z argumenti, saj živimo neposredno na najbolj nevarnem delu Zalarjeve ceste, ob razpadajočem se opornem zidu, ki bo v prihodnje začel povzročati škodo na objektu, v katerem živimo, prav tako kot jo sedaj že povzroča meteorna voda ob večjih nalivih dežja.

Za iskanje rešitev nevernega odseka Zalarjeve ceste predlagamo, da občina vključi v projekt prebivalce nevarnega odseka Zalarjeve ceste, le-tako bomo skupaj lahko našli rešitve za obravnavani problem in skupaj pristopili do projekta nadgradnje železniške proge, ki nas bo ponovno presekala na Severne in Južne prebivalce.

8 LITERATURA IN VIRI

Evropska komisija. (2011). *Bela knjiga*. Pridobljeno 01. 06. 2024 z naslova <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF>

Geodetska uprava RS. Javni vpogled. *eprostor*. Pridobljeno 01. 06. 2024 z naslova <https://ipi.eprostor.gov.si/jv/>

Mihevc R. (2023). *Včeraj viadukt, jutri tunel?* Pridobljeno 01. 06. 2024 z naslova <https://www.mojaobcina.si/borovnica/novice/vceraj-viadukt-jutri-tunel.html>

Mihevc R. (2023). *Borovničani železnico ljubimo in sovražimo obenem, a še vedno jo ljubimo*. Pridobljeno 01. 06. 2024 z naslova <https://www.mojaobcina.si/borovnica/novice/borovnicani-zeleznico-ljubimo-in-sovrazimo-obenem-a-se-vedno-jo-ljubimo.html>

Ministrstvo za infrastrukturo RS. (2015). *Strategija razvoja prometa RS*. Pridobljeno 01. 06. 2024 z naslova <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>

MMC RTV SLO, STA. (2023). *V načrtu prenova železniške proge med Borovnico in Logatcem, ki bi povečala in pohitrila promet*. Pridobljeno 01. 06. 2024 z naslova <https://www.rtvsl.si/lokalne-novice/notranjska/v-nacrtu-prenova-zelezniske-proge-med-borovnico-in-logatcem-ki-bi-povecala-in-pohitrila-promet/659153>

OŠ dr. Ivana Korošca, Borovnica. (2021). *Prometno varnostni načrt (PVN)*. Neobjavljeno delo.

Tematski park in spominska pot Borovniškega viadukta. (2020). *Borovniški viadukt*. Pridobljeno 15. 09. 2024 z naslova <https://borovniski-viadukt.si/>