

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Eva GORENC

**PREDLOGI OHRANITVE DREVOREDA
NAPOLEONOVIH LIP V LOGATCU**

DIPLOMSKO DELO

Univerzitetni študij

Ljubljana, 2013

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA KRAJINSKO ARHITEKTURO

Eva GORENC

**PREDLOGI OHRANITVE DREVOREDA
NAPOLEONOVIH LIP V LOGATCU**

DIPLOMSKO DELO
Univerzitetni študij

**PROPOSALS FOR THE CONSERVATION OF THE
NAPOLEON'S AVENUE OF LIME TREES IN
LOGATEC**

GRADUATION THESIS
University studies

Ljubljana, 2013

Diplomsko delo je zaključek univerzitetnega študija krajinske arhitekture na Oddelku za krajinsko arhitekturo Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani.

Študijska komisija Oddelka za krajinsko arhitekturo je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Roberta Brusa.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: doc. dr. Nikolaja KRAVANJA

Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Član: prof. dr. Robert BRUS

Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za gozdarstvo

Član: prof. dr. Ana KUČAN

Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

Datum zagovora: _____

Naloga je rezultat lastnega raziskovalnega dela. Podpisana se strinjam z objavo svoje diplomske naloge v polnem besedilu na spletni strani Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete. Izjavljam, da je naloga, ki sem jo oddala v elektronski obliki, identična tiskani verziji.

Eva Gorenc

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD Dn

DK UDK 712.23(043.2)

KG drevored/lipa/Logatec/Napoleon/dediščina/tovorni promet

AV GORENC, Eva

SA BRUS, Robert (mentor)

KZ SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101

ZA Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

LI 2013

IN PREDLOGI OHRANITVE DREVOREDA NAPOLEONOVIH LIP V LOGATCU

TD Diplomsko delo (univerzitetni študij)

OP XI, 74, [4] str., 1 pregl., 37 sl., 1 pril., 63 vir.

IJ sl

JI sl/en

AI Na Logaškem polju ob vstopu s severne smeri v naselje Logatec stoji drevored Napoleonovih lip. Je najdaljši dvovrstni obcestni drevored v Sloveniji. Drevored je zavarovan z Odlokom o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave (1985). Je drevesna in oblikovana naravna vrednota lokalnega pomena. Posajen je bil v času Ilirskih provinc, okoli leta 1810. Imel je zanimivo zgodovino, vendar so vsi zapisi o njem izpred leta 1951 zgoreli med 2. svetovno vojno. Zaradi starosti drevoreda in prometne preobremenjenosti ceste, ki teče skozenj, se srečujemo s številnimi problemi, ki smo jih zajeli v diplomskem delu. Osredotočili smo se predvsem na probleme, ki jih povzroča tovorni promet skozi drevored in izpostavili nekaj možnih rešitev. Rešitve smo opisali in jih prikazali s shematskimi kartami. Prednostna cilja pri iskanju rešitev sta bila ohranitev drevoreda in prostorskih značilnosti območja, na katerem se drevored nahaja. Ugotovili smo, da bi kombinacija izbranih predlaganih ukrepov in predvsem izgradnja obvoznice za tovorni promet, močno pripomogla k ohranitvi drevoreda, hkrati pa bi imela tudi pozitiven vpliv na kakovost bivanja v mestu na sploh.

KEY WORDS DOCUMENTATION

DN Dn
DC UDC 712.23(043.2)
CX tree avenue/linden/Logatec/Napoleon/heritage/freight traffic
AU GORENC, Eva
AA BRUS, Robert (supervisor)
PP SI-1000 Ljubljana, Jamnikarjeva 101
PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Landscape Architecture
PY 2013
TI PROPOSALS FOR THE CONSERVATION OF THE NAPOLEON'S AVENUE OF LIME TREES IN LOGATEC
DT Graduation Thesis (University studies)
NO XI, 74, [4] p., 1 tab., 37 fig., 1 ann., 63 ref.
LA sl
AL sl/en
AB The Napoleon's Avenue of Lime Trees lies at the northern entrance to the town of Logatec. This is the longest roadside avenue in Slovenia. The Avenue is protected by the Decree declaring the Lime Avenue a monument of designed nature (1985). It is a natural tree monument of local importance, designed in the time of the Illyrian Provinces, around 1810. It had an interesting history, but all written records on the Avenue from before 1951 were burnt during the World War II. Due to its age and overload with traffic we encounter numerous problems that are covered in the diploma thesis. We have mainly focused on problems related with transit traffic through the Avenue and proposed various possible solutions. The solutions are explained and presented with flow charts. In finding a solution, the preference criteria were the preservation of the Avenue and of the spatial features of the area in which the Avenue is situated. We have come to a conclusion that a combination of selected proposed measures would contribute to the preservation of the Avenue and at the same time have a positive impact on the quality of living in the area.

KAZALO VSEBINE

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA.....	III
KEY WORDS DOCUMENTATION	IV
KAZALO VSEBINE.....	V
KAZALO SLIK.....	VII
KAZALO PREGLEDNIC.....	IX
KAZALO PRILOG	X
KRATICE.....	XI
1 UVOD.....	1
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA	1
1.2 CILJ IN NAMEN DIPLOMSKE NALOGE	3
1.3 METODE DELA	3
2 DREVORED NAPOLEONOVE LIPE V URADNIH DOKUMENTIH	6
2.1 STROKOVNA GRADIVA	6
2.1.1 Inventar najpomembnejše naravne dediščine Slovenije 1976.....	6
2.1.2 Inventar najpomembnejše naravne dediščine Slovenije 1991	6
2.1.3 Strokovne osnove za varstvo naravne in kulturne dediščine za UN	
Logatec (1982)	6
2.1.3.1 Varstveni režim za drevorede	7
2.1.3.2 Varstveni režim za dendrološke spomenike	8
2.2 DREVORED NAPOLEONOVIH LIP KOT NARAVNA VREDNOTA.....	9
2.3 STATUS ZAVAROVANJA	10
2.4 DREVORED NAPOLEONOVIH LIP KOT KULTURNA DEDIŠČINA	11
2.4.1 Register nepremične kulturne dediščine	11
2.4.2 Strokovne zasnove varstva kulturne dediščine	11
2.4.3 Varstveni režimi za kulturno dediščino.....	12
2.4.3.1 Varstveni režim za vrtnoarhitekturno dediščino.....	12
3 KRONOLOŠKI PREGLED DOGAJANJA, POVEZANEGA S CESTO IN	
DREVOREDOM.....	14
3.1 CESTA SKOZI DREVORED NAPOLEONOVIH LIP.....	14
3.2 DREVORED OD ZASADITVE DO DANES	16
3.2.1 Zasaditev drevoreda	16
3.2.2 Drevored v obdobju 1908 - 2013.....	17
3.2.3 Umeščenost drevoreda v prostor	27
3.2.4 Sestava drevoreda in opis drevesnih vrst	30
4 PROBLEMI NA OBMOČJU DREVOREDA, KI JIH POVZROČA PROMET ...	35
4.1 PREVELIKA GOSTOTA (FREKVENCA) PROMETA SKOZI DREVORED	35
4.2 PREPLETANJE RAZLIČNIH UPORABNIKOV CESTE.....	37

4.3	VELIKOST IN TEŽA VOZIL, TOVORNA VOZILA	37
4.4	PROMETNA VARNOST	38
4.4.1	Soljenje in posipanje cest ter poškodbe zaradi neustreznega načina trave košnje in prometnih nesreč	38
4.4.2	Nevarno križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste	41
5	MOŽNI UKREPI ZA ZMANJŠANJE PROMETA SKOZI DREVORED IN IZBOLJŠANJE STANJA DREVOREDA.....	43
5.1	UKREPI ZA ZMANJŠANJE PROMETA SKOZI DREVORED.....	43
5.1.1	Vpliv preureditve križišč A, B in C na drevored	43
5.1.2	Nova obvoznica – Trase 1, 2 in 3	49
5.1.3	Prometni znaki za selekcijo prometa	55
5.2	UKREPI ZA IZBOLJŠANJE STANJA DREVOREDA.....	55
5.2.1	Prometni znaki.....	56
5.2.2	Sanacija.....	56
5.2.3	Vzdrževanje – tehnični ukrepi.....	60
5.3	MEDSEBOJNA POVEZANOST UKREPOV	60
6	RAZPRAVA IN SKLEPI	62
7	POVZETEK	68
8	VIRI.....	70
8.1	CITIRANI VIRI.....	70
8.2	DRUGI VIRI	73
ZAHVALA		
PRILOGA		

KAZALO SLIK

Slika 1: Betonsko cestišče skozi drevored in varnostna ograja (Foto: Sušnik, 2013).....	15
Slika 2: Drevored Napoleonove lipe (Foto: Sušnik, 2013)	17
Slika 3: Zlet Notranjskih Sokolov na Logaškem polju leta 1908 z drevoredom v ozadju (Garafolj, 2000: 8).....	18
Slika 4: Posnetek drevoreda iz leta 1908 (Kompere, 1990: 302)	19
Slika 5: Vrzel v drevoredu ob križišču pri podjetju Valkarton d.d. (2011).....	20
Slika 6: Skica drevoreda Napoleonovih lip na Pustem polju	27
Slika 7: Prostorska situacija (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995).....	28
Slika 8: Ortofoto posnetek Logaškega polja (Geopedia, 2011).....	29
Slika 9: Skica prereza Pustega polja v smeri vzhod - zahod	30
Slika 10: Skica prereza Pustega polja v smeri sever - jug	30
Slika 11: Inventarizacija s severne strani Pustega polja proti Logatcu	30
Slika 12: Vstop v drevored (2011)	30
Slika 13: 11 lip v Gorenjem Logatcu (Foto: Sušnik, 2013)	31
Slika 14: Shema zasnove celotnega drevoreda po predvidevanjih iz prvotne zasaditve.....	32
Slika 15: Lipa pri nekdanji Cestni bazi (2011, 2013).....	33
Slika 16: Lipovec (Lipa in lipovec, 2012).....	34
Slika 17: Velikolistna lipa (Lipa in lipovec, 2012).....	34
Slika 18: Srebrna lipa (Trees and shrubs, 2011).....	34
Slika 19: Povprečni letni dnevni promet na regionalni cesti R2 – 409/301 (Vrhnika - Logatec)	36
Slika 20: Del IOC Zapolje z drevoredom v ozadju (2011)	38
Slika 21: Drevored pozimi (2011).....	40
Slika 22: Križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste (Štefančič, 2008: 19).....	42
Slika 23: Križišča A, B in C (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995)	43
Slika 24: Shematski prikaz drevoreda zdaj, z novim krožiščem in z možnim dodatnim razpadom v prihodnosti.....	46
Slika 25: Drevored kot celota, razpad na dva dela in možen trend za prihodnost.....	46
Slika 26: Skica celotnega drevoreda na polju in skica (možnega) razpada drevoreda zaradi	47
Slika 27: Shema priključka Rovtarske ceste na Tržaško cesto na severnem koncu drevoreda (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995).....	48
Slika 28: Shematski prikaz poteka obvoznice od IOC Zapolje do križišča pri podjetju Valkarton d. d. (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995).....	49
Slika 29: Shematski prikaz obvoznice od IOC Zapolje, skozi IC "KLI", do priključka na avtocesto (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995).....	52
Slika 30: Shematski prikaz obvoznice od Rovtarske ceste, skozi IOC Zapolje in IC "KLI", do priključka na avtocesto in zaprtje drevoreda za promet (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995).....	54

Slika 31: Vrbov drevored v Trnovskem pristanu (Foto: Sušnik, 2013)	57
Slika 32: Vzдолžni prereз celovite sanacije.....	57
Slika 33: Vzдолžni prereз sanacije po odsekih.....	58
Slika 34: Gabrov drevored, Brdo pri Kranju (Foto: Sušnik, 2013).....	58
Slika 35: Vzдолžni prereз sanacije s postopnim dosajevanjem.....	59
Slika 36: Stranski pogled na drevored Napoleonovih lip (Foto: Sušnik, 2013).....	59
Slika 37: Prečni profil ceste s sistemom odvodnjavanja	60

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Povprečni letni dnevni promet na regionalni cesti R2 – 409/301 (Vrhnika - Logatec) (Prometne ..., 2013)	36
--	----

KAZALO PRILOG

Priloga A: Povzetek mnenj prebivalcev Logatca iz spletne ankete o krožišču v drevoredu

KRATICE

IC – industrijska cona

IOC – industrijsko obrtna cona

KLI – Kombinat lesne industrije

PRC - Pedagoško raziskovalni center za živinorejo Logatec

RS – Republika Slovenija

SON – Spomeniki oblikovane narave

UN – urbanistični načrt

ZON – Zakon o ohranjanju narave

1 UVOD

Drevored Napoleonove lipe je močan krajinski element, naravna in kulturna znamenitost, ki že dve stoletji zaznamuje življenja prebivalcev Logatca in daje mestu poseben pečat. Od leta 1985 je zavarovan kot spomenik oblikovane narave. Stoji ob glavni regionalni cesti Vrhnika - Logatec in je s svojimi 1900 metri najdaljši dvovrstni obcestni drevored v Sloveniji.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Zaradi dolžine, starosti in videza ima drevored velik kulturni pomen, tako na lokalni kot tudi državni ravni. Sčasoma so se začeli pojavljati različni problemi, povezani s starostjo dreves in s povečevanjem intenzivnosti in vrste prometa, ki teče skozenj. Posledice omenjenih problemov so se pokazale v razpadu sklenjenosti drevoreda zaradi prometnih posegov vanj (križišče za dostop do podjetja Valkarton d. d., dovozi do enodružinskih hiš ob drevoredu), propadanju dreves zaradi večje frekvence prometa, soljenja in posipanja ceste, poškodbah na deblih zaradi neustreznega načina košnje trave in prometnih nesreč, počasni rasti novih sadik zaradi zastrupljenosti in zbitosti tal ob cestišču, različni starosti in velikosti dreves zaradi postopnega dosajevanja, kar daje drevoredu neenoten, razdrobljen videz, ... Problemov se še ni poskusilo rešiti celovito, s premišljenim planom. V nadaljnjem delu se bom ukvarjala s tistimi problemi, s katerimi se še vedno srečujemo tudi v letu 2013 in poskušala postaviti izhodišča za bolj načrten razvoj njihovega reševanja.

Največji problem, ki ga bom izpostavila, je promet, zlasti tovorni, ki poteka skozi drevored. Promet je gost in predstavlja veliko obremenitev za cesto in drevored, hkrati pa tudi za samo naselje Logatec. Na severnem koncu drevoreda stoji industrijska cona Zapolje, ki hitro raste, vendar nima direktnega cestnega priključka na avtocesto. Ves težek tovorni promet poteka iz industrijske cone skozi drevored in skozi naselje do avtoceste in prav tako tudi v nasprotno smer. To predstavlja veliko obremenitev, tako za drevored, kot tudi za Logatec. Velik prometni problem je tudi cestno križišče takoj ob severnem vstopu v Logatec, kjer se odcepi cesta proti Rovtam. Križišče je nepregledno in nevarno. Križišče nima neposrednega vpliva na drevesa v drevoredu, saj je od njega nekoliko odmaknjeno, se pa zaradi njegove problematičnosti pojavljajo težnje po izgradnji krožnega križišča v drevoredu.

Na drevesa v drevoredu imata zelo velik negativen vpliv tudi sol in pesek, ki ga v zimskem času uporabljajo za posipanje ceste. Če gledamo na problem s stališča strogega varstva, zlasti varstva dreves, se zdi, da bi bilo za ohranitev drevoreda najboljše ukiniti ves promet skozi drevored. Ukinitvev prometa pa bi bila v nasprotju z glavno funkcijo drevoreda, saj

gre za obcestni drevored. S takšnim ukrepom bi zagotovo prišlo tudi do velikih nasprotovanj z razvojnega stališča, saj bi zaprtje ceste omejilo razvoj naselja. Za rešitev problema obstajajo tudi tehnični ukrepi, ki omogočajo varstvo drevoreda, ohranitev funkcije drevoreda in hkrati tudi razvoj. S preureditvijo cestnega roba in s pomočjo tehnično dovršene rešitve je možno preprečiti, da bi sol in pesek s ceste dosegla rastišče in negativno vplivala na rast dreves.

Drevored je že zelo star in drevesa, ki so še ostala iz prvotne zasaditve, počasi odmirajo, zato jih je vse težje vzdrževati. Po predvidevanjih je najstarejša lipa, ki stoji pri nekdanji cestni bazi, ob križišču za industrijsko cono Zapolje, del prvotnega drevoreda, ki naj bi bil precej daljši od današnjega. Med starimi lipami, ki imajo simbolno zgodovinski pomen, pa je tudi dosti mlajših. Razlog je postopno dosajevanje v vrzeli, ki so nastale skozi čas in odstranjevanje starih poškodovanih lip ter nadomeščanja z novimi. S postopnim dosajevanjem pa se ustvarijo velike razlike med drevesi v njihovi višini in starosti. Drevored ne deluje enotno, dokler drevesa ne dosežejo svoje končne višine. Struktura drevoreda zato deluje razdrobljeno. Dodatno razdrobljenost pa povzročajo tudi vrzeli, ki so posledica neustreznega poseganja v drevored. To so vrzeli za dovoze do stanovanjskih objektov ob drevoredu in večja vrzel v križišču pri podjetju Valkarton d. d..

Vsak manjši problem posebej, nam pokaže, kaj je glavni problem, ne samo drevoreda, ampak celotne občine Logatec: da se prostorskih problemov ne rešuje celovito, temveč po delih, kar sem zgoraj že izpostavila. Mušič V. B. in Kučan A. (2002) na primeru Ljubljane navajata pogled, v katerega lahko umestimo tudi situacijo logaške občine: "... majhne občine, ki zaradi obremenjenosti z lastnimi problemi, ne zmorejo videti velike slike." Navajata tudi: "... nedavni razvoj v območju je moč razbrati iz nepovezanih (inkrementalnih) manjših planiranih posegov, ...".

V prispevku obravnavata problematiko "inkrementalnega" poseganja v prostor. Torej problematiko delnega, nepovezanega poseganja v prostor, ki se lahko izkaže kot velik problem. V prostor se vnaša majhne spremembe, ki bi bile v širšem smislu, ob celovitem pogledu na situacijo, lahko neskladne z idejo celovitega razvojnega plana.

Občina Logatec je obremenjena z nepovezanim reševanjem majhnih problemov, ki bi morali temeljiti na celovitejših planih, ki pa jih prav ta zagledanost v majhne probleme preprečuje. Na problematične situacije se gleda preozko, za tako gledanje so problematika Napoleonovega drevoreda, dejanska in namišljena, in občinski predlogi reševanja te problematike odličen primer. Potrebno bi bilo izdelati dober plan za urbanistični razvoj, ki bi predvidel rezervne površine za planski razvoj. Širši pogled bi lahko pripeljal do dobrih in celovitih rešitev, ne samo za drevored, temveč za celoten Logatec in njegov razvoj.

Kot dejanski primer lahko izpostavimo rešitev problema tovarnega prometa. V primeru izgradnje obvoznice, bi ta prevzela ves tovarni promet, s čimer bi se razbremenila tako središče Logatca kot cesta skozi drevored, ki bi, s tako prečiščenim prometnim pretokom, lahko delovala kot scenska in ne več kot glavna cesta. S tem bi se takoj zmanjšal kvarni vpliv prometa na cesto, ne da bi ga bilo treba povsem ukiniti.

1.2 CILJ IN NAMEN DIPLOMSKE NALOGE

Cilj diplomske naloge je prispevati k varovanju drevoreda Napoleonovih lip in predstaviti možnosti za izboljšanje njegovega stanja. Da dosežemo ta namen, moramo najprej opredeliti ključne probleme, ki se pojavljajo v povezavi z drevoredom in poiskati možne rešitve zanje.

Kot največji problem, ki ima velik negativen vpliv na drevored, smo že izpostavili promet. Pri podajanju rešitev in različnih prostorskih predlogov za preusmerjanje prometa na novo obvoznico gre za ideje, ki bi spodbudile nova razmišljanja in možnosti, ki še niso bile upoštevane.

Rezultate diplomske naloge bi lahko uporabili kot predloge za ohranjanje drevoreda in reševanje širše prometne problematike s čim manjšimi posegi v drevored.

Za probleme tovarnega prometa, ki ogroža drevored, obstajajo rešitve, ki bi hkrati odpravile prometne probleme, pripomogle k boljšim razmeram za rast dreves in predvsem omogočile varovanje drevoreda. Hkrati bi se ohranili njegova izvorna funkcija občestnega drevoreda in njegova simbolna vrednost.

1.3 METODE DELA

V prvi fazi priprave diplomskega dela smo zbrali različne pisne vire domačih in tujih avtorjev in spletnih virov, ki vsebujejo podatke o drevoredu Napoleonovih lip, njegovi neposredni okolici, problemih povezanih z drevoredom in prometom.

Sledil je pregled in proučevanje literature, na podlagi katere smo opredelili osnovne pojme in opisali varstvene režime za drevored kot naravno in kulturno dediščino. V nadaljevanju smo zbrali podatke in sestavili kronološki pregled dogajanja v drevoredu Napoleonovih lip od zasaditve do danes, vključno s sprejetimi odloki o drevoredu, ki so mu določali status in s tem vrednost.

V različnih letnih časih smo si ogledali teren in fotografirali ključne dele ceste in drevoreda. Fotografije služijo za dopolnitev opisom.

Izdelali smo lokacijski opis širšega območja okoli drevoreda in grafični prikaz prostorske situacije s pomočjo topografske karte in ortofotoposnetka, ki smo ga dobili na spletni strani Geopedie (<http://www.geopedia.si>).

Na podlagi ogleda terena in pregleda literature smo opredelili glavne probleme prometa in njegov vpliv na drevesa v drevoredu. Na podlagi tega smo opredelili tudi namen diplomske naloge.

V nadaljevanju smo opisali in shematsko prikazali več rešitev za probleme, ki jih povzroča promet. Za različne variante smo izdelali tudi shematske karte. Sledilo je vrednotenje variant, pri čemer smo opredelili ključne prednosti in slabosti. Osredotočili smo se na pretok prometa, varnost, vpliv na okolico in na probleme, ki jih posamezna varianta reši.

Na osnovi cilja varovanja drevoreda smo predlagali možne ukrepe. Pri predlaganju ukrepov, ki najbolj ustrezno rešijo prometne probleme, smo se osredotočili na dve, za izpolnitev cilja diplomske naloge, ključni merili. Prednostno merilo je bilo ohranitev drevoreda, drugo pa, kako v največji meri ohraniti ali izboljšati prostorske značilnosti območja, na katerem se drevored nahaja. Prostorske značilnosti, ki jih je vredno ohraniti in tudi izboljšati so strukturna razmerja med poljem in drevoredom, razmerje med veliko prazno ploskovno površino in izrazitim linijskim elementom. Kontrast med ploskvijo in pokončno volumensko linijo bi bil še nekoliko večji, če bi se porušilo elemente, ki so bili vneseni v prostor naknadno, brez celovitega prostorskega razvojnega plana. Torej, če na Logaškem polju ne bi bilo podjetja Valkarton d. d., Mercator centra in tudi posameznih enodružinskih hiš ob drevoredu, bi prišla izrazita strukturna razmerja v prostoru veliko bolj do izraza, drevored pa bi deloval še bolj veličastno.

Poleg dveh zgoraj omenjenih ključnih meril, smo se pri iskanju rešitev osredotočili tudi na to, da poiščemo možnosti za nov dostop do industrijske cone Zapolje. Nov dostop do industrijske cone mimo drevoreda pa je že sam po sebi ukrep, ki pripomore k ohranitvi in varovanju drevoreda. Z iskanjem možnosti za nov dostop do industrijske cone, hkrati rešujemo tudi prometne razmere v središču Logatca. Tudi to je eden od naših ciljev, s katerim bi se močno izboljšala kvaliteta bivanja v Logatcu.

V prilogi diplomske naloge smo predstavili rezultate in povzetek mnenj anketirancev internetne ankete, ki je bila izvedena preko spletnega portala občine Logatec poleti leta 2005. Anketno vprašanje je bilo: Ste za krožišče pri Mercator centru – cesta za Rovte? Anketiranci so lahko izbirali med tremi odgovori: da; ne; da, če se podre največ 5 lip. Ciljna skupina ankete so bili prebivalci občine Logatec, ne glede na spol, starost, izobrazbo ali kakršno koli drugo omejitev. V njej je lahko sodeloval vsakdo, ki je v tistem času obiskal portal občine. Anketi je svoj glas podalo 154 posameznikov. Poleg odgovora na

vprašanje so lahko sodelujoči zapisali tudi svoje mnenje o tej temi. Na podlagi ankete smo povzeli mnenja prebivalcev Logatca o prometnem problemu, da bi razbrali njihov odnos do dediščine in vrednost, ki jim jo predstavlja. Rezultate ankete smo upoštevali pri vrednotenju variante z novim krožiščem v drevoredu pri Mercator centru. Poudariti je treba, da so krajani na anketo odgovarjali samoiniciativno, zato so v njej izražena predvsem mnenja tistih, ki se jih ta problem močno dotika in imajo zaradi subjektivnega pristopa izrazito pozitivno ali negativno mnenje. Rezultati ankete so še vedno javno dostopni na spletnem portalu občine Logatec, na naslovu: <http://www.logatec.net/splosno/AnketeAll.asp?ID=47>.

2 DREVORED NAPOLEONOVE LIPE V URADNIH DOKUMENTIH

2.1 STROKOVNA GRADIVA

2.1.1 Inventar najpomembnejše naravne dediščine Slovenije 1976

V Inventar najpomembnejše naravne dediščine Slovenije iz leta 1976 je uvrščen Lipov drevored v Logatcu. Zapisano je, da je predlagan za spomenik oblikovane narave. Zanj je predlagan varstveni režim za drevorede. Sledi oznaka drevoreda, v kateri je zapisana njegova lokacija. Zapisano je tudi, da ima drevored več vrzeli zaradi bolezni in zaradi gradnje cestnega priključka leta 1974. Drevored naj bi bil star 80 let in predstavlja krajevno znamenitost. Njegov namen je krajinsko-oblikovni in dendrološki objekt. V času opisa je bilo ugotovljeno, da je večina lip v zadovoljivem stanju, razen nekaterih dreves, ki se sušijo. Drevored ni bil vzdrževan. Po sklepu naj bi se popravilo škodo z dosaditvijo manjkajočih dreves, ki pa v času opisa še ni bila uresničena (Peterlin in sod., 1976).

2.1.2 Inventar najpomembnejše naravne dediščine Slovenije 1991

Logaški drevored ali drevored Napoleonove lipe je uvrščen tudi v 2. del Inventarja najpomembnejše naravne dediščine Slovenije. O njem je zapisano, da je pristojni regionalni zavod zanj Ljubljanski regionalni zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine. Varstveni in planski status drevoreda je spomenik oblikovane narave. Sledi kratek opis drevoreda, njegova lokacija in sestava. V času popisa je bilo ugotovljeno, da so posamezna drevesa zaradi vpliva avtomobilskega prometa poškodovana, in da se nekatera sušijo. Večina dreves je bila v času popisa v zadovoljivem stanju. Drevored je tudi ovrednoten: zaradi dominantne lege ob vstopu v naselje predstavlja kot element oblikovanja kulturne krajine značilnost Logatca. Drevored je eden izmed najdaljših in najbolj značilnih cestnih drevoredov z izrednim krajinsko oblikovnim in krajinsko pričevalnim pomenom, simbol Logatca. Za drevored velja varstveni režim za drevorede in je v tem primeru predpisan z odlokom. Varstvena namembnost je spomeniška. Predlagano je bilo ohranjanje stanja in redno vzdrževanje (Skoberne in Peterlin, 1991).

2.1.3 Strokovne osnove za varstvo naravne in kulturne dediščine za UN Logatec (1982)

Za drevored Napoleonove lipe je bil predlagan varstveni režim za drevorede, ki je bil objavljen že v Inventarju najpomembnejše naravne dediščine Slovenije leta 1976 in ga ponovno najdemo nespremenjeno zapisanega tudi v Strokovnih osnovah za varstvo naravne in kulturne dediščine za UN Logatec iz leta 1982.

Varstveni režim za drevorede je začel za drevored Napoleonove lipe veljati leta 1985, ko je bil sprejet Odlok o razglasitvi drevoreda Napoleonove lipe za spomenik oblikovane narave (1985).

Varstveni režim je seznam omejitev, prepovedi in dejanj in posegov, ki so na območju naravne dediščine možna pod določenimi pogoji. Glavni cilj omejitev je, da se ohranijo lastnosti in celovitost naravne dediščine (Golob, 1982).

2.1.3.1 Varstveni režim za drevorede

Poglavje povzeto po Peterlinu in sod. (1976).

Omejitve

Prepovedano naj bi bilo:

- uničevati ali poškodovati drevje (veje, debla ali korenine),
- spreminjati oblikovno zasnovo drevoreda (npr. zasajati nova drevesa, kjer to ni dopustno),
- spreminjati ekološke pogoje, ki so potrebni za razvoj in obstoj drevja (npr. zvišanje ali znižanje talne vode, zniževanje zemljišča na rastišču, odkopavanje korenin, zasipavanje debla, ...) in
- izvajati takšna gradbena dela, ki lahko poškodujejo posamezna drevesa ali drevored (npr. miniranje, vibracije ...).

V soglasju s pristojno naravovarstveno službo je dovoljeno:

- izvajati dela, ki lahko vplivajo na drevored ali posamezna drevesa v njem (npr. rekonstrukcija cest, sprememba površine cestišča, njegovo širjenje, gradnja cestnih priključkov, kanalizacije, parkirnih prostorov),
- prečkati žične (npr. električne, telefonske) in druge cevne vode (npr. plinovod, vodovod ...).

Dovoljeno naj bi bilo:

- uporabljati drevored, ki je namenjen javni rabi (npr. kot komunikacija),
- jemati in nabirati semena ali plodove in
- znanstveno raziskovanje.

S stališča varstvo posameznih dreves v drevoredu, je treba upoštevati tudi varstveni režim za dendrološke naravne spomenike.

2.1.3.2 Varstveni režim za dendrološke spomenike

Poglavje natančno povzeto po Peterlinu in sod. (1976).

Omejitve:

Prepovedano je:

- sekati, lomiti ali kako drugače uničevati ali poškodovati drevesa (debla, korenine in veje),
- spreminjati rastiščne pogoje (npr. odstranjevati ali nanašati zemljo na rastišču, zasipavati deblo, namerno poplavljeni rastišče, spreminjati višino podtalnice, kislost tal, odlagati odpadke ali škodljive tekočine na območju rastišča ...),
- spreminjati osončenost dreves in rastišča (npr. razgaljati krošnjo ali deblo, zasenčiti drevesa z objekti ...),
- obešati plakate ali druge predmete na deblo, korenine ali veje (npr. svetilke, nosilce žičnih vodov, table, omarice, razgledišča ...) in
- postaviti večje stalne objekte neposredno na območju rastišča.

S soglasjem pristojne naravovarstvene službe je dovoljeno:

- spreminjati značaj neposrednega rastišča (npr. asfaltirati, betonirati, tlakovati, zasajati grmovje, drevje ali trave ...), v primeru, da ne ogrožajo dreves,
- sanitarni ukrepi (npr. odstranjevanje vej in vrhov, povezovanje debel in vej, utrjevanje podlage, zatiranje škodljivcev ...),
- postavljati manjše občasne objekte (npr. odre, kioske) na območju neposrednega rastišča,
- postavljati manjše stalne objekte (npr. spomeniška obeležja, vodnjake, svetilke, klopi ...) na območju neposrednega rastišča,
- nabirati cvetove, semena ali plodove in
- znanstveno raziskovanje.

Dovoljeno naj bi bilo:

- znanstveno raziskovanje, ki nima vpliva na biološko stanje drevesa (npr. dendrološke meritve ...) in
- gospodarsko izkoriščanje, ki ne poškoduje drevesa (npr. jemanje semen ali plodov za razmnoževanje).

2.2 DREVORED NAPOLEONOVIH LIP KOT NARAVNA VREDNOTA

V 4. členu Zakona o ohranjanju narave (ZON-UPB2) (2004) je opredeljen pojem naravne vrednote. Zapisano je, da: "Naravne vrednote obsegajo vso naravno dediščino na območju Republike Slovenije. Naravna vrednota je poleg redkega, dragocenega ali znamenitega naravnega pojava tudi drug vredni pojav, del žive ali nežive narave, naravno območje ali del naravnega območja, ekosistem, krajina ali oblikovana narava. To so geološki pojavi, minerali in fosili ter njihova nahajališča, površinski in podzemski kraški pojavi, podzemске jame, soteske in tesni ter drugi geomorfološki pojavi, ledeniki in oblike ledeniškega delovanja, izviri, slapovi, brzice, jezera, barja, potoki in reke z obrežji, morska obala, rastlinske in živalske vrste, njihovi izjemni osebki ter njihovi življenjski prostori, ekosistemi, krajina in oblikovana narava."

Zaradi nedvoumnosti navajam tekst natančno iz Pravilnika o določitvi in varstvu naravnih vrednot (2004), kjer je zapisano, da je bil vrednim delom narave podeljen status naravne vrednote državnega ali lokalnega pomena. Naravne vrednote državnega pomena so tiste, ki imajo mednarodni ali velik narodni pomen in za katere je pristojna država. Preostale naravne vrednote so lokalnega pomena in jih varuje lokalna skupnost.

V Pravilniku (2004) je zapisano tudi: "Naravne vrednote se opredelijo z eno ali več zvrstmi glede na eno ali več lastnosti, ki opredeljujejo del narave za naravno vrednoto in so pogojene z značilnostmi naravnih pojavov in naravnih oblik. Naravne vrednote se delijo na 10 zvrsti:

- površinske geomorfološke naravne vrednote,
- podzemeljske geomorfološke naravne vrednote,
- geološke naravne vrednote,
- hidrološke naravne vrednote,
- botanične naravne vrednote,
- zoološke naravne vrednote,
- ekosistemske naravne vrednote,
- drevesne naravne vrednote,
- oblikovane naravne vrednote in
- krajinske vrednote."

V Prilogi 4 Pravilnika o določitvi in varstvu naravnih vrednot (2004) so podrobneje opisane usmeritve za varovanje in razvoj. Poudarjeno je, da se lastnosti naravne vrednote ne smejo spreminjati, in da je treba poskrbeti, da je vidna podoba naravne vrednote čim manj spremenjena.

Zaradi nedvoumnosti je iz Pravilnika o določitvi in varstvu naravnih vrednot (2004) natančno povzeta tudi naslednja vsebina: Na naravnih vrednotah se lahko posegi in

dejavnosti izvajajo le, če ni drugih prostorskih ali tehničnih možnosti, pa tudi v tem primeru jih je treba opravljati tako, da se naravna vrednota ne uniči, in da se ne spreminjajo tiste lastnosti, zaradi katerih je bil del narave spoznan za naravno vrednoto. Na tej se praviloma ohranja obstoječa raba, možna pa je tudi takšna sonaravna raba, ki ne ogroža obstoja naravne vrednote in ne ovira njenega varstva. Naravna vrednota in neposredna okolica se po predpisanem postopku lahko uredita za obisk javnosti z izdelavo poti, razgledišč, počivališč, postavitvijo ograj, tabel z informacijami, opozorili in podobno.

Drevored je z imenom Logatec - drevored pod evidenčno številko 170 zapisan v Register naravne dediščine. Po zvrsti je oblikovana, drevesna naravna vrednota. Pomen je lokalni (Register naravnih vrednot, 2012).

2.3 STATUS ZAVAROVANJA

Drevored je zavarovan z Odlokom o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave (1985), ki na osnovi Zakona o naravni in kulturni dediščini (1981) določa, da je drevored Napoleonovih lip spomenik oblikovane narave. Je drevesna in oblikovana naravna vrednota lokalnega pomena.

Z začetkom veljave Odloka o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave (1985) je prenehal veljati Odlok o razglasitvi drevoreda na Logaškem polju za hortikulturni spomenik (1975).

Na podlagi 5. člena Odloka o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave (1985) je na območju spomenika oblikovane narave prepovedano uničevanje drevja ali njegovo poškodovanje, spreminjanje oblikovne zasnove drevoreda, spreminjanje vodostaja podtalnice, razsipavanje ali zniževanje zemljišča na rastišču, odkopavanje korenin, zasipavanje debla, odlaganje odpadnih snovi, spuščanje škodljivih tekočin, obešanje plakatov ali postavljanje kakšnih drugih predmetov na drevesa, korenine in veje ter obsekavanje vej. Dovoljeni so posegi v smislu rekonstrukcije in sanacije, kot je izvajanje sanitarnih ukrepov, odstranjevanje obolelih delov dreves ali posameznih dreves, utrjevanje podloge, vej in debla, zatiranje škodljivcev, spreminjanje površine neposrednega rastišča, gradnja cevnih vodov in rekonstrukcije cestišča ter znanstveno raziskovanje, ki ima lahko vpliv na biološko stanje dreves. Za vsakega od teh posegov je treba pridobiti soglasje pristojne organizacije za varstvo naravne in kulturne dediščine in lokacijsko dovoljenje pristojnega upravnega organa občine Logatec. Urejanje širše okolice spomenika se mora podrežati spomeniku.

Pristojni zavod za drevored Napoleonovih lip je Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, ki predlaga ukrepe za varstvo naravne vrednosti lokalni skupnosti. Pristojni

občinski upravni organ mora preprečevati posege, ki bi lahko spremenili lastnosti naravne znamenitosti. Za vsak predvideni poseg v drevored ali v njegovi okolici, pa naj gre za urejanje prostora ali varstvo okolja, mora pridobiti soglasje od pristojnega zavoda za varstvo naravne dediščine.

2.4 DREVORED NAPOLEONOVIH LIP KOT KULTURNA DEDIŠČINA

Napoleonov drevored lip je tipičen primer dvopomenske dediščine, saj spada tako med naravno kot kulturno dediščino.

2.4.1 Register nepremične kulturne dediščine

Drevored je kot enota Logatec – Lipov drevored (EŠD 7936) zapisan v Register nepremične kulturne dediščine pri Ministrstvu za kulturo. Zanj velja režim za varstvo vrtnoarhitekturne dediščine. Hkrati veljajo pri posegih v območje spomenika določila Odloka o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave (1985). To pomeni, da je skladno z določili Zakona o varstvu kulturne dediščine (1999) za posege v spomenik in njegovo vplivno območje potrebno pridobiti kulturno varstvene pogoje in soglasje pristojne strokovne službe (Register nepremične kulturne ..., 2011).

2.4.2 Strokovne zasnove varstva kulturne dediščine

V Strokovnih zasnovah varstva kulturne dediščine za območje občine Logatec, ki so jih pripravili Babič in sod. (2008) je zapisano, da mora na podlagi Zakona o varstvu kulturne dediščine (1999) pripravljavec pri sprejemanju aktov na področju urejanja prostora obvezno pri presoji vplivov na drevored, upoštevati Strokovne zasnove za varstvo kulturne dediščine. Strokovne zasnove izdela Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Ljubljana, kot pristojna strokovna javna služba.

Pri pripravi prostorskih aktov na območju občine Logatec, je treba upoštevati naslednje kulturno varstvene smernice:

- strokovne podlage s področja varstva kulturne dediščine za spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Logatec (Ljubljana, april, 2001),
- smernice varstva kulturne dediščine za Strategijo prostorskega razvoja Občine Logatec (Ljubljana, februar, 2007) in
- smernice varstva kulturne dediščine za Občinski prostorski načrt za Občino Logatec (Ljubljana, februar, 2008).

2.4.3 Varstveni režimi za kulturno dediščino

Zaradi nedvoumnosti je poglavje povzeto natančno po Jernejec Babič in sod. (2008).

Eden od glavnih ciljev in namenov prostorskega načrtovanja je varstvo in ohranitev kulturne dediščine. Z namenom preprečevanja poškodovanja, propadanja ali uničenja kulturne dediščine, se pri prostorskem načrtovanju upoštevajo naslednje zahteve:

- varstveni režimi iz aktov o razglasitvi kulturnih spomenikov,
- varstveni režimi za vso evidentirano kulturno dediščino in njeno vplivno območje in
- presoje vplivov na kulturno dediščino.

Za vse tipe kulturne dediščine velja:

- kulturna dediščina se varuje in ohranja na mestu samem,
- varuje se ustrezno veliko območje okoli dediščine, z namenom preprečitve neposrednih ali posrednih negativnih vplivov na dediščino,
- na objektih ali območjih dediščine niso dovoljeni posegi ali takšni načini izvajanja dejavnosti, ki bi prizadeli varovane vrednote in njihovo neposredno okolico in
- posegi in prostorske rešitve, ki prispevajo k trajni ohranitvi dediščine ali zvišanju njene vrednosti, so dovoljeni.

Za vse posege v kulturno dediščino, ki lahko spremenijo njen izgled, vključno z vzdrževalnimi deli, je treba pridobiti kulturno varstvene pogoje in soglasja.

2.4.3.1 Varstveni režim za vrtnoarhitekturno dediščino

Varuje se:

- zasnovno kompozicijo (oblika, struktura, velikost, poteze),
- kulturne sestavine (grajeni objekti, parkovna oprema, skulpture),
- naravne sestavine, ki so del kompozicije (vegetacija, voda, relief, ...),
- površine in objekte, ki so pomembni za celoto in
- umeščenost v širši prostor.

Pri drevoredih se še posebej varuje:

- oblikovno zasnovno drevoreda (dolžino, drevesne vrste, sadilno razdaljo, ...),

- ekološke pogoje, ki so potrebni za razvoj in obstoj drevja,
- rastišče pred gradbenimi posegi, ki bi lahko prizadeli posamezna drevesa in
- vsako posamezno drevo pred škodljivimi posegi (obsekavanje, namerne poškodbe, ...).

Zaradi svoje narave, potrebuje vrtnoarhitekturna dediščina stalno vzdrževanje. Za vzdrževanje mora biti izvajalec strokovno usposobljen in imeti soglasje pristojne kulturno varstvene službe.

3 KRONOLOŠKI PREGLED DOGAJANJA, POVEZANEGA S CESTO IN DREVOREDOM

Cesta, ki poteka skozi Napoleonov drevored, je bila zarisana na tej trasi že daleč v preteklosti. Ker je bila to ena glavnih cestnih povezav, je zasaditev mogočnega lipovega drevoreda ob njej pomenila, da ga bo videlo kar največje število popotnikov.

3.1 CESTA SKOZI DREVORED NAPOLEONOVH LIP

Cesta skozi drevored je bila že od nekdaj zelo pomembna, saj je prav po tej trasi potekala stara cesta Dunaj - Trst. Kakovost starih cest je bila slaba, uporabljali so jih za ježo, tovarništvo in ponekod tudi za vožnjo s preprostimi vozovi.

Kot navaja Trobič (2003), je leta 1558 prišel ukaz s cesarskega dvora na Dunaju, da je treba ceste izboljšati in razširiti na štiri navadne klaftre (1 klafta ali dunajski seženj = 1,89 m). Po ukazu cesarja Karla VI. so cesto Dunaj - Trst v obdobju od leta 1719 do 1728 temeljito obnovili, izboljšali posamezne odseke dotedanje ceste in jo razširili na širino treh sežnjev ali 5,7 m, tako da sta se na cesti lahko srečala dva vozova. To novo pot so imenovali "commerzial strasse – trgovska cesta". Dokončali so jo do leta 1728, ko je skozi Logatec v Trst potoval cesar.

Na Vrhniki je bilo v preteklosti pomembno rečno пристanišče, hkrati pa tudi območje, kjer so se združile tudi vse ostale cestne poti, ki so potekale proti Trstu. Glavna pot je od Vrhnike dalje potekala skozi Logatec in nato po glavni trasi skozi Postojnska vrata do Trsta.

Trobič (2003) navaja, da se je, predvsem v času od leta 1780 do leta 1857, ob glavni poti Dunaj - Trst močno razcvetelo furmanstvo. Furmanstvo je bila ena od najpomembnejših dejavnosti prebivalcev na tam območju ob stari cesarski cesti. Tako je cesta Dunaj - Trst zaslovela kot velika, dunajska, cesarska, trgovska, tržaška ali ljubljanska cesta.

Trobič (2003) navaja tudi, da so cesto, ki poteka od Vrhnike preko Logatca do Postojne, leta 1876 začeli graditi in obnavljati Avstrijci. Gradnjo so dokončali v času francoske okupacije leta 1811. Ljudje so cesto poimenovali "Cesarska cesta" oziroma "Cesta dveh cesarjev". Razširili so jo na 6,0 do 7,0 metrov. Razširitev je omogočila prevažanje večjih tovorov do pristanišča v Trstu. Predvsem so po njej prevažali les za potrebe tržaške ladjedelnice.

V času Ilirskih provinc in cesarja Napoleona je bil ob prenovljeni cesti čez Logaško polje zasajen lipov drevored. Drevesa ob cestah so v tem času sadili na daljših, izpostavljenih

cestnih delih zato, da so dajala senco, saj so bila potovanja veliko počasnejša. Zaradi lege ceste, drevored ne bi mogel nuditi sence popotnikom in živini, če bi bil zasajen samo na eni strani. To je verjetno tudi razlog, da so zasadili drevesa na obeh straneh ceste.

Ceste so se v obdobju furmanskega prometa dobro razvile. Kot navaja Trobič (2003), je bila cesta od Vrhniko do Dolenjega Logatca leta 1821 široka od 22 do 26 čevljev ali 6,9 do 8,2 metra. Povsod je bila zavarovana z robniki in opažnim zidom.

Furmanstvo je v drugi polovici 19. stoletja začelo počasi propadati zaradi razvoja železnice. Tako je tudi ob znameniti tržaški cesti furmanstvo povsem propadlo, saj je dograditev železniške proge Dunaj - Trst povzročila, da se je promet s ceste po večini preusmeril na tire. Po zatonu furmanstva so ceste povsem opustele.

Trček (1999) navaja, da so leta 1953 cesto skozi naselje Logatec in drevored popolnoma obnovili. Za obnovo so uporabili betonske plošče.

Temeljita obnova ceste je potekala tudi leta 1999. Takrat so na območju izven drevoreda odstranili betonske plošče in cesto asfaltirali, medtem ko je cesta skozi drevored še vedno sestavljena iz njih.

Cesto, ki poteka skozi Napoleonov drevored, označujemo kot del regionalne ceste Vrhniko – Logatec. Vozišče je še vedno betonsko in slabo. Prometne obremenitve na cesti skozi drevored hitro naraščajo. Kot navaja Jelovšek (2005), ima cesta oznako R2 – 409/301. Minimalna širina voznega pasu je 3,5 metra, širina robnega pasu 0,25 metra in širina bankine 1,0 meter.



Slika 1: Betonsko cestišče skozi drevored in varnostna ograja (Foto: Sušnik, 2013)

Leta 2008 je bila v sklopu širše sanacije drevoreda postavljena jeklena varnostna ograja na obeh straneh ceste skozi drevored. Ograjo so postavili z namenom povečanja prometne varnosti pri vožnji skozi drevored. Funkcija, ki jo ima ograja, je pozitiven doprinos k varnosti, vendar njen estetski izgled kvari podobo drevoreda.

3.2 DREVORED OD ZASADITVE DO DANES

3.2.1 Zasaditev drevoreda

Drevored Napoleonove lipe v Logatcu je bil zasnovan v času Ilirskih provinc. Točna letnica, kdaj je bil zasajen, ni znana, saj to ni nikjer dokumentirano. Po nekaterih podatkih naj bi sicer obstajali dokumenti, ki so pričali o zasaditvi drevoreda. Švajncer (2004) navaja, da so bili ti dokumenti shranjeni v arhivih, ki so v celoti zgoreli med 2. svetovno vojno.

Danes se lahko letnico in namen zasaditve drevoreda samo predvideva glede na ustno izročilo in na podlagi nekaterih zgodovinskih dogodkov. Že samo ime drevoreda, Napoleonove lipe, pove, da obstaja povezava s cesarjem Napoleonom Bonapartejem in dogajanjem v času, ko je s svojo vojsko prečkal naše ozemlje.

Frelih (2000) navaja, da se je leta 1797 še pod vladavino Habsburžanov začelo graditi novo cesto z Vrhnike prek Logatca, Grčarevca in Planine v Postojno. Njihovo oblast so tega istega leta prvič prekinili Francozi in nadaljevali z gradnjo ceste.

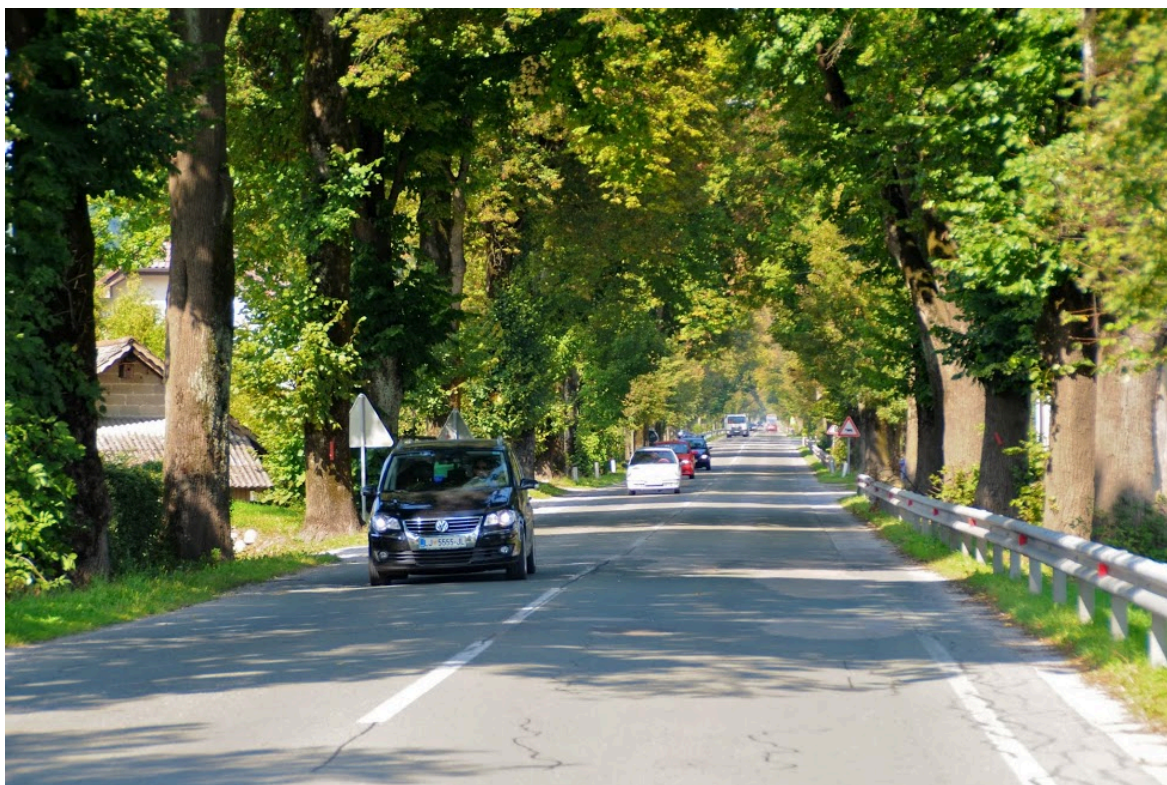
Francozi so se na naše ozemlje vrnili kar trikrat. Iz zgodovinskih virov je znano, da sta se ob prvem prevzemu oblasti, na poti preko našega ozemlja v Logatcu ustavila in prenočila francoski general Jean-Baptiste Bernadotte in cesar Napoleon Bonaparte. Po prvem in drugem prevzemu oblasti, so deželo hitro zapustili. Njihova kratkotrajna prisotnost ni imela večjega vpliva na življenje Logatčanov.

Kot navaja Frelih (2000), se je tretji prihod Francozov leta 1809 dokončno zapisal v zgodovino slovenskega ozemlja. V spopadih med Francozi in Avstrijci je zmagal Napoleon. V Schönbrunski palači na Dunaju je 14. oktobra 1809 Napoleon avstrijskemu cesarju Francu I. ultimativno predstavil zasnovo novega kraljestva "sedmero ilirskih pokrajin". Ustanovljene so bile Ilirske province.

Frelih (2000) navaja tudi, da se je Napoleon leta 1810 poročil z Marijo Luizo, hčerko avstrijskega cesarja Franca I. Po ljudskem izročilu naj bi v spomin na to poroko zasadili tudi prve lipe logaškega drevoreda, na območju med Kramarjevo gostilno in Raskovcem ob novi cesti, ki so jo v letih od 1805 do 1811 dokončali Francozi.

Po ustnem izročilu se je drevored ob zasaditvi imenoval Luizin drevored, zato je razlaga, da je bil drevored zasajen v spomin na Napoleonovo poroko, zelo verjetna. Marija Luiza je bila v tistem času bolj priljubljena med domačini, saj je med njimi prevladovala večja pripadnost avstrijski oblasti, kot pa Francozom. Kasneje je to ime drevoreda skoraj popolnoma izginilo iz spomina prebivalcev Logatca. Uveljavilo se je ime, pod katerim je drevored še vedno znan, Napoleonov drevored. Razlog je lahko ta, da Marija Luiza kot osebnost ni dosegla takšne svetovne slave, kot njen soprog Napoleon, zato je bilo drevored lažje povezati z znanim imenom, ki je hkrati sinonim za spomin na francosko okupacijo.

Kot navaja Frelih (2000), pa bi lahko drugo od razlag zasaditve drevoreda povezali s sajenjem t.i. "dreves svobode", ki se je razširilo po francoski revoluciji v Franciji. Zasajenih je bilo okoli šestdeset tisoč dreves. Tako obstaja možnost, da so ob nastanku Ilirskih provinc načrtno sadili drevesa tudi pri nas in tako simbolično prikazali francosko osvoboditev izpod avstrijske vladavine.



Slika 2: Drevored Napoleonove lipe (Foto: Sušnik, 2013)

3.2.2 Drevored v obdobju 1908 - 2013

V raznih publikacijah, knjigah, uradnih dokumentih in časopisih je možno najti zapise o drevoredu Napoleonovih lip. Zapisano je, kako so ga sanirali in vzdrževali skozi leta, zapisi o škodi, ki so jo utrpela drevesa zaradi prometnih nesreč ali vremenskih ujm,

prizadevanja za njegovo ohranitev, sprejeti odloki o zavarovanju, vpliv zunanjih dejavnikov na drevesa, ...

Posegi v drevoredu so bili v začetku namenjeni predvsem obnovi in vzdrževanju ceste, izboljšanju in širitvi cestišča in križišča. Skozi čas pa se je začel spreminjati odnos javnosti do drevoreda. Drevored je pridobil na pomenu in začeli so se posegi v smeri saniranja in vzdrževanja dreves. Prvi zabeležen primer, da se je nekdo javno zavzel za ohranitev drevoreda, izhaja iz leta 1951. Takrat se je za drevored zavzel en sam domačin, gospod Kristan, ki je preprečil posek celotnega drevoreda. Bil je izjemno spoštovan gospod, da je dosegel, da so ga uslišali. Naslednja od zmag v odnosu do ohranjanja drevoreda pa je zagotovo odločitev Podjetje za distribucijo električne energije, da prilagodijo daljnovod drevoredu. S tem je podjetje pokazalo, kako pomemben je za njih drevored in njegova ohranitev. Precej pozno, šele leta 1975, je prišlo do prvih korakov na poti k institucionalnemu varstvu s postopnim sprejemanjem odlokov o zaščiti drevoreda. S sprejetjem uradnih odlokov pa je tudi zavest o pomembnosti drevoreda med domačini zrasla in se razširila. Na pobudo krajanov so tudi ustanovili Sekcijo ljubiteljev drevoreda Napoleonovih lip.

Leto 1908

Iz tega leta sta ohranjeni dve fotografiji, na katerih je viden drevored. Fotografiji sta v zasebni lasti in je to tudi razlog, da sta še vedno dobro ohranjeni. Prva fotografija prikazuje zlet Notranjskih Sokolov na Logaškem polju, kjer je v ozadju viden drevored. Na drugi fotografiji pa sta vidna drevored in takratna makadamska cesta.



Slika 3: Zlet Notranjskih Sokolov na Logaškem polju leta 1908 z drevoredom v ozadju
(Garafolj, 2000: 8)



Slika 4: Posnetek drevoreda iz leta 1908 (Kompore, 1990: 302)

Leti 1951 in 1952

Kljub temu, da sega zasaditev drevoreda v čas Ilirskih provinc okoli leta 1810, obstaja prvi ohranjen kratek zapis o drevoredu šele iz tega obdobja. Leta 1951 in 1952 je potekala temeljita obnova ceste skozi drevored. Švajncer (2004) navaja, da so takratni graditelji poleg gradnje in betoniranja ceste nameravali tudi v celoti posekati lipe v drevoredu. Proti tem načrtom je posredoval domačin, lekarnar gospod Janez Kristan, ki je to preprečil in dosegel, da niso posekali celotnega drevoreda, temveč so lipe v njem le razredčili.

Leta 1956, 1972 in 1973

Daljnovod Logatec – Vrhnika, zgrajen leta 1956, daljnovod Logatec – Kalce, zgrajen leta 1972 in daljnovod Logatec – Žiri, zgrajen leta 1973, potekajo preko drevoreda v bližini cestnega križišča za Valkarton. Med gradnjo daljnovodov bi morali za nemoten potek trase posekati vrhove nekaterih lip v drevoredu. Namesto, da bi ob postavitvi daljnovoda Podjetje za distribucijo električne energije posekalo vrhove dreves, so se raje odločili za dvig daljnovoda nad vrhove in tako ohranitev dreves v celoti (Žitko, 2012).

Podjetje za distribucijo električne energije je s to odločitvijo, da ne bodo posegali v drevored, naredilo pomemben korak k ohranitvi drevoreda, kar zagotovo predstavlja eno od pomembnih prelomnic v odnosu do drevoreda.

V letih 1971 in 1972 so na Logaškem polju ob drevoredu zgradili podjetje Valkarton. Za potrebe Valkartona so leta 1972 razširili obstoječi kolovoz med drevoredom in podjetjem

in uredili cestno križišče v drevoredu, da so omogočili bolj direkten dostop do podjetja. Bokal (2012) navaja, da so v ta namen v drevoredu posekali 11 dreves.

Posek 11 lip je bila velika rana za drevored. Kljub razlogu za bolj funkcionalen dostop do podjetja, takšen poseg ni bil upravičen in so njegove posledice še vedno vidne, saj je na tem mestu še vedno velika vrzel v drevoredu zaradi cestnega križišča.



Slika 5: Vrzel v drevoredu ob križišču pri podjetju Valkarton d.d. (2011)

Leto 1974

Frelih (1998) navaja, da je zaradi slabega stanja cestišča tega leta potekala delna obnova ceste na območju drevoreda.

Cestišče ni bilo obnovljeno vse od let 1951 in 1952, ko so zgradili cesto iz betonskih plošč. Po toliko letih je bila cesta ponekod že precej uničena in zato potrebna obnove. Sama obnova cestišča ni imela vpliva na drevesa v drevoredu.

Leto 1975

Do tega leta so se za ohranitev drevoreda zavzemali le posamezni domačini in nekatera podjetja, kot je Podjetje za distribucijo električne energije. Leta 1975 pa so se začeli prvi premiki v smeri institucionalnega varstva. Prvi korak v tej smeri je bil razglasitev drevoreda za hortikulturni spomenik.

Kot navaja Maš (1975), je drevored na Logaškem polju za hortikulturni spomenik razglasila skupščina občine Logatec februarja 1975. Upravljanje z drevoredom je bilo predano krajevni skupnosti Dolenji Logatec, denar za njegovo vzdrževanje pa naj bi prihajal iz občinskega proračuna. Z odlokom so prepovedali sekanje in uničevanje nasada lip.

Leto 1982

Drugi pomemben korak se je zgodil maja leta 1982, ko je Regionalni zavod za spomeniško varstvo Ljubljana naredil popis naravne dediščine Slovenije, v katerem je bil zajet tudi drevored Napoleonove lipe v Logatcu ob cesti proti Vrhniku.

Golob (1982) navaja, da je bilo v popisu zapisano, da raste na vzhodni strani drevoreda 48 dreves, na zahodni strani pa 57 dreves. Ugotovljeno je bilo, da je potreben obnovitve. Manjkalo je 11 dreves, ki so bila posekana leta 1972 zaradi razširitve cestnega križišča za podjetje Valkarton.

Leto 1985

Do tretjega zelo pomembnega koraka institucionalnega varstva pa je prišlo aprila 1985, ko sta družbenopolitični zbor in zbor krajevnih skupnosti občinske skupščine Logatec obravnavala osnutek odloka o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave.

Odlok o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave

Odlok o razglasitvi drevoreda Napoleonove lipe za spomenik oblikovane narave (1985) je bil sprejet 24. 7. 1985 na seji zbora združenega dela in zbora krajevnih skupnosti Skupščine občine Logatec. Odlok je sestavljen iz enajstih členov. V njih je opis drevoreda in njegove lokacije v času sprejetja odloka. Zapisano je, katera zemljišča parcel obsega. Določeno je, da je imetnik pravice upravljanja na območju spomenika oblikovane narave Cestno podjetje Ljubljana. Zapisani so dovoljeni in nedovoljeni posegi na tem območju. Za vsakega od posegov je treba pridobiti soglasje pristojne organizacije za varstvo naravne in kulturne dediščine in lokacijsko dovoljenje pristojnega upravnega organa občine Logatec. Urejanje širše okolice spomenika se mora podrežati spomeniku. Zapisano je bilo tudi, da je za namensko rabo in ohranitev drevoreda potrebno izdelati sanacijski načrt in program kot sestavni del družbenih načrtov in planov občine in kulturne skupnosti. Strokovni nadzor nad drevoredom opravlja Ljubljanski regionalni zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine. Z dnem ko je začel veljati ta odlok, je prenehal veljati Odlok o razglasitvi drevoreda za hortikulturni spomenik (Odlok o razglasitvi drevoreda ..., 1985).

Leto 1986

Jeseni leta 1986 sta se na vodstvu takratnega Gozdarstva Logatec zglasila dipl. biol. Polona Vrhunc, strokovna sodelavka Zavoda za varstvo naravne in kulturne dediščine iz

Ljubljane, in dr. Vinko Strgar. Izrazila sta željo, da bi gozdarji prevzeli sanacijska dela v drevoredu.

Dr. Strgar je pripravil sanacijski načrt za drevored. V njem je zapisal, da na lepoto, urejenost in zdravje dreves in drevoreda najbolj negativno deluje naslednjih deset dejavnikov (Strgar, 1986):

1. drevesa s pretežno odmrli krošnjami,
2. polomljene in suhe veje, odmrli krni (štrclji) slabo požaganih ali polomljenih vej,
3. poškodovana debla,
4. na debla pritrjeni tujki, suhljat in smetišče pod drevesi,
5. talna obrast in podrast pod drevjem,
6. v spodnjem delu obraščena debla,
7. neurejeni lipovi panjevcji,
8. grmovje v drevoredu,
9. večinoma pregoste krošnje in
10. vrzeli zaradi manjkajočih dreves.

Vodstvo Gozdarstva Logatec je prevzelo načrt in začelo s sanacijskimi deli. Po sanacijskem načrtu so že jeseni 1986 odstranili sedem oslabelih lip. Vse lipe so bile odstranjene s panji vred (Garafolj, 2000).

Drevesa so bila v precej slabem stanju, zato je bila načrtna sanacija dobrodošla in potrebna. Dela so v letu 1986 stekla hitro po pripravi sanacijskega načrta in se nato nadaljevala spomladi naslednje leto. Postopki sanacije so vsekakor pripomogli k boljšemu stanju dreves in ohranitvi drevoreda.

Leto 1987

Spomladi leta 1987 so logaški gozdarji začeli saditi nove lipe v vrzeli. Vsa dela v drevoredu so bila opravljena brezplačno, saj je prostovoljno sodelovalo kar nekaj delovnih organizacij, društev in posameznikov iz Logatca. Nove sadike je financirala Kulturna skupnost Slovenije.

Zasajenih je bilo 185 novih lip v medsebojni razdalji 12-15 m, glede na velikost vrzeli. Vsaka lipa je imela varovalni količek. Vse lipe, tako novo zasajene kot stare, so tudi označili s številkami: desna, vzhodna stran z oznako V in številkami od 1-141, leva, zahodna stran z oznako Z in številkami od 1-149. Skupno je bilo v drevoredu 290 lip (Garafolj, 2000).

Leto 1988

Iz Soglasja k melioraciji na Logaškem polju, ki ga je tega leta izdal Ljubljanski regionalni zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine je razvidno, da so strokovni nadzorniki

spomenika v severnem delu na vzhodni strani drevoreda opazili sedem polomljenih, deloma ali popolnoma izruvanih in drugače poškodovanih lip, ki so bile posajene leto prej v času sanacije drevoreda. Na zahodni strani je bila poškodovana ena lipa.

Nadzorniki so ugotovili, da so bile poškodbe namerne, kar pokaže dvostranski odnos do drevoreda. Na eni strani so ljudje, ki se zavedajo pomembnosti drevoreda in želijo pomagati pri njegovi ohranitvi, kar so pokazali tudi s prostovoljnim delom pri sanaciji leto prej, medtem ko so na drugi strani tudi takšni, ki jim ohranitev drevoreda nič ne pomeni.

Poškodovana drevesa so istega leta tudi sanirali.

Leto 1989

Zaradi počasne rasti novih sadik lip je bila naročena pedološka raziskava zemlje in nasveti za preprečitev nadaljnega propadanja lip v drevoredu. Raziskavo je izvedel Oddelek za agronomijo Biotehniške fakultete (Garafolj, 2000).

Potekala je obsežna sanacija drevoreda pod strokovnim vodstvom GG Ljubljana, Gozdarstvo Logatec, in tedanjega regionalnega Zavoda za varstvo naravne in kulturne dediščine. Nadomestno so zasadili 185 lip (Šmid Hribar in Gutnik, 2011).

Tega leta je potekala tudi sanacija dreves, pri kateri so uporabili strokovno drevesno kirurgijo. Na tak način sta bili strokovno sanirani dve starejši lipi v drevoredu in lipa pri Cestni bazi v Logatcu, ki je nekdaj bila sestavni del drevoreda (Garafolj, 2000).

Leto 1991

V okviru vsakoletne ureditve drevoreda so nadomestili 10 lip skupaj z zamenjavo sadilne zemlje, odstranili talne in debelne plasti in pognojili skladno z rezultati pedološke raziskave iz leta 1989 (Pogodba št. ..., 1991).

Leto 1992

Švajncer (2004) navaja, da so tega leta med vzdrževalnimi deli, v okviru zemeljskih del, izkopali tri obcestne kamne (kantone) in tri stare lipove panje ob stari lipi, ki stoji ob Cestni bazi.

To je potrdilo domnevo, da je lipa ostanek prvotnega obcestnega drevoreda Napoleonovih lip, kljub temu da se nahaja nekaj sto metrov naprej od drevoreda v smeri proti Vrhniku in ni poravnana z linijo drevoreda, ampak je njena lokacija navezana na linijo ceste, ki začne tu že zavijati.

Leto 1994

Ob vsakoletni ureditvi drevoreda so v tem letu na novo posadili 20 lip in sanirali poškodovana drevesa (Pogodba za sadnjo ..., 1994).

Leto 1996 in 1997

Švajncer (2004) navaja, da je decembra leta 1996 in januarja leta 1997 zaradi hude zime in močnega žleda bilo kar precej poškodb na lipah v drevoredu.

To je bila še ena zima v vrsti mnogih, ki so in bodo imele negativne posledice na drevesa. Predvsem starejša drevesa so bolj izpostavljena lomljenju vej pod težo snega in žleda. Vse skupaj pa pripelje do slabše prometne varnosti v zimskem času.

Leto 1999

Cestno podjetje Ljubljana je ob poskusu sanacije drevoreda nestrokovno obrezalo lipe. Rezi vej niso bili estetski in fiziološko primerni, zaradi česar je prišlo do motenj pri rasti, počasnega celjenja ran na drevesih in postopnega propadanja nekaterih dreves (Osredkar, 2000).

Leto 2000

Gospod Franc Mihevc, gozdar in ljubitelj narave, je posvečal veliko časa in skrbi drevoredu in bil določen za skrbnika drevoreda.

Leta 2000 je podal naslednje napotke, ki so po njegovem mnenju potrebni za delo v drevoredu (Garafolj, 2000):

1. sprejeti spremembo Odloka o razglasitvi drevoreda Napoleonovih lip za spomenik oblikovane narave, ki se pripravlja in se ni spremenil že od leta 1991,
2. naročiti analizo tal pri Kmetijskem inštitutu oziroma pri Katedri za pedologijo na oddelku za agronomijo Univerze v Ljubljani,
3. skladno z izsledki pedološke analize pognojiti vsa drevesa,
4. nadomestno posaditi uničena in porušena drevesa,
5. dvakrat letno odstraniti talno in stebelno obrast,
6. obrezati krošnje mladih in starih lip,
7. dvakrat letno pokositi travo,
8. mlada drevesa zalivati v času poletne suše,
9. preprečiti soljenje cest z NaCl in le-to nadomestiti s KCl,
10. namesto peskanja ceste z apnenim peskom je treba obvezno uporabljati dolomitni pesek,

11. odstraniti smrekovo živo mejo, ki ovira rast mladih lip na zahodni strani drevoreda pri hiši ob Tržaški cesti,
12. ponovno oštevilčiti vse lipe v drevoredu,
13. urediti primerno odvodnjavanje atmosferske vode s cestišča,
14. vsa dela naj bodo izvedena pod strokovnim vodstvom Regionalnega zavoda za varstvo naravne in kulturne dediščine, Ljubljana,
15. delo naj opravi strokovno usposobljen izvajalec.

Leto 2002

Pride do ustanovitve Sekcije ljubiteljev drevoreda Napoleonovih lip, kar kaže na to, da po mnenju krajanov institucionalno varstvo ni dovolj. Sekcija je bila ustanovljena novembra leta 2002 v okviru Turističnega društva Logatec. Pobudnik za ustanovitev sekcije je Franc Mihevc, poleg njega pa še Branka Kogoj Jaksetič, Anita Garafolj in Pavle Mihevc. Decembra tega leta so se njeni člani prvič sestali. Namen sekcije je, da se popularizira lipov drevored in da opozarja na nepravilnosti, do katerih prihaja v drevoredu. Sekcija se je povezala z Zavodom za varstvo naravne dediščine.

Programske smernice sekcije so (Malavašič, 2002):

- spremljanje stanja drevoreda (žaganje vej, sanacija debel ...),
- opozarjanje na nepravilnosti, do katerih prihaja v drevoredu (soljenje cestišča, odvajanje deževnice, gost promet, smog, razlitje motornega olja, zastrupljanje tal ...),
- urejanje drevoreda (krošnja, kamniti krogi ob deblu),
- sodelovanje s strokovno službo na Upravi za naravno dediščino v Ljubljani,
- sodelovanje z naravovarstvenimi inšpektorji,
- sodelovanje z učenci OŠ "8 talcev" pri projektu Napoleonovih lip in priprava aktivnosti za promocijo drevoreda (promenada, razstave ...),
- ureditev statusa uradnega skrbnika drevoreda in
- sodelovanje pri razglasitvi drevoreda za državni spomenik.

Leto 2003

Leta 2003 je na pobudo skrbnika drevoreda Zavod za varstvo kulturne dediščine naročil sanacijo drevoreda in tako je prišlo do nadomestne saditve starih dreves in mlajših dreves (skupno 11 dreves), ki so bila poškodovana ali posušena. Poškodovana drevesa so sanirali. Odstranili so suhe in poškodovane veje. Nekaterim drevesom so naredili korekcijo krošnje (Jernejec Babič, 2003).

Leto 2006

Leta 2006 so delno sanirali drevored na mestih, kjer so bila poškodovana drevesa.

Leto 2007

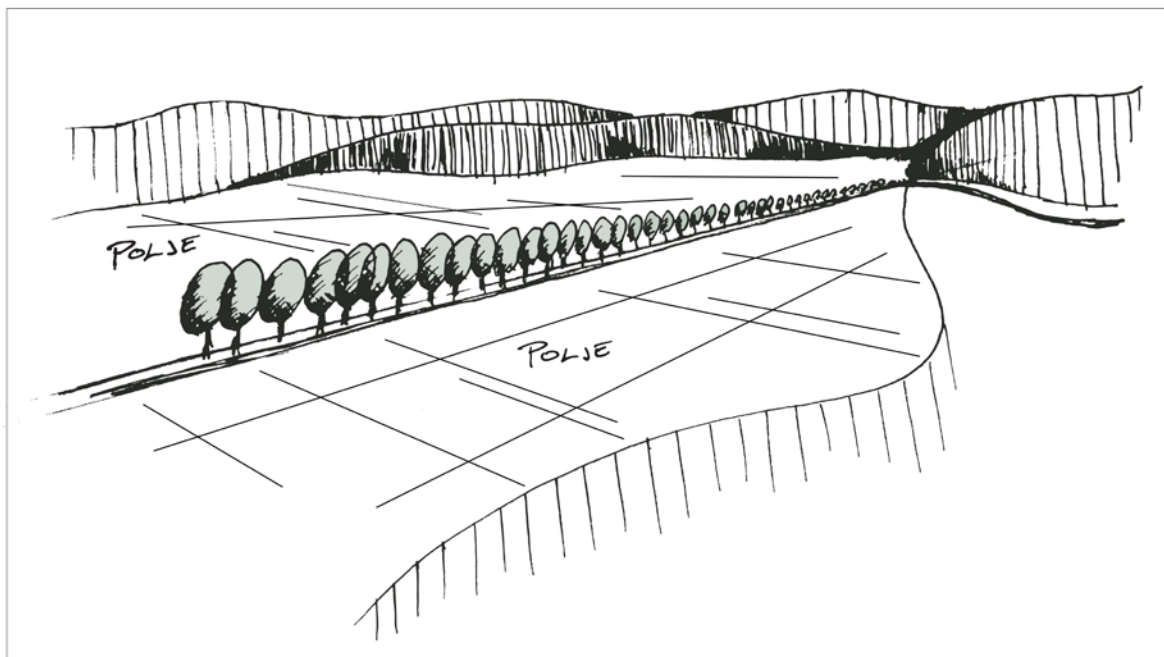
V okviru vzdrževanja dreves je bil izveden nedovoljen poseg v drevored, na katerega je Zavod za varstvo kulturne dediščine opozorila Sekcija ljubiteljev drevoreda Napoleonovih lip. Mlajšim drevesom so bile nepravilno odstranjene debelne stranske veje v cestnem profilu, kar je povzročilo razvoj nesimetričnih krošenj dreves. Zaradi tega posega je bila potrebna sanacija poškodovanih dreves (Jernejec Babič, 2007a).

Istega leta poleti je hudo neurje povzročilo veliko škodo na dveh lipah in sicer na eni v drevoredu in na drugi pri Cestni bazi, ki je ostanek prvotnega drevoreda in naj bi bila po pričevanjih celo najstarejša še stoječa lipa (Jernejec Babič, 2007b).

Leto 2008

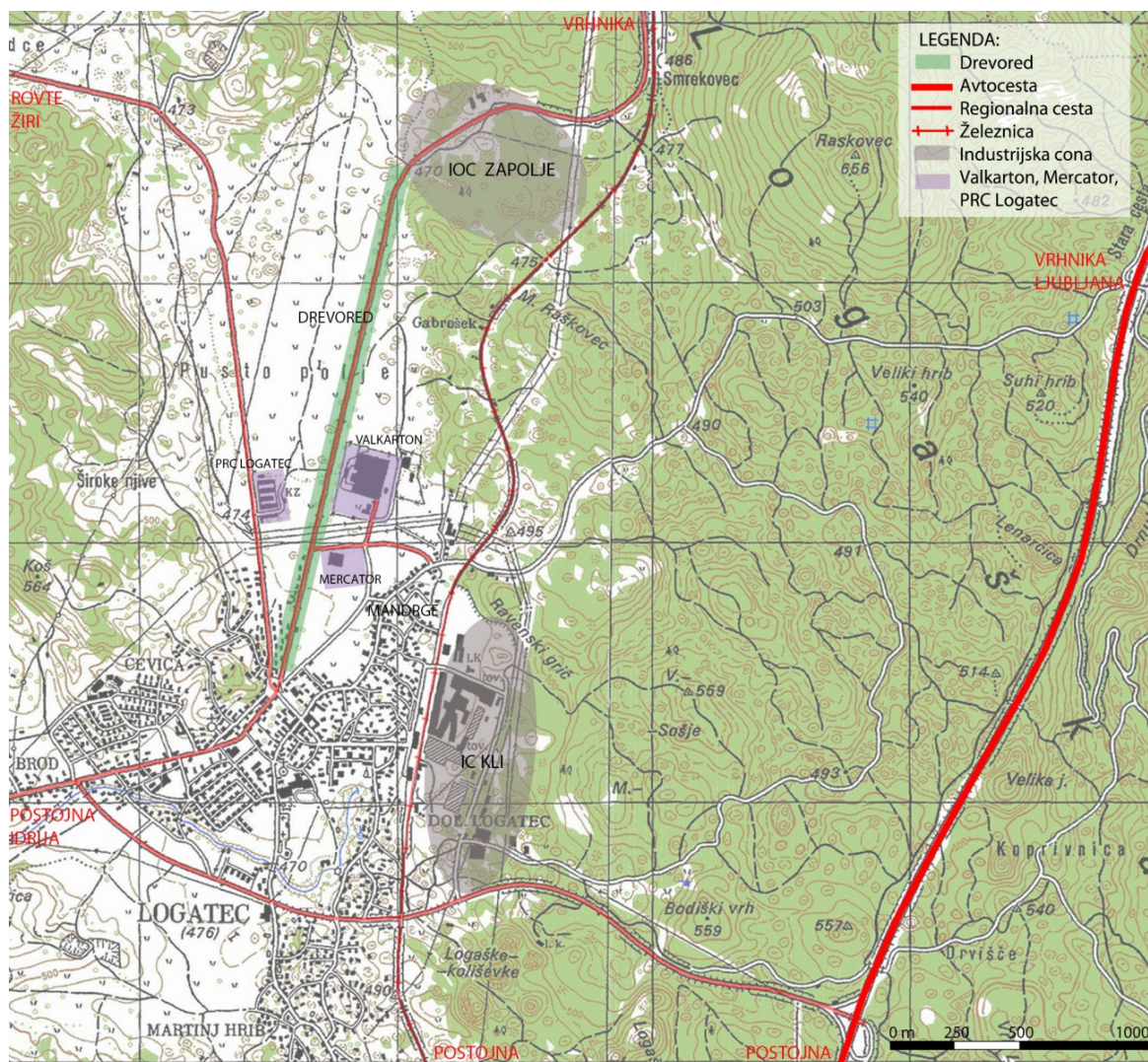
Potekala je obsežna sanacija, v kateri je bilo posekanih osem dreves zaradi suhosti, večjih mehanskih poškodb, razkroja debla, večjih dvojnih vrhov, ki so bili slabo zraščeni ali celo nezaraščeni in vertikalnih razpok. Ocenjeno je bilo, da vsa ta drevesa grozijo s porušitvijo in ogrožajo prometno varnost. Odstranili so tudi ostanke drevesa, ki je bilo podrt v poletnem neurju. Vsem mlajšim drevesom so oblikovali krošnje, odstranili suhe in poškodovane veje ter dvignili profil krošenj. Izvedli so tudi vezavo glavnih vrhov na 22. drevesih. Najmlajša drevesa, ki so bila suha in so imela poškodovana debla, so nadomestili z novimi sadikami. Prav tako so nadomestili tudi vsa v celoti odstranjena drevesa. 29 novih lip z obsegom 20 do 25 centimetrov so zasadili pozno jeseni (Brus, 2008).

3.2.3 Umeščenost drevoreda v prostor



Slika 6: Skica drevoreda Napoleonovih lip na Pustem polju

Drevored predstavlja izrazito linijsko telesnino, ki strukturno močno izstopa v prostoru pretežno ploskovnega značaja. Kontrast med poljem in drevoredom, daje tudi pomen za širšo prepoznavnost. Gre za prostorsko značilnost in strukturno razmerje, ki ju je vredno ohraniti in si hkrati še prizadevati za izboljšanje stanja, na primer s poenotenjem velikosti dreves in zasaditvijo vrzeli, kar bi ustvarilo enoten volumen in z eliminacijo objektov, ki so bili na polju zgrajeni naknadno in so ta kontrast nekoliko zakrili.



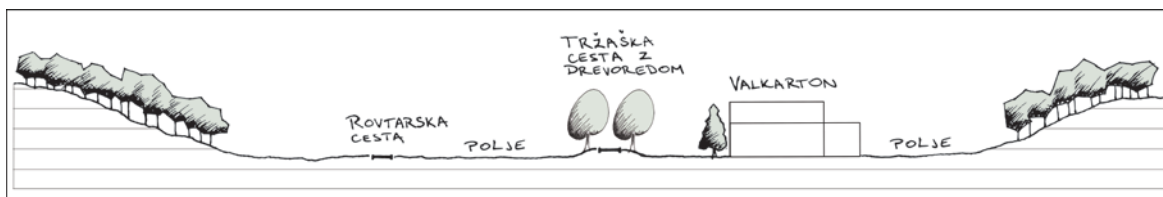
Slika 7: Prostorska situacija (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995)

Drevored Napoleonovih lip stoji na Logaškem polju, ki se razprostira severno od naselja Logatec. Zasajen je ob regionalni cesti Vrhnika - Logatec, ki je glavna prometna povezava med naseljema Vrhnika in Logatec in poteka v smeri sever-jug. Vzhodno od regionalne ceste poteka, vzporedno z njo, železniška proga Ljubljana – Koper in nekoliko odmaknjena avtocesta Ljubljana – Koper. Zahodno od regionalne ceste Vrhnika – Logatec preko Logaškega polja poteka regionalna cesta Logatec – Žiri, ob kateri stoji Pedagoško raziskovalni center za živinorejo Logatec (PRC Logatec), ki deluje v okviru Oddelka za zootehniko Biotehniške fakultete.

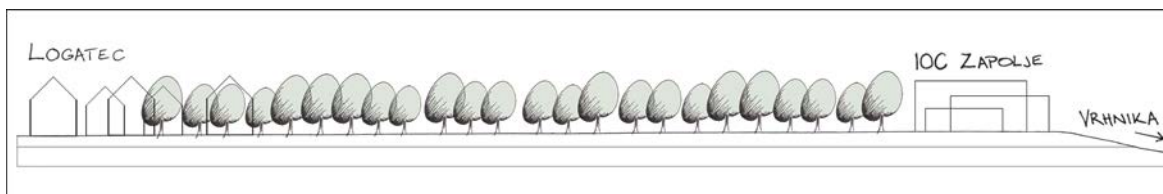


Slika 8: Ortofoto posnetek Logaškega polja (Geopedia, 2011)

Drevored stoji severno od naselja Logatec. Med križiščem pri Valkartonu in koncem drevoreda na jugu so ob drevoredu stanovanjske hiše z neposrednimi dovozi na glavno regionalno cesto med drevesi drevoreda. Hiše so bile tu zgrajene naknadno, ko je bil drevored že zasajen. Drevored je med hišami najbolj ohranjen in drevesa tam rastejo najbolj strnjeno.



Slika 9: Skica prereza Pustega polja v smeri vzhod - zahod



Slika 10: Skica prereza Pustega polja v smeri sever - jug



Slika 11: Inventarizacija s severne strani Pustega polja proti Logatcu

3.2.4 Sestava drevoreda in opis drevesnih vrst

Drevored je leta 1985, ko je bil razglašen za spomenik oblikovane narave, sestavljalo 105 dreves lip (*Tilia platyphyllos* Scop.) in lipovcev (*Tilia cordata* Mill.). Na desni, vzhodni strani je stalo 57 dreves, na levi, zahodni strani pa 48 dreves. Drevored je imel več vrzeli, ki so nastale z odstranitvijo dreves ob gradnji in betoniranju ceste v letih 1951-1952 in zaradi bolezni posameznih dreves. Drevesa so različno stara in velika zaradi postopnega obnavljanja (Odlok o razglasitvi ..., 1985).



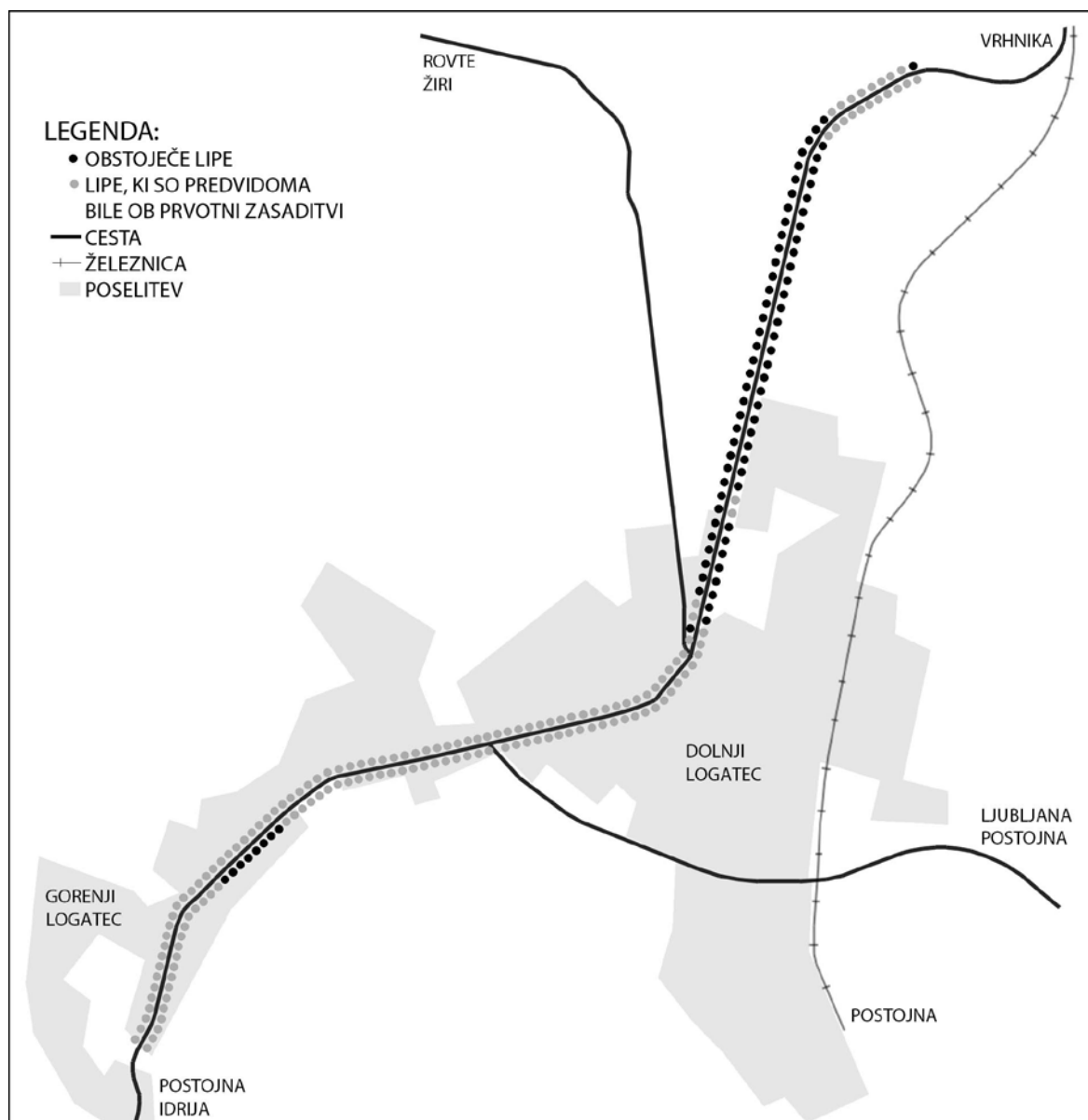
Slika 12: Vstop v drevored (2011)

Leta 2013 je v drevoredu 289 dreves. Na desni, vzhodni strani je 140 dreves, na levi, zahodni strani pa 149 dreves. Vsa drevesa v drevoredu imajo na deblu pritrjene zaporedne številke. Začetek je v naselju Logatec.

Drevored je dolg 1850 metrov, v preteklosti pa naj bi bil še precej daljši. Po ustnem izročilu je bil dolg približno 3 kilometre. Tekel naj bi skozi ves Logatec do naselja Kalce. Edini možni dokaz za to je 11 lip, ki še vedno rastejo ob cesti v Gorenjem Logatcu nasproti domačije Balant. Ta drevesa imajo približno enak obseg in medsebojno razdaljo kot drevesa v drevoredu. Podatkov o takšni dolžini drevoreda ne najdemo zapisanih v nobenem dokumentu, zato se je možno opreti le na ustno izročilo in meritve na terenu (Garafolj, 2000).



Slika 13: 11 lip v Gorenjem Logatcu (Foto: Sušnik, 2013)



Slika 14: Shema zasnove celotnega drevoreda po predvidevanjih iz prvotne zasaditve

Obseg starejših lipovih dreves v drevoredu se v povprečju giblje med 2,2 m in 3,8 m. Drevesa, ki imajo obseg preko 3 m, so predvidoma iz prvotne zasaditve drevoreda. Takšnih dreves v drevoredu je bilo leta 2000 še 18 (Garafolj, 2000).

Ob nekdanji Cestni bazi na koncu drevoreda stoji najdebelejša lipa z obsegom 5,6 m, ki je bila po predvidevanjih nekdanj del drevoreda. Zaradi hudih starostnih poškodb, so odstranili polovico debla, ki se je odlomila. Popolnoma ima tudi obrezano krošnjo.

Lipa je zelo stara in v tako slabem stanju, da možnosti za obnovo njene krošnje z arborističnimi ukrepi ni. Če želimo lipo na obstoječem mestu obnoviti, je potrebno

odstraniti staro drevo in ga nadomestiti z novim. Pri tem se je treba vprašati, ali je obstoječa lipa sploh tako pomembna, da se ji namenijo tolikšno pozornost in sanacija. Nahaja se izven drevoreda in je od njega ravno toliko oddaljena, da na prvi pogled ni opaziti izrazite povezanosti z njim. Razvoj industrijske cone na območju njenega rastišča, je povzročil dodatno razčlenitev obcestnega prostora in posledično tudi lipa na tem mestu ne izstopa več od okolice. Še pomembnejše vprašanje je, čemu moramo dati prednost, naravi ali kulturi. Drevo je živo in kot tako ima svojo življenjsko dobo. Ta lipa je v obdobju odmiranja. Ali se ji dopusti naravni cikel, da lipa dokončno odmre, razpade in se njeno kulturno vrednost vidi prav v tem, da je ostanek prvotne zasaditve, ki ima izreden zgodovinskega pomena, ali pa se jo smatra bolj kot kulturni objekt, ki ga je potrebno za vsako ceno vzdrževati v dobrem stanju, pri čemer njena zgodovinska vrednost ni tako pomembna, kot je pomemben njen izgled in simbol mogočnega lipovega drevesa na določeni točki. V tem primeru je smiselno staro propadajočo lipo zamenjati z novim zdravim drevesom.



Slika 15: Lipa pri nekdanji Cestni bazi (2011, 2013)

Prvotna razdalja med drevesi na vsaki strani ceste je ob zasaditvi merila od 4 do 5 metrov. V letu 2000 so bila drevesa med seboj v povprečju oddaljena od 11 do 12 metrov. Toliko večja razdalja med drevesi je posledica posegov iz let 1951 in 1952, ko so poleg gradnje in betoniranja ceste tudi razredčili lipe v drevoredu. Najkrajša razdalja med dvema drevesoma je 8 metrov, najdaljša pa 18 metrov (Garafolj, 2000).

Betonsko cestišče skozi drevored meri v širino 7,5 m, cestišče z varnostnim pasom pa 14,5 m. V ta pas so vštete tudi lipe drevoreda (Garafolj, 2000).

Drevored sestavljata dve vrsti avtohtonih lip, in sicer lipovec ali malolistna lipa (*Tilia cordata* Mill.) in velikolistna lipa (*Tilia platyphyllos* Scop.). Nekaj dreves je vrste srebrna lipa (*Tilia tomentosa* Moench).



Slika 16: Lipovec (Lipa in lipovec, 2012)



Slika 17: Velikolistna lipa (Lipa in lipovec, 2012)



Slika 18: Srebrna lipa (Trees and shrubs, 2011)

Lipe so različnih starosti, zaradi sajenja novih dreves v vrzeli, ki so nastale skozi čas in postopnega odstranjevanja starih poškodovanih lip in nadomeščanja z novimi. Če bi bile lipe enake vrste enako stare, bi lahko iz tega pridobili nekaj podatkov o času zasaditve, tako pa so tudi lipe znotraj iste vrste različnih starosti.

Lipovec (*Tilia cordata* Mill.) in srebrna lipa (*Tilia tomentosa* Moench) zrasteta do 25 metrov visoko, velikolistna lipa (*Tilia platyphyllos* Scop.) pa do 35 metrov. Razlika v velikosti je kar precejšnja, zato je bolje saditi samo eno vrsto lipe, da drevored deluje bolj enotno.

Lipovec in srebrna lipa dobro prenašata suh zrak, zmerno sušo, zbita tla in sta odporna proti onesnaženemu zraku, zato sta zelo primerna za sajenje v drevoredih. Velikolistna lipa pa slabo prenaša sol, steptana tla in onesnažen zrak in je zato za sajenje v drevoredih ob cesti manj primerna vrsta (Brus, 2012).

4 PROBLEMI NA OBMOČJU DREVOREDA, KI JIH POVZROČA PROMET

Ugotovitve:

- prevelika gostota (frekvenca) prometa skozi drevored,
- prepletanje različnih uporabnikov ceste:
 - turistični cilj, scenska vožnja,
 - vsakdanja uporaba cestne povezave Logatec – Vrhnika,
 - dostop do industrijske cone,
- velikost in teža vozil, tovorna vozila,
- prometna varnost:
 - soljenje ceste z NaCl in posipanje z apnenim peskom,
 - poškodbe na deblih zaradi neustreznega načina košnje trave in prometnih nesreč,
 - nevarno križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste.

4.1 PREVELIKA GOSTOTA (FREKVENCA) PROMETA SKOZI DREVORED

Drevored Napoleonovih lip je bil zasajen ob glavni prometni poti Dunaj-Trst, po kateri je potekal večji del prometa, saj je bila to glavna povezava. Zasajen je bil v času, ko je bilo furmanstvo v razcvetu, tako so skozi drevored potovali predvsem z vozovi. Tak promet ni imel večjega vpliva na drevesa v drevoredu. Drevored je v tistem času imel funkcijo, da daje senco popotnikom in živini, ki prečkajo dolgo Logaško polje (Trobič, 2003).

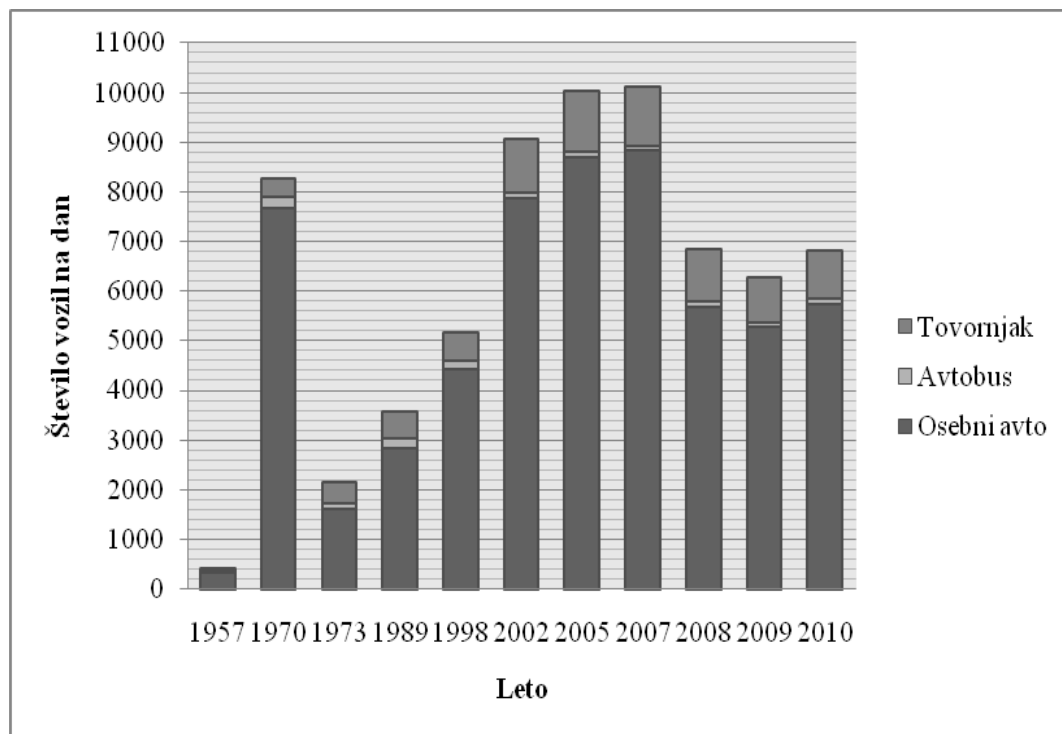
Z razvojem avtomobilizma so vozove na cesti skozi drevored počasi zamenjala motorna vozila. Drevored je tako izgubil svojo prvotno funkcijo, hkrati pa pridobil druge funkcije, predvsem simbolno. Ceste se je začelo hitro obnavljati. Tako je leta 1952 potekala tudi obnova ceste skozi drevored. Šlo je za asfaltiranje in betoniranje ceste, kar je imelo negativen vpliv na uspevanje lip v drevoredu (Švajncer, 2004).

Z boljšimi cestami in večjo hitrostjo vozil je začel obcestni drevored predstavljati večjo nevarnost za potnike v primeru prometnih nesreč. Hkrati pa tudi vozila v primeru prometne nesreče lahko poškodujejo drevesa. Zaradi večje varnosti je treba v zimskem času soliti in posipati ceste, kar ima negativen vpliv na drevje. Z večjo gostoto prometa se je povečal tudi delež izpušnih plinov, kar tudi negativno vpliva na drevesa.

V Sloveniji se je po letu 1960 močno povečal cestni promet. Povečal se je tudi na območju Logatca in skozi drevored na regionalni cesti Vrhnika-Logatec. Na Ministrstvu za promet in zveze, Direkcija RS za ceste, hranijo podatke o frekvenci prometa skozi drevored za različna obdobja.

Preglednica 1: Povprečni letni dnevni promet na regionalni cesti R2 – 409/301 (Vrhnika - Logatec)
(Prometne ..., 2013)

LETO	Število vozil na dan		
	osebni avto	Avtobus	Tovornjak
1957	346	55	27
1970	7675	212	374
1973	1600	140	410
1989	2847	187	552
1998	4438	152	588
2002	7878	103	1096
2005	8691	107	1240
2007	8825	103	1188
2008	5693	102	1053
2009	5275	103	912
2010	5741	101	973



Slika 19: Povprečni letni dnevni promet na regionalni cesti R2 – 409/301 (Vrhnika - Logatec)
(Prometne ..., 2013)

Intenzivna rast prometa je bila zabeležena v obdobju od leta 1952 do leta 1972. Po letu 1972 se je frekvenca prometa skozi drevored močno zmanjšala, saj je bila takrat zgrajena avtocesta Ljubljana-Postojna. To je povzročilo preusmeritev večjega dela prometa z regionalne ceste na avtocesto. Na račun večjega števila vozil na cestah in z izgradnjo Industrijsko obrtne cone Zapolje in centra Mercator se je frekvenca prometa skozi drevored spet povišala. Ponovno je zaznati upad prometa po letu 2008, ko je bil uveden sistem cestninjenja z vinjetami.

Drevored stoji ob zelo frekventni cesti. Ko je bil leta 1985 sprejet odlok o zavarovanju, je bila frekvenca vozil nižja in tudi drevored ni bil tako ogrožen, kot v letu 2013. Logatec se modernizira, širi in še vedno razvija novo industrijsko cono. Frekvenca prometa je ogromna. Posledično drevored hitreje propada in je zaradi tega tudi nevaren.

4.2 PREPLETANJE RAZLIČNIH UPORABNIKOV CESTE

Kot je v svojem diplomskem delu zapisal Jelovšek (2005), velik problem predstavlja prepletanje prometnih funkcij glavne prometne povezave, ob kateri stoji drevored. Cesta služi funkcijama daljinskega in regionalnega povezovanja, kot tudi zbiranju prometa in oskrbi prostora.

Med uporabniki ceste skozi drevored gre večinoma za vsakdanje uporabnike povezave med Logatcem in Vrhniko. Velikemu deležu uporabnikov cesta predstavlja tudi najhitrejši dostop do Industrijske cone Zapolje, saj ta nima urejene direktne povezave z avtocesto. Majhen delež uporabnikov pa se pelje po cesti skozi drevored zaradi turističnega cilja oziroma scenske vožnje.

Prepletanje uporabnikov vpliva na zmanjšanje prepustnosti in prometne varnosti. Uporabniki ceste za scensko vožnjo se peljejo počasneje in namenjajo manj previdnosti prometu, če želijo zaužiti mogočnost drevoreda. Vsakdanji uporabniki želijo čim hitreje prevoziti dolgo ravno cesto in prehitevanje na slabem cestišču lahko hitro pripelje do prometne nesreče. Veliko obremenitev za promet v drevoredu pa predstavlja težek tovorni promet, ki skozi drevored dostopa do industrijske cone.

4.3 VELIKOST IN TEŽA VOZIL, TOVORNA VOZILA

Občina Logatec s svojimi prostorskimi plani spodbuja pospešeno gradnjo industrijskih kompleksov. Gre predvsem za novejšo Industrijsko cono Zapolje, krajše IOC Zapolje, ki se močno razvija na severnem koncu drevoreda. Obsega približno 630.000 m². Več kot desetino površine zavzema veliko logistično središče Intereuropa d. d., ki obremeni cesto s tovarnjaki, zaradi pretovarjanja in skladiščenja blaga (Jelovšek, 2005).

Industrijska cona nima urejenega neposrednega dostopa do avtoceste, ampak poteka najbližji dostop z avtoceste po regionalni cesti skozi naselje Logatec in skozi drevored. Velikost in teža tovornih vozil imata negativen vpliv na drevesa, predvsem na njihov koreninski splet. Tovorna vozila je treba preusmeriti na druge, alternativne prometnice, ki ne vodijo skozi drevored. Takšnih prometnic v Logatcu še ni, vendar so se že pojavile pobude zanje.



Slika 20: Del IOC Zapolje z drevoredom v ozadju (2011)

4.4 PROMETNA VARNOST

4.4.1 Soljenje in posipanje cest ter poškodbe zaradi neustreznega načina košnje trave in prometnih nesreč

Debelinska rast je eden od kazalnikov rasti, ki se v prečnem prerezu debla kaže v bolj ali manj periodičnem oblikovanju branik. S primerjavo debelinske rasti dreves, ki rastejo na različnih rastiščih, se lahko razbere vpliv neposredne okolice na rast drevja v določenem časovnem obdobju. Ob pripravi raziskovalne naloge Lipe v Logatcu so izmerili debelinsko rast dreves v drevoredu in dreves na drugih lokacijah, odmaknjenih od ceste ter analizirali rezultate. Glavna ugotovitev je bila, da lipe v drevoredu slabše uspevajo. Analize so pokazale tudi, da lipe na različnih straneh (travniki-cesta) rastejo različno hitro. Pri vseh drevesih so prirastki na strani travnika večji, kot na strani ceste. Z betoniranjem ceste leta 1952 so se prirastki na cestni strani zmanjšali in lipe so začele na tej strani počasneje uspevati kot na strani travnika (Garafolj, 2000).

Zaradi prometne varnosti je treba ob prometnici urediti obcestni prostor. K temu spada tudi košnja trave ob cesti skozi drevored. Kosi se strojno, pri čemer pa prihaja do poškodb na deblih dreves. Kot navaja Mihevc (2008), ima kar 25 % dreves na vzhodni strani in 35 % dreves na zahodni strani na deblih poškodbe od košnje.

Številčni promet in slabo cestišče pripeljeta tudi do številnih nesreč v drevoredu. Pred postavitvijo kovinske varnostne ograje ob cesti skozi drevored, ki je estetsko povsem neprimerna za ta prostor, ni bilo nobene zaščite med cesto in drevesi. Kar nekaj nesreč je bilo, ko se je vozilo zaletelo v deblo in povzročilo škodo na drevesu. Tak primer je bila lipa z oznako 58 na vzhodni strani, ki so jo zaradi poškodb zamenjali. Na zahodni strani pa še vedno rasteta dve lipi, številka 65 in 67, na katerih so še vidne posledice prometnih nesreč.

Cestišče je zaradi varnosti zgrajeno tako, da z njega v času padavin odteka voda. V obcestnem prostoru ni urejenega pravilnega odvodnjavanja, zato voda s cestišča zateka na rastišče dreves in vpliva na slabo rast mlajših dreves.

Veliki problemi se v drevoredu pojavijo v zimskem času. Nekatera drevesa so že zelo stara in v slabem stanju, zato se pod težo snega ali žleda hitro polomijo. Nastanejo poškodbe na drevesih. Odlomljene veje lahko padejo na cestišče in predstavljajo veliko nevarnost za voznike. S cestišča je treba tudi splužiti sneg v obcestni prostor k lipam, pri čemer so poškodbam izpostavljene predvsem mlade sadike.

Cesta skozi drevored je iz betona. Betonsko vozišče je bolj podvrženo nenadni podhladitvi in s tem poledici kot asfaltno vozišče. Ministrstvo za promet navaja, da se za posip državnih cest uporabljajo posipni materiali (NaCl) izbranih granulacij, ki se dobavljajo skladno s sprejetimi tehničnimi pogoji in so primerljivi z evropskimi standardi (Lipov drevored ..., 2006). Tako tudi cesto na odseku skozi drevored v zimskem obdobju posipajo proti poledici v skladu z zakonom oziroma veljavnim izvedbenim programom zimske službe kot ostale državne ceste v Sloveniji. Za preprečevanje poledice na asfaltnih in betonskih voziščih se uporablja kamena ali morska sol (NaCl), raztopina CaCl_2 in raztopina MgCl_2 . Ministrstvo za promet navaja, da je to optimalna rešitev glede na prometno varnost, strošek posipa in varstvo okolja (Odgovor ..., 2006).

Glavno nevarnost za drevesa v drevoredu predstavlja prav soljenje cestišča z natrijevim kloridom (NaCl) in njegovo posipavanje z apnenim peskom v zimskem času, ki uničujeta rastišče. Omenjeno sol bi bilo primerneje nadomestiti s kalijevim kloridom (KCl).



Slika 21: Drevored pozimi (2011)

Velikolistna lipa (*Tilia platyphyllos*) in lipovec (*Tilia cordata*) sta občutljiva oziroma netolerantna na sol (Swift, 2003). Zastrupljenost tal ob cestišču se najbolj odraža na številnih hirajočih mladih sadikah, ki jih je treba vedno znova nadomeščati.

Zaradi počasne rasti novih sadik lip je Oddelek za agronomijo Biotehniške fakultete leta pod vodstvom Prusa in Lobnika (1989) izvedel pedološko raziskavo. Naredili so listno analizo in meritve talnih dejavnikov rasti. Izmerili so zbitost tal, pH in karbone v tleh. Rezultati so pokazali, da so tla v drevoredu zelo zbita, kar neposredno omejuje rast in razvoj korenin z mehaničnim oviranjem in posredno, tako da se zaradi zbitosti precej zmanjša volumen por in s tem dostopnost kisika do korenin. V zbitih tleh je tudi slaba drenaža in je zato nivo z vodo nasičene cone pogosto previsok. Analiza je pokazala še prekomeren dvig talnega pH-ja, kar povzroča pomanjkanje oziroma motnje pri sprejemanju posameznih elementov rastlini. Vrednosti pH-ja so se gibale v razponu od 7,0 do 7,7. Vzrok za visoko reakcijo tal so pripisali količinam različnih elementov v tleh (Prus in Lobnik, 1989):

- količina kalcija previsoka,
- količina magnezija prenizka,
- količina natrija visoka,

- količina kalija nizka,
- količina fosforja prenizka.

V raziskavi je bilo ugotovljeno, da so tla v drevoredu zastrupljena zaradi soljenja z NaCl, posipavanja cestišča z apnenim peskom in zaradi odpadnih olj in nafte pri izpiranju cestišča.

Na podlagi pedološke raziskave je bilo podanih nekaj priporočil za sanacijo stanja. Za znižanje reakcije tal je bila priporočena uporaba zelene galice. Okoli dreves so naredili vrtine. Vanje so nasuli zeleno galico v različnih koncentracijah. Uporaba zelene galice je vplivala tudi na povečanje mobilnosti kalcija v tleh in s tem njegovo spiranje v večje globine tal. Za povečanje količine magnezija v tleh je bila priporočena uporaba dolomitnega peska. Tudi za posipanje cestišča. Znižanje količine natrija bi dosegli s prepovedjo soljenja cest z NaCl in rednim zalivanjem dreves v daljših obdobjih brez padavin. Za povečanje količine fosforja je bila priporočena uporaba kislega fosfatnega gnojila (Prus in Lobnik, 1989).

Najpomembnejši priporočen ukrep je bil prepoved uporabe NaCl za soljenje cestišča in njegovo nadomestilo s KCl. Namesto peskanja z apnencem pa uporaba dolomita. Priporočena je bila tudi ureditev odvodnje padavinske vode s cestišča mimo dreves (Prus in Lobnik, 1989).

Kljub ukrepom za izboljšanje rastnih pogojev so se nekatere lipe posušile. Te so odstranili in posadili nove. Pred sajenjem so v celoti zamenjali zemljo. S Cestno upravo Ljubljana so se dogovorili, da ne bodo več solili z NaCl, temveč bodo posipali s KCl. Vendar v letu 2013 še vedno uporabljajo NaCl. Uporablja se več soli kot peska, ker pride na pesku hitreje do nesreče, poškodbe na avtomobilih in stroški čiščenja pa so večji.

4.4.2 Nevarno križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste

V naselju Logatec, ob vstopu v drevored je nevarno križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste. Če se pripeljemo iz severne smeri skozi drevored, je to prvo križišče v naselju. Proti zahodu se odcepi edina regionalna cesta proti Rovtam in Žirem. Proti vzhodu pa se odcepi Tovarniška cesta, ki vodi skozi naselje Logatec mimo nakupovalnega centra Tuš do železniške postaje. Če se pripeljemo iz smeri Rovt, je zelo slab pregled nad vozili, ki prihajajo iz severne smeri skozi drevored. Zaradi velikega pretoka prometa se je težko vključiti v promet s Tovarniške ali Rovtarske na Tržaško cesto. Križišče je nepregledno, nevarno in preobremenjeno.

Leta 2010 je potekalo štetje prometa, kar je pokazalo prometno zasičenost križišča. Po podatkih iz tabele o prometni obremenitvi je križišče v 24 urah na povprečni dan v letu

prepeljalo 6.958 vozil, od tega je bilo 5.741 osebnih vozil, 143 motorjev, 101 avtobus, 805 tovornih vozil in 168 tovornih vozil s priklopnikom (Prometne obremenitve ..., 2011).

Direkcija Republike Slovenije za ceste je to križišče opredelilo kot križišče, v katerem se zgodi v povprečju več prometnih nesreč in predstavlja zelo nevarno mesto v cestnem omrežju.



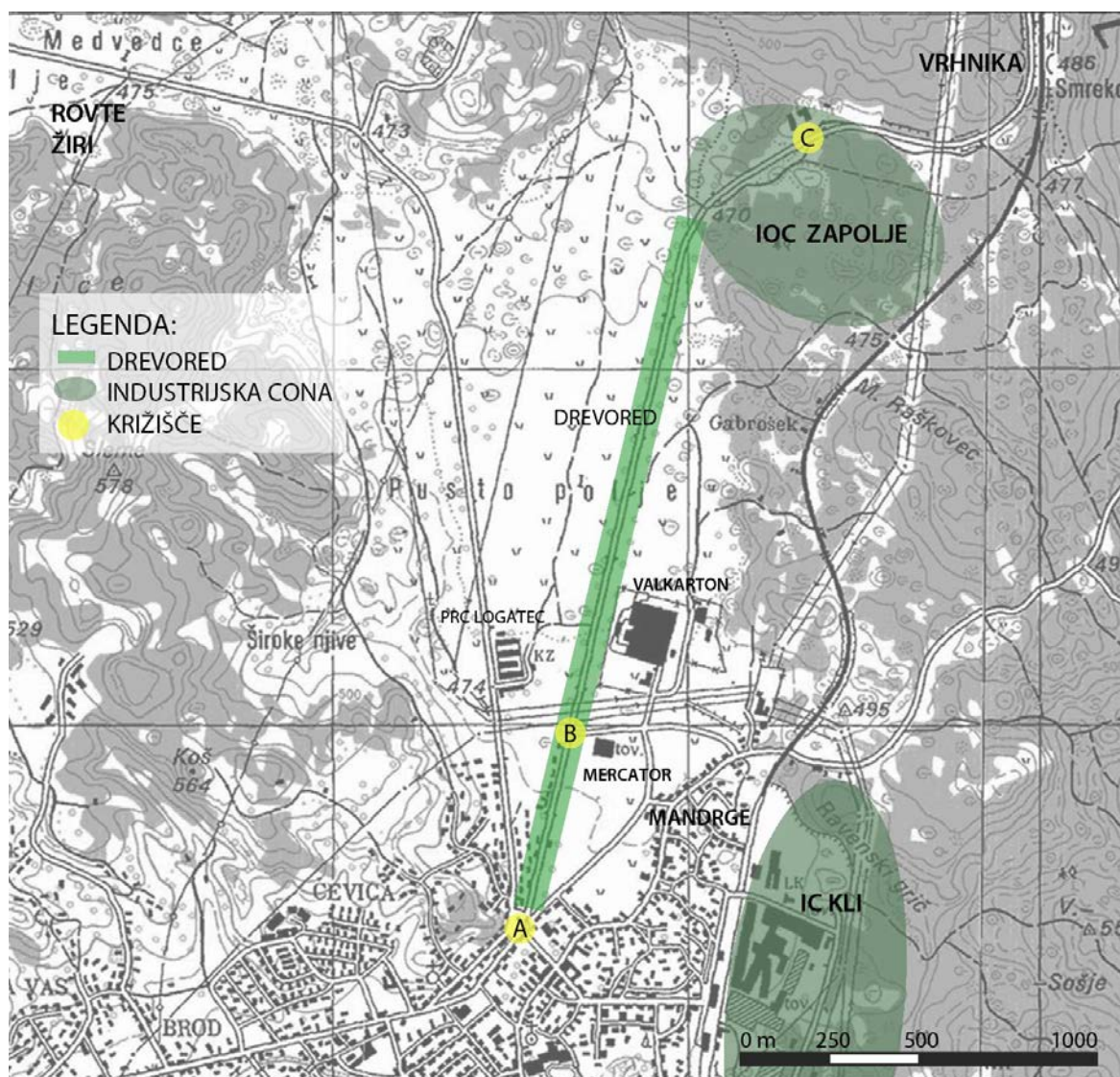
Slika 22: Križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste (Štefančič, 2008: 19)

5 MOŽNI UKREPI ZA ZMANJŠANJE PROMETA SKOZI DREVORED IN IZBOLJŠANJE STANJA DREVOREDA

5.1 UKREPI ZA ZMANJŠANJE PROMETA SKOZI DREVORED

- vpliv preureditve križišč A, B in C na drevored,
- nova obvoznica – Trase 1, 2 in 3,
- prometni znaki za selekcijo prometa.

5.1.1 Vpliv preureditve križišč A, B in C na drevored



Slika 23: Križišča A, B in C (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995)

Križišče A – Preureditev križišča Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste

Zaradi nepreglednosti, nevarnosti in preobremenjenosti je treba preurediti križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste. Možni sta dve rešitvi. Ena rešitev je semaforizacija križišča, druga rešitev pa izgradnja krožnega križišča.

Nobena od rešitev nima direktnega vpliva na drevesa v drevoredu, saj se križišče nahaja pred vstopom v drevored. Širitev križišča za potrebe njegove preureditve, ne doseže prvih lip drevoreda. Križišče obravnavamo zaradi bližine drevoreda in ker se zaradi njegove problematičnosti pojavljajo težnje po izgradnji krožnega križišča v drevoredu, kot je opisano v poglavju Križišče B.

Semaforizacija križišča bi zaradi velikega pretoka prometa, še posebej ob prometnih konicah, ustvarjala velike prometne zastoje. Da bi vzpostavili tekoči promet skozi križišče, je bolj smiselna in funkcionalna rešitev s krožnim križiščem. Ob upoštevanju podatkov iz štetja prometa je ta rešitev za promet učinkovitejša.

V obstoječem križišču je premalo prostora za izgradnjo ločenih pasov za zavijanje. Prav tako ni dovolj prostora za izgradnjo krožnega križišča v dani situaciji. Izvedba katerekoli rešitve je tako problematična zaradi pomanjkanja prostora za širitev križišča. V ta namen bi bilo treba podreti Kramarjevo hišo, ki stoji ob križišču med Rovtarsko cesto in Tržaško cesto v smeri sever in prestaviti Batičev spomenik NOB, ki stoji v bližini križišča.

Katerakoli rešitev bi pripomogla k večji varnosti vključevanja prometa z Rovtarske in Tovarniške ceste na Tržaško cesto. Hkrati bi rešitev vplivala na umiritev prometa ob vstopu v naselje, kar bi posledično pripomoglo k večji varnosti pešcev in kolesarjev ter zmanjšanju nesreč v križišču. Križišče pa bi še vedno ostalo preobremenjeno. Večina tovornega prometa proti Rovtam bi še vedno potekala skozi naselje ali drevored in skozi križišče. V tem primeru je najbolje razbremeniti križišče s preusmeritvijo prometa drugam. K temu bi v veliki meri pripomogel dodaten priključek v smeri Rovt na drugi lokaciji.

Preureditev tega križišča nima vpliva na zmanjšanje prometa v drevoredu. Vpliva le na boljšo pretočnost v križišču, večjo prometno varnost in umiritev prometa ob vstopu in izstopu iz drevoreda.

Križišče B – Krožno križišče v drevoredu z novim priključkom na Rovtarsko cesto

Ob proučevanju prometnih problemov v križišču Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste se je že nekajkrat pojavila ideja, da bi se na območju sredi drevoreda, kjer je bil leta 1982 zgrajen odcep za podjetje Valkarton, zgradilo novo krožno križišče.

Ministrstvo za promet je aprila leta 2006 podalo mnenje o izgradnji krožnega križišča pri Valkartonu v drevoredu in o predvideni novi cestni povezavi z regionalne ceste Vrhnika – Logatec na regionalno cesto Logatec – Žiri. Mnenje je bilo, da je predvidena lokacija na najbolj primernem mestu, neposredno ob poselitvi in z minimalnim posegom v lipov drevored. Ker je ob izgradnji krožnega križišča predviden poseg v lipov drevored, ki je razglašen za spomenik oblikovane narave, je bila s strani Ministrstva za promet podana pobuda na Ministrstvo za okolje in prostor za izdelavo državnega lokacijskega načrta (Lipov drevored ..., 2006).

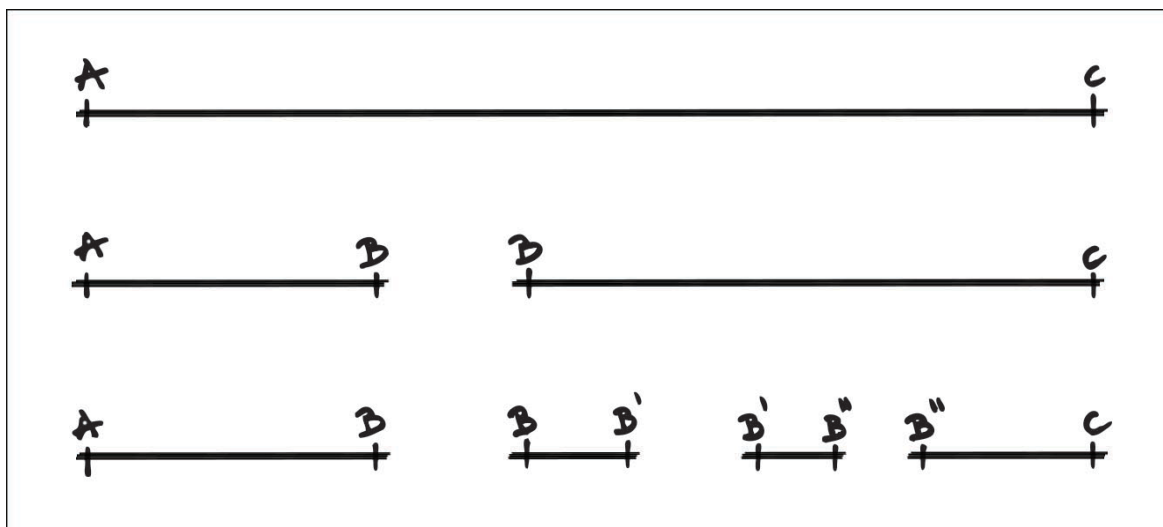
Februarja leta 2008 je bila sklicana občinska seja o Napoleonovem drevoredu v Logatcu. Predstavnica Zavoda za varstvo kulturne dediščine gospa Petra Jernejec Babič, univ. dipl. kraj. arh., konservatorska svetovalka, je izrazila pomisleke glede predvidenega krožišča. Predlagala je, da se naredi podroben načrt.

Občina Logatec izgradnjo krožišča v drevoredu podpira. Spomladi leta 2009 je bil sklican poseben sestanek na to temo, ki so se ga udeležili predstavniki Direkcije za ceste, projektanta Ministrstva za kulturo in občine Logatec. Ugotovili so, da gre za smotno rešitev črne točke ob izteku Rovtarske ceste na Tržaško. Predstavnik Ministrstva za kulturo ni soglašal z lokacijo in sicer z razlogom, da bi bilo treba posekati preveč lip. Predlagal je pripravo rešitve, s katero bi posekali čim manj lip (Istenič, 2009).

O izgradnji krožišča pri Mercator centru in novi povezavi za Rovte je bila leta 2005 izvedena tudi internetna anketa na spletnem portalu občine Logatec. Anketiranci so v njej sodelovali prostovoljno. Nanjo so odgovarjali predvsem krajani, ki jih problem prometne varnosti osebno zadeva in takšni, ki se izrazito zavzemajo za ohranitev drevoreda. Glede na rezultate ankete je nekaj več kot polovica anketirancev za izgradnjo krožišča, malo manj kot 30% proti, dobrih 20% pa za, če se podre največ pet lip.

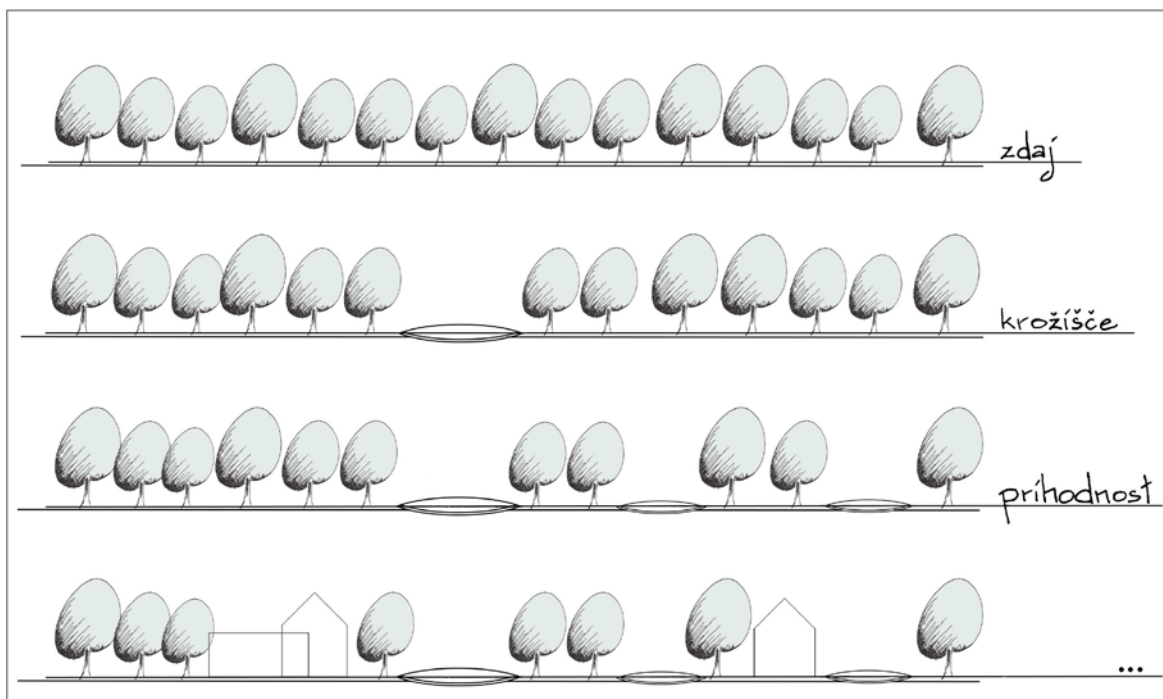
Z izgradnjo krožnega križišča v drevoredu, bi se v veliki meri prometno razbremenilo nevarno križišče Rovtarske in Tržaške ceste na začetku Logatca, saj bi se velik del prometa, ki pride iz smeri Rovt preusmerilo v novo križišče. Z izgradnjo nove povezave proti Rovtam, ki bi sicer uničila rodovitne kmetijske površine, preko katerih je predviden njen potek, bi se nekoliko skrajšala pot voznikom, ki so namenjeni iz smeri Rovt proti Vrhniki ali v obratni smeri. Frekvenca vozil skozi drevored pa se s to rešitvijo ne bi nič zmanjšala.

Krožno križišče predstavlja tudi ukrep za umirjanje prometa. Njegova postavitve na lokaciji pred vstopom v center Logatca, kjer se srečamo z velikim številom pešcev in kolesarjev, je zelo smiselna z vidika prometne varnosti.

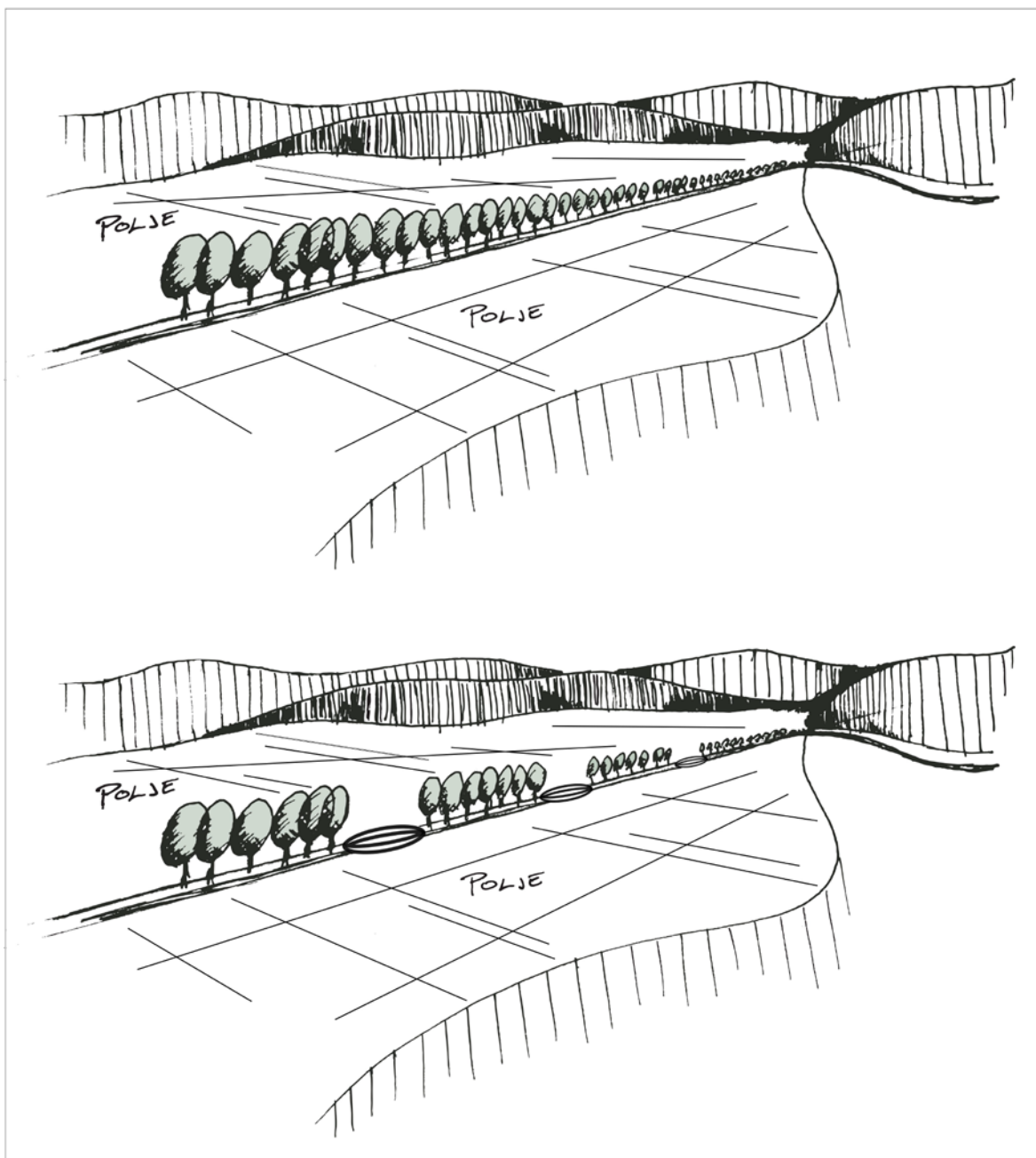


Slika 24: Shematski prikaz drevoreda zdaj, z novim krožiščem in z možnim dodatnim razpadom v prihodnosti

Za izvedbo te rešitve bi bilo treba posekati enajst lip v drevoredu. To bi močno okrnilo njegov videz. Drevored bi razpadel na dva dela in tako izgubil svojo enotnost. Nastala bi dva drevoreda in s tem bi izgubil status najdaljšega obcestnega drevoreda v Sloveniji. Njegova vrednost bi se zmanjšala, kar bi lahko pripeljalo do novih posekov v prihodnosti in do večjega uničenja drevoreda.



Slika 25: Drevored kot celota, razpad na dva dela in možen trend za prihodnost



Slika 26: Skica celotnega drevoreda na polju in skica (možnega) razpada drevoreda zaradi izgradnje novih križišč

Izgradnjo krožnega križišča v drevoredu je možno povezati z obnovo celotnega drevoreda, tako da se bi pri oblikovanju nove zasnove drevoreda upoštevala oblika, ki jo v prostor vnese krožišče. Ob novem krožišču se lahko zasadi nove lipe, ki sledijo liniji krožišča. Drevored s to zasaditvijo še vedno ne bi deloval enotno in še vedno bi bil razdeljen na dva dela. Velika bi bila tudi razlika med novimi majhnimi lipami ob krožišču in starimi visokimi lipami drevoreda. Nova zasnova drevoreda bi tako dobila popolnoma novo

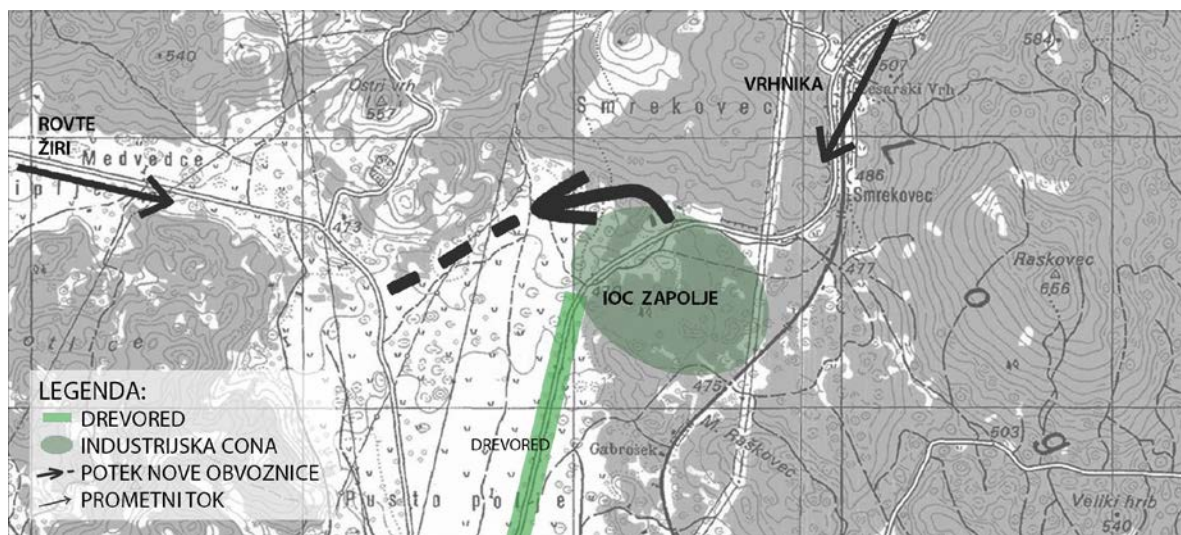
obliko. Ta ideja je sicer v nasprotju z odlomkom, vendar že samo krožišče prispeva k tako veliki spremembi v drevoredu, da je smiseln razmislek tudi o večjih spremembah, ki presegajo trenutne omejitve.

Križišče za podjetje Valkarton d. d. je bilo zgrajeno brez soglasja pristojnih varstvenih služb. Šlo je za nedovoljen poseg in veliko rano za drevored. Ob predlogih za preureditev križišča lahko tako razmislimo tudi o odstranitvi križišča in ponovni zasaditvi dreves na mesto, kjer so nekoč že rasla. Nov glavni dostop do Valkartona d. d. in Mercator centra bi potekal po že obstoječih cestah preko Mandrg, ki bi bil nekoliko manj funkcionalen. Če pogledamo s stališča varovanja drevoreda, je to najboljša možna rešitev. Drevored bi tako ponovno dobil enotno polno linijo.

Križišče C – Križišče pri IOC Zapolje in nov priključek na Rovtarsko cesto

Namesto priključka na Rovtarsko cesto iz sredine drevoreda, pri križišču za Valkarton d. d., kot je bilo opisano v varianti Križišče B, se lahko zgradi povezava od obstoječega štirikrakega križišča na Tržaški cesti pri IOC Zapolje po severni strani Logaškega oziroma Pustega polja do Rovtarske ceste.

Predlagan cestni odsek skrajša pot iz Rovt oziroma Žirov proti Vrhniki in Ljubljani za kar 4 km. Nova povezava bi pripomogla k zmanjšanju števila vozil skozi drevored. Vozila namenjena iz smeri Vrhnike proti Rovtam ali v obratni smeri, bi se preusmerila na nov cestni priključek še pred vstopom v drevored.

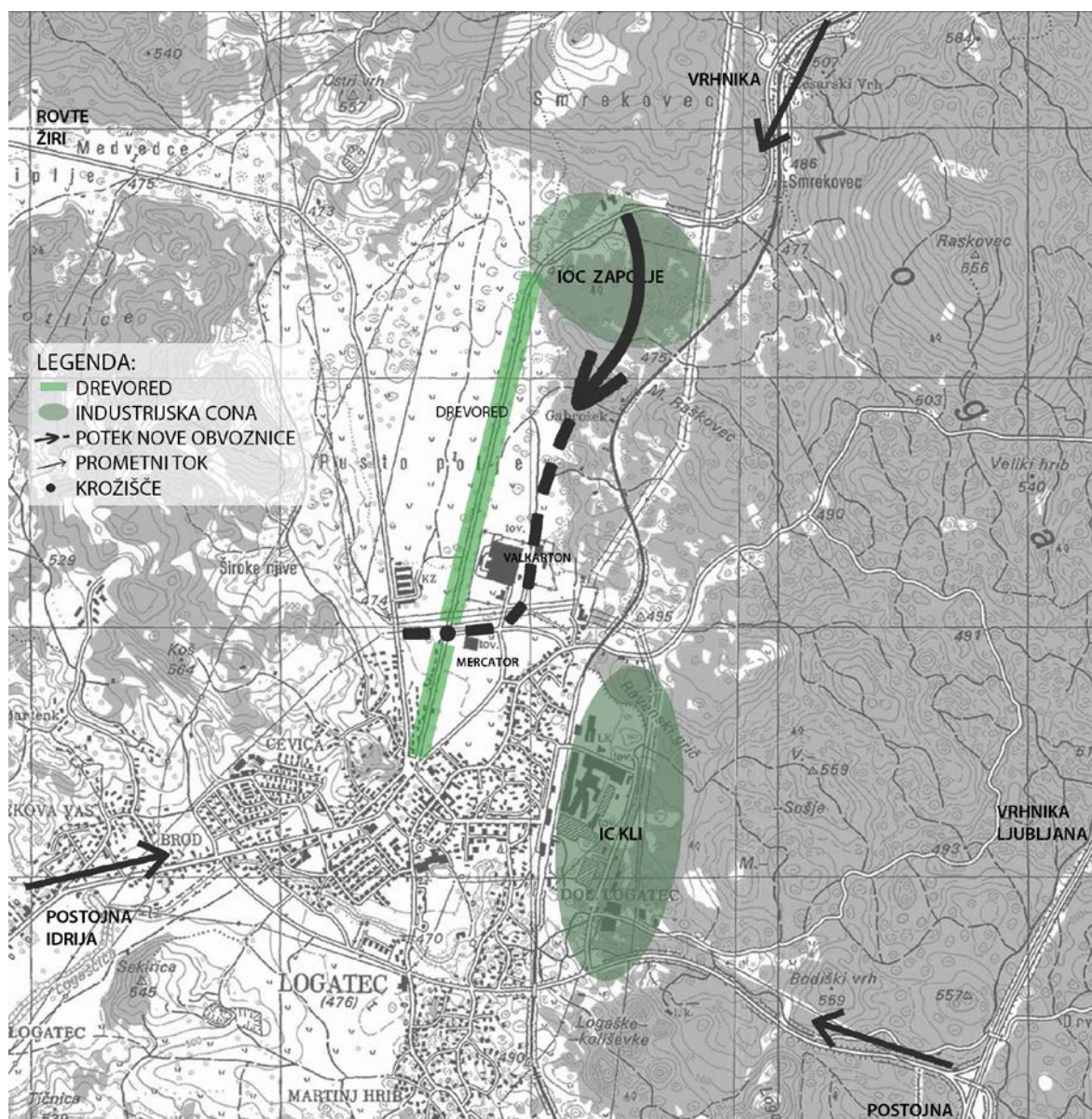


Slika 27: Shema priključka Rovtarske ceste na Tržaško cesto na severnem koncu drevoreda (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995)

Rešitev je zelo primerna z vidika ohranitve drevoreda, saj ga je moč tako v celoti ohraniti v obstoječem stanju, ne da bi vanj posegali. Zmanjšala bi se tudi frekvenca vozil skozi drevored. Rešitev pa bi imela negativne posledice na območju, kjer je predviden nov cestni odsek. Nov priključek na Rovtarsko cesto je precej daljši v primerjavi z rešitvijo Križišče B in poteka preko rodovitnih kmetijskih površin ob robu kraškega polja, kar bi lahko povzročilo dodatno onesnaženje podtalnice in vrtač v bližini.

5.1.2 Nova obvoznica – Trase 1, 2 in 3

Trasa 1 – Obvoznica od IOC Zapolje do podjetja Valkarton d.d.



Slika 28: Shematski prikaz poteka obvoznice od IOC Zapolje do križišča pri podjetju Valkarton d. d. (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995)

Vzhodno od drevoreda preko polja poteka splet makadamskih poti, po katerih bi se lahko speljala nova obvoznica mimo dela drevoreda.

Občina Logatec je izgradnjo cestne povezave med zgrajenim uličnim sistemom internih cest v IOC Zapolje, ki se nahaja na severnem delu Logaškega polja in obstoječo cesto od ceste Vrhnika – Logatec do podjetja Valkarton d. d. že predvidela. Gradnja te obvoznice je smiselna v kombinaciji z dodatno cestno povezavo iz križišča v drevoredu pri Mercatorju proti zahodu do ceste Logatec – Žiri (Križišče ..., 2008).

Za izgradnjo predlagane obvoznice bi se lahko od IOC Zapolje do križišča pri Valkartonu d. d. uporabilo že obstoječe poti. Tako ne bi prišlo do večjega posega na kmetijske površine. Nova povezava od križišča v drevoredu, do Rovtarske ceste na zahodni strani drevoreda pa bi potekala preko rodovitnih kmetijskih površin (glej Križišče B). V ta namen bi bilo treba posekati tudi nekaj lip v drevoredu, za nov cestni krak v križišču. Drevored bi bil tako prepolovljen in delno uničen. Nastala bi dva drevoreda.

S to rešitvijo bi se zmanjšala količino prometa skozi severni del drevoreda, frekvenca vozil skozi južno, najbolj ohranjeno polovico drevoreda pa se ne bi zmanjšal. Prav tako se ne bi rešil problem tovrnega prometa, ki bi zaradi IOC Zapolje še vedno potekal skozi polovico drevoreda in skozi naselje Logatec.

Nova cestna povezava preko Pustega polja bi bila daljša, ovinkasta in počasnejša, kot je direktna cestna povezava skozi drevored in tako manj funkcionalna. Preusmeritev vsaj dela prometa iz drevoreda na obvoznico, pa bi imelo pozitivne učinke na drevesa v severni polovici drevoreda, saj bi imela nekoliko boljše razmere za rast in manj negativnih vplivov, ki jih ima promet nanje.

Trasa 2 – Obvoznica ob železniški progi iz IOC Zapolje do IC "KLI" za tovorni promet

Ideja o dodatni prometni povezavi okoli Logatca je stara že vsaj 35 let. Po zbranih podatkih cesto prvič omenjajo v Dolgoročnem planu občine Logatec za obdobje od leta 1986 do leta 2000, dopolnjenem leta 1990, ki je bil objavljen leta 1991 v Uradnem listu Republike Slovenije, številka 9/91.

Uradni list številka 9/91 omenja v poglavju 9.4.4 Prometno komunalna in energetska infrastruktura novo cesto, ki bi povezala IC "KLI"¹ in IOC Zapolje. Cesta bi se od IOC

¹ IC "KLI" – industrijska cona "Kombinat lesne industrije" je najstarejša industrijska cona v Logatcu, ki je dobila ime po prvem podjetju, KLI Logatec, ki je bil zgrajen na tem območju. Nahaja se vzhodno od Dolnjega Logatca, ob železnici Vrhnika – Postojna.

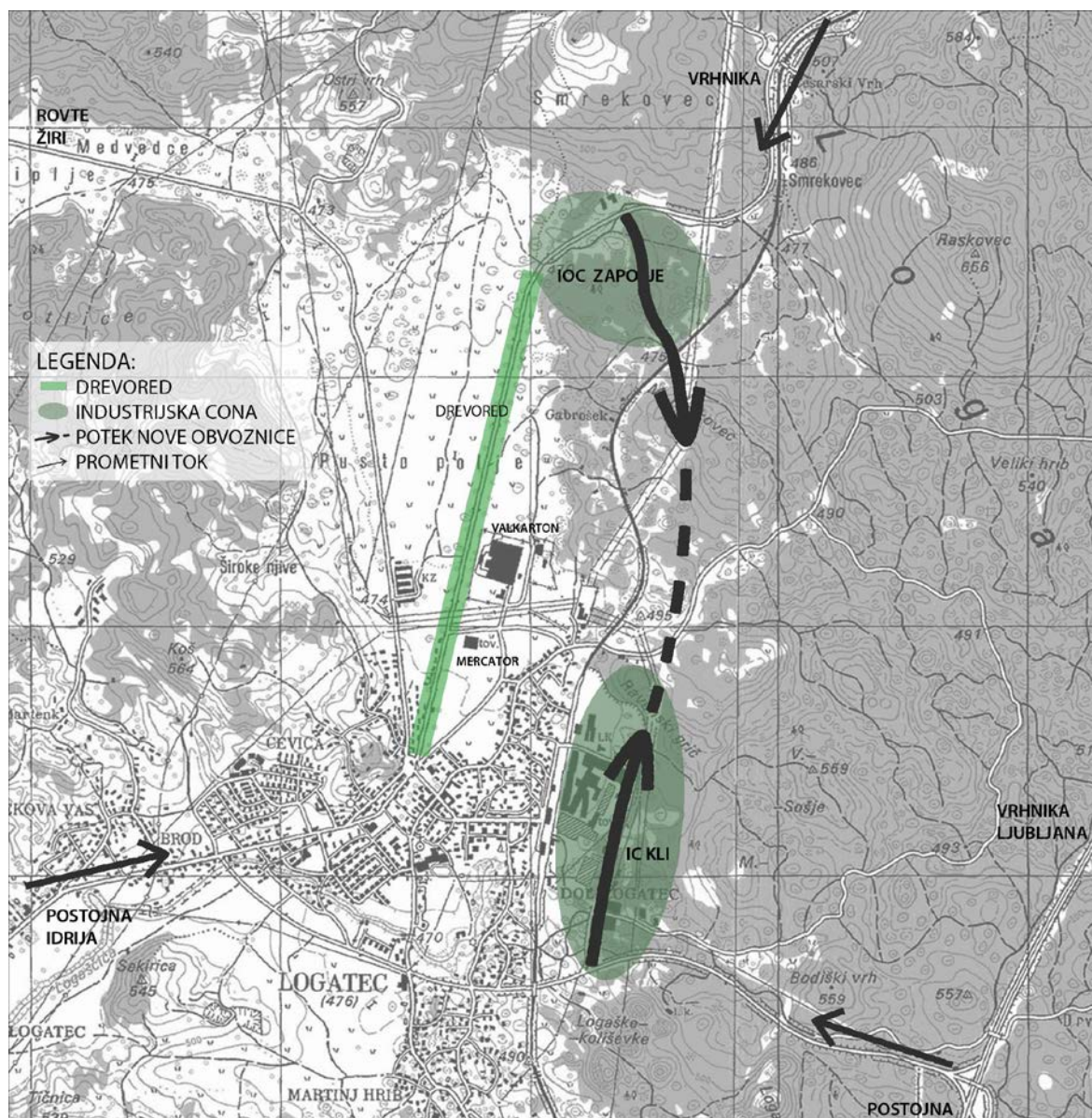
Zapolje nadaljevala proti današnji cesti, ki vodi proti Žirem. Uradni list pravi: "Za dolgoročno ureditev tranzitnega prometa in istočasno tudi prometnih povezav industrijskih območij na magistralno cestno in železniško omrežje planiramo podaljšanje industrijske ceste od območja "KLI" do IOC Zapolje in dalje preko magistralne ceste M 10 (Cesta M 10: Tržaška cesta, danes označena kot R2 409) ob robu Logaškega polja do regionalne ceste R 378 (proti Rovtam) (Cesta R 378: Rovtarska cesta proti Žirem, danes označena kot R2 408). Interno cesto skozi območje "KLI" moramo prekategORIZIRATI v javno industrijsko cesto. Uredili bomo podvoz pod železnico in priključek na staro Vrhniško cesto. Tovorni promet skozi Dolenji Logatec bomo preusmerili po priključni cesti na avtocesto, skozi industrijsko cono in po stari Vrhniški cesti do Tržaške, v kasnejši fazi pa po obvoznici skozi Zapolje" (Dolgoročni plan ..., 1990).

O ideji obvoznice so se pogovarjali tudi na občinski seji o Napoleonovem drevoredu februarja leta 2008. Strokovna služba varstva dediščine je opozorila na to, da je potrebno rešiti vprašanje obvoznice od križišča IOC Zapolje in poiskati nadaljnjo povezavo z željo, da se razbremenijo preobremenjena Tržaška cesta, ki poteka skozi drevored, zaradi boljših pogojev za ohranitev drevoreda.

Obvoznica, na katero bi se preusmeril tovorni promet s Tržaške ceste, tik preden pride z Vrhnike do IOC Zapolja, bi tekla prek železnice na njeno vzhodno stran. Kot navaja Jelovšek (2005), bi trasa lahko delno potekala po že obstoječih gozdnih poteh, po zahodnem pobočju hriba Raskovec (Raskovec: hrib vzhodno od IOC Zapolje (655,6 m.n.v.)) in vzhodno od hriba Mali Raskovec (Mali Raskovec: hrib južno od IOC Zapolje (514,0 m.n.v.)) do makadamske ceste, ki vodi od Logatca proti avtocesti. Obvoznica bi nato sledila tej cesti proti Logatcu in pred Ravenskim gričem zavila južno, se rahlo vzpela in se nato spustila na cesto IC "KLI".

Pri izvedbi te obvoznice je najbolj smiselno, da se dalje poskrbi za priključek od križišča na Tržaški cesti pri IOC Zapolje do Rovtarske ceste, tako kot je opisano v poglavju Križišče 3.

Logatec potrebuje obvoznico, na katero bi se preusmerilo promet, ki poteka skozi drevored in naselje. S tem bi se drevored in kraj razbremenilo predvsem tovornega prometa, kar bi vodilo k skupnemu zmanjšanju prometa, povečanju prometne varnosti in boljših pogojev za ohranitev drevoreda..



Slika 29: Shematski prikaz obvoznice od IOC Zapolje, skozi IC "KLI", do priključka na avtocesto (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995)

Težke tovornjake, ki prihajajo iz smeri Idrije ali Postojne po regionalni cesti skozi Gorenji Logatec, v smeri proti Ljubljani prometna signalizacija na krožišču pri črpalki MOL obvezno usmerja po priključku na avtocesto in naprej proti Ljubljani. Preostali tovorni promet, ki je namenjen proti Rovtam ali Žirem, pa lahko nadaljuje pot skozi Logatec do križišča Tržaške in Rovtarske ceste ali dalje skozi drevored do IOC Zapolje.

Z izgradnjo obvoznice od IC "KLI" do IOC Zapolje in dalje do Rovtarske ceste, bi se lahko preusmerilo ves tovorni promet na križišču pri črpalki MOL na priključek proti avtocesti, pri obrtni coni "KLI" pa po novi obvoznici mimo železniške postaje do IOC Zapolje. Od

tam bi lahko nadaljevali pot po novem priključku proti Rovtam in Žirem, če je to njihova smer.

Z novo obvoznico bi se do neke mere rešilo prepletanje prometnih funkcij sedanje ceste. Ta bi služila le še za lokalni promet in oskrbo prostora, obvoznica pa za daljinsko in regionalno povezovanje. Obvoznica bi omogočila potreben dostop za tovorni promet do IOC Zapolje, ki ne bi več tekel skozi drevored in naselje. Zmanjšanje tovrnega prometa skozi drevored bi pripomoglo k ohranitvi drevoreda. Nova cesta bi bila tudi bolj primerna za vozila namenjena iz smeri Vrhniko skozi Logatec na avtocesto. Tako bi bila njihova pot krajša in dodatno bi se zmanjšala frekvenca vozil skozi drevored.

Obvoznica bi omogočila tudi boljši dostop do nekaterih stanovanjskih delov naselja Logatec, ki bi na ta način pridobila kakovostnejšo, hitrejšo in krajšo povezavo v smeri Vrhniko ali avtoceste. Obvoznica bi nudila boljšo povezavo in s tem omogočila nadaljnji razvoj tudi obstoječemu železniškemu terminalu.

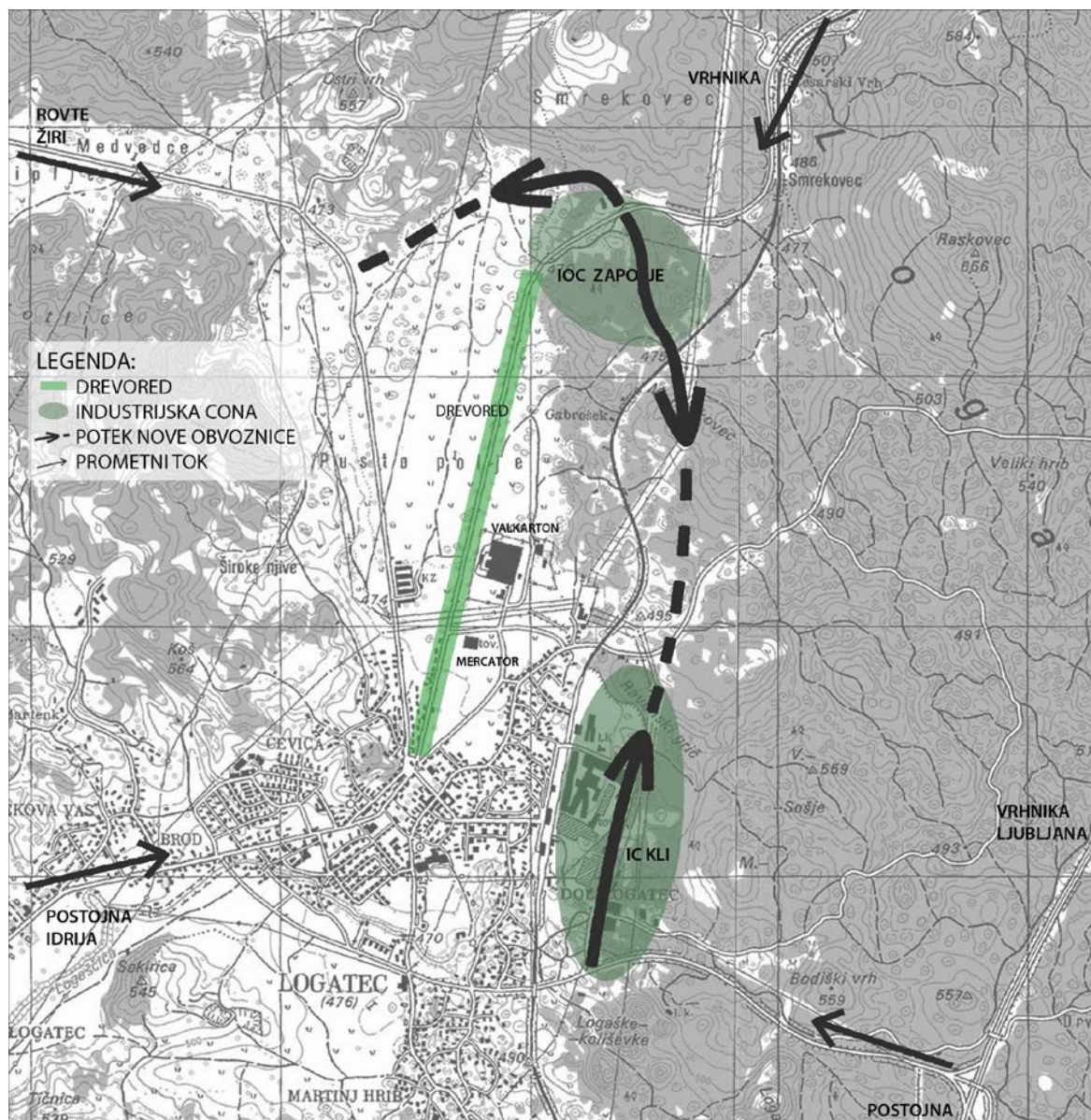
Trasa obvoznice bi potekala po občutljivem kraškem prostoru polnem vrtač, uval, jam in brezen, zato je treba pri načrtovanju nove ceste poiskati rešitev, ki je najbolj v skladu z varovanjem okolja.

Trasa 3 – Obvoznica ob železniški progi iz IC "KLI" skozi IOC Zapolje do Rovtarske ceste za ves promet in zaprtje ceste skozi drevored

Ob ideji o obvoznici ob železniški progi iz IC "KLI" do IOC Zapolje ter med IOC Zapoljem in Rovtarsko cesto, kot je opisana v Trasi 2 in Križišču B, se pojavi tudi možnost, da bi se ves promet preusmerilo na novo obvoznico. Cesto skozi drevored pa bi se zaprlo za promet.

S to rešitvijo bi se velik del prometa preusmerilo izven naselja. V celoti bi se rešilo problem tovrnega prometa na območju drevoreda. Prometna varnost bi se izboljšala. Iz smeri Rovt in Vrhniko bi se skrajšal dostop do avtoceste, medtem ko bi bila povezava med centrom Logatca in Vrhniko veliko daljša. Prostor bi se reorganiziral. Dostop do podjetja Valkarton d. d. in Mercatorja bi se uredilo po že obstoječih cestah z vzhodne strani preko Mandrg z dostopom z nove obvoznice in z južne strani, kjer bi se lahko razširilo cesto, ki poteka vzporedno z drevoredom od južnega konca drevoreda nasproti domačije Kramar do Mercatorja. Dostop stanovalcev do svojih hiš ob Tržaški cesti v drevoredu bi še vedno potekal skozi drevored do zadnje hiše, vendar bi bil omejen. Od tam dalje vožnja ne bi bila več dovoljena. Bila bi slepa ulica samo za lokalni promet. S tem bi se rešilo prometni problem v križišču Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste in se ga preuredilo iz štirikrakega v trokrakega. Cesto skozi drevored do zadnje hiše bi bilo treba pozimi še

vedno soliti, vendar bi se za soljenje lahko namesto NaCl uporablja KCl, ki drevesom ne povzroča škode.



Slika 30: Shematski prikaz obvoznice od Rovtarske ceste, skozi IOC Zapolje in IC "KLI", do priključka na avtocesto in zaprtje drevoreda za promet (Kartografska podlaga: Državna ..., 1995)

Nova trasa obvoznice bi uničila rodovitne kmetijske površine in lahko bi imela negativen vpliv na občutljiv kraški svet.

Zaradi zaprtja ceste skozi drevored in posledično odstranitvijo negativnih vplivov prometa na drevesa v drevoredu bi se rastne razmere močno izboljšale. Lahko pa bi se začele

pojavljati poškodbe na drevesnih deblih s strani neozaveščenih sprehajalcev. Stara drevesa bi predstavljala nevarnost za obiskovalce, sprehajalce.

Z izpeljavo te rešitve, bi se prostor v drevoredu preuredilo za drugačno rabo. Največji problem pa je v tem, da bi drevored s tem izgubil svojo prvotno in osrednjo funkcijo občestnega drevoreda. Njegova prvotna funkcija bi bila pozabljena in s tem bi se pojavilo vprašanje smiselnosti ohranjanja drevoreda. Obstaja velika verjetnost, da bi drevored brez vnosa nove uporabne funkcije postal nevzdrževan in pozabljen.

5.1.3 Prometni znaki za selekcijo prometa

Prometni znaki so najbolj enostaven ukrep za preusmeritev in selekcijo prometa. Njihova uporabnost pa je smiselna, če poteka tudi temeljit nadzor nad njihovim upoštevanjem. Za doseg našega cilja je najbolj smotrno, da se s prometnimi znaki doseže prepoved vožnje skozi drevored za tovorni promet.

Težke tovornjake, ki prihajajo iz smeri Idrije ali Postojne po regionalni cesti skozi Gorenji Logatec, že zdaj na smeri proti Ljubljani prometna signalizacija na krožišču pri črpalki MOL obvezno usmerja po priključku na avtocesto in naprej proti Ljubljani. Preostali tovorni promet, ki je namenjen proti Rovtarni ali Žirem, pa lahko nadaljuje pot skozi Logatec do križišča Tržaške in Rovtarske ceste ali dalje skozi drevored do IOC Zapolje.

Edin smiseln ukrep za dodatno omejitev v dani situaciji je, da se postavi prometne znake, ki prepovedujejo vožnjo tovornjakom skozi drevored. Pri tem nastane problem zaradi dostopa do IOC Zapolje. Tovornjaki, ki so namenjeni v IOC Zapolje iz smeri Ljubljana, morajo tako dostopati do cene po stari cesti z Vrhniko in s tem povzročijo povečan promet v centru Vrhniko. Tovornjaki iz smeri Idrije ali Postojne, pa bi imeli precej daljšo pot, saj bi morali peljati po avtocesti do Vrhniko in se od tam vrniti po stari cesti nazaj v Logatec.

Ob razmišljanju o prepovedi vožnje za tovorni promet skozi drevored, se pojavi obvezna potreba po zagotovitvi drugega dostopa oziroma po izgradnji obvoznice do IOC Zapolje.

5.2 UKREPI ZA IZBOLJŠANJE STANJA DREVOREDA

- prometni znaki,
- sanacija,
- vzdrževanje – tehnični ukrepi.

5.2.1 Prometni znaki

Z izgradnjo nove obvoznice mimo središča Logatca in drevoreda bi se lahko na regionalni cesti iz smeri Vrhnike pred začetkom drevoreda, na priključku z avtoceste pri IC "KLI" in v krožišču pri bencinskem servisu MOL iz smeri Idrije in Postojne, postavilo prometne znake, ki bi usmerjali ves tovorni promet na novo obvoznico.

Prometni znaki, ki prepovedujejo vožnjo tovornemu prometu skozi drevored, so vsekakor eden od ukrepov za izboljšanje stanja drevoreda. S preusmeritvijo tovornjakov je v drevoredu manj tresljajev in velikih pritiskov na cestišču, ki negativno vplivajo na koreninski splet dreves.

5.2.2 Sanacija

Za izboljšanje stanja drevoreda je sanacija odločilnega pomena. Poleg vsakoletnega spremljanja stanja dreves in sprotne sanacije poškodovanih dreves in vzdrževalnih del v drevoredu, je smiselno razmisliti tudi o bolj obsežni sanaciji drevoreda in kakšna vrsta sanacije je za ta drevored najbolj primerna.

Drevored je že zelo star in drevesa, ki so še ostala iz prvotne zasaditve, počasi odmirajo, zato jih je vse težje vzdrževati. Odmirajo tudi nekatera mlajša drevesa, zaradi težkih rastnih razmer ob pretočni prometnici in naravnih vplivov. Takšna drevesa predstavljajo nevarnost za voznike.

Možnih je več načinov sanacije drevoreda. En od načinov je, da se poseka celoten drevored in se vsa drevesa nadomesti z novimi, mladimi sadikami. Za primer lahko vzamemo vrbov drevored v Trnovskem pristanu v Ljubljani. Tam so konec leta 2007 izvedli temeljito obnovo drevoreda. S strokovno oceno so ugotovili, da so drevesa v tako slabem stanju, da jih ni možno sanirati do sprejemljivega stanja z nobenim od arborističnih ukrepov. Ugotovili so tudi, da v stanju v kakršnem so, predstavljajo nevarnost za sprehajalce. Odločeno je bilo, da je potrebno drevored zaradi varnostnih razlogov posekati, saj je varnost v mestu na prvem mestu.

Vrbov drevored v Trnovskem pristanu ima pomembno kulturno vrednost, zato je morala nova zasaditev slediti prvotni zasnovi arhitekta Jožeta Plečnika. Da bi, kar se da hitro, nova drevesa nadomestila stara, so bile nove sadike velike pet metrov. Nadomestili so vsa posekana drevesa in dodali še manjkajoča drevesa, ki so bila del prvotne zasnove. Sanacija drevoreda je bila uspešna.

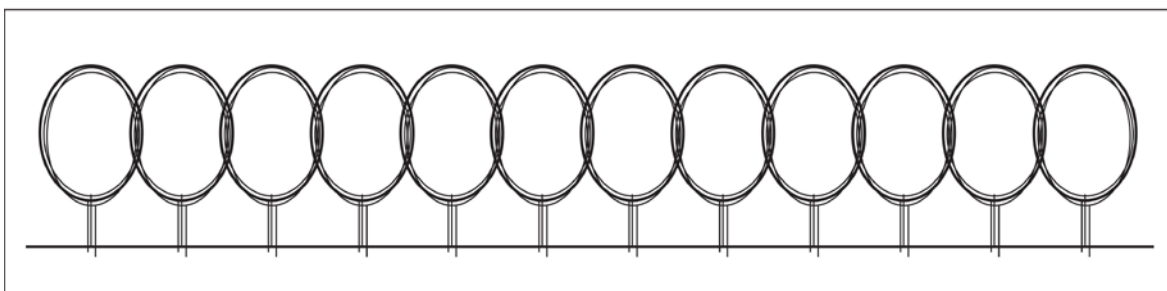


Slika 31: Vrbov drevored v Trnovskem pristanu (Foto: Sušnik, 2013)

V primeru drevoreda Napoleonovih lip, je tak način obnove kratkotrajno zelo velik in grob poseg, dolgoročno pa zelo učinkovit. Na ta način vsa drevesa hkrati rastejo in drevored deluje enotno. Vsa drevesa imajo enake rastne razmere. V primerjavi z vrbovim drevoredom, gre tu za veliko večji poseg zaradi same velikosti in obsežnosti drevoreda. Tudi drevesna vrsta je povsem druga in bi preteklo veliko več časa, da bi drevesa toliko zrasla, da bi se ponovno vzpostavil videz mogočnega drevoreda odraslih dreves.

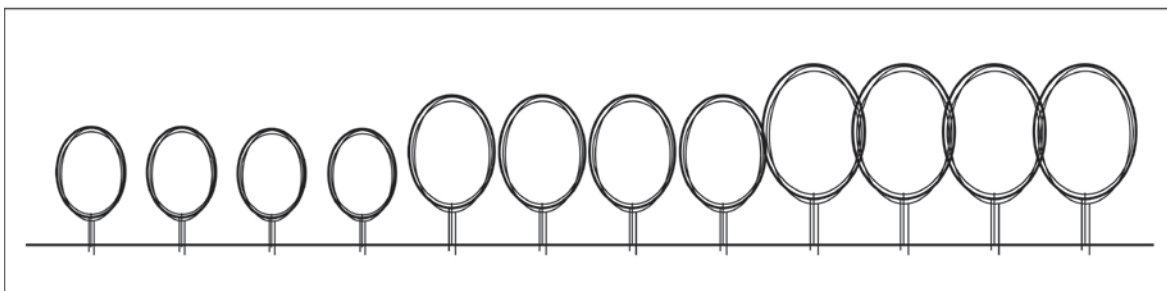
Ta način sanacije pa je priložnost za poenotenje izgleda drevoreda. Kot navaja Bruvo (2003), je ena od definicij drevoreda, da je to linearna prostornina, linija dreves z enako velikostjo, vrsto in enako sadilno razdaljo. S tem načinom sanacije bi lahko poenotili vrsto lipovih dreves, tako da se z novo zasaditvijo zasadi le eno izbrano vrsto. Lahko se na novo izbere takšno, ki je najbolj odporna na negativne vplive ob prometnici. Ob zasajevanju pa se lahko upošteva takšno sadilno razdaljo, kot se predvideva, da je bila prvotno.

S kulturnega in zgodovinskega vidika je treba pretehtati, kako velik pomen in vrednost imajo stara drevesa iz prvotne zasaditve, ki bi se jih s takšno sanacijo odstranilo. Po drugi strani pa ima lahko tak poseg katastrofalne posledice. Lahko pomeni konec za drevored. Namesto ponovne zasaditve dreves, bi morda v ospredje prišli drugi interesi, ki bi preprečili obnovo in za vedno izbrisali drevored.



Slika 32: Vzdolžni prerez celovite sanacije

Drugi način obnove je, da se zamenja drevesa postopoma po odsekih. Ta ukrep je blažji, vendar se vidijo razlike v različnih višinah med deli drevoreda toliko časa, dokler vsa drevesa ne dosežejo končne višine. Tak primer sanacije je Kettejev drevored v Novem mestu. Drevored so smiselno razdelili na tri dele in jih sanirali postopoma po sklopih. Za ta drevored je takšna sanacija smiselna, saj je bolj razgiban, ima različne programske dele, vpleten je v mestno strukturo in raznolik relief. Napoleonov drevored pa je ena sama dolga linija, ki je postavljena na odprtem prostoru. Ni ga možno razdeliti na smiselne dele, ampak je ena sama celota. Posamezni delni posegi bi bili še vedno tako veliki in opazni, da je morda bolj smiselno zamenjati vsa drevesa naenkrat.



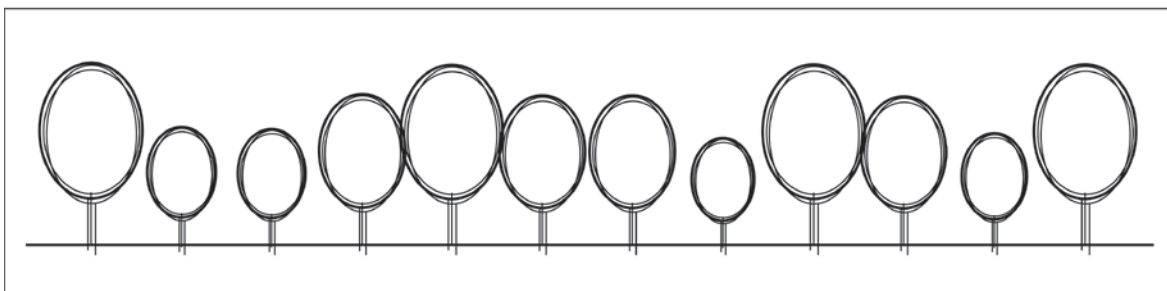
Slika 33: Vz dolžni prerez sanacije po odsekih

Tretji način pa je zapolnjevanje vrzeli v drevoredu z novimi sadikami in postopno nadomeščanje starih dreves z novimi. Kot primer lahko izpostavimo gabrov drevored pred protokolarnim objektom Brdo pri Kranju, ki se ga je uspešno saniralo z dosajevanjem pod vodstvom asist. dr. Marka Dobriloviča.



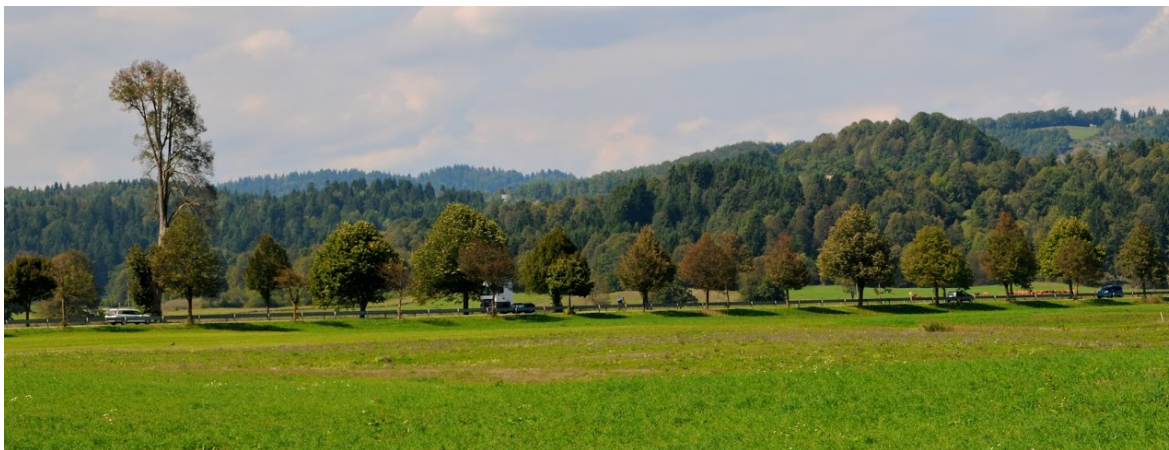
Slika 34: Gabrov drevored, Brdo pri Kranju (Foto: Sušnik, 2013)

Kratkoročno je postopno dosajevanje najblažja in najcenejša oblika obnove drevoreda. Ni prevelikega enkratnega posega v drevored in je zato tudi za javnost bolj sprejemljiv. V tem primeru se lahko še vedno ohrani drevesa iz prvotne zasaditve, ki imajo simbolno zgodovinski pomen, dokler ne predstavljajo resne nevarnosti za uporabnike ceste. S postopnim dosajevanjem pa se ustvarijo velike razlike med drevesi v njihovi višini in starosti. Drevored ne deluje enotno, dokler drevesa ne dosežejo svoje končne višine. Novo zasajena drevesa imajo slabše rastne razmere, saj starejša drevesa, ki imajo bolj razvit koreninski splet, odvezemajo vodo in hranljive snovi mlajšim ter tudi svetlobo, ki je potrebna za dobro rast.



Slika 35: Vzdolžni prerez sanacije s postopnim dosajevanjem

Takšen način sanacije, s postopnim dosajevanjem lip v vrzeli, je v uporabi tudi v drevoredu Napoleonovih lip. To je pripeljalo do neenotnega izgleda drevoreda zaradi različnih velikosti dreves.

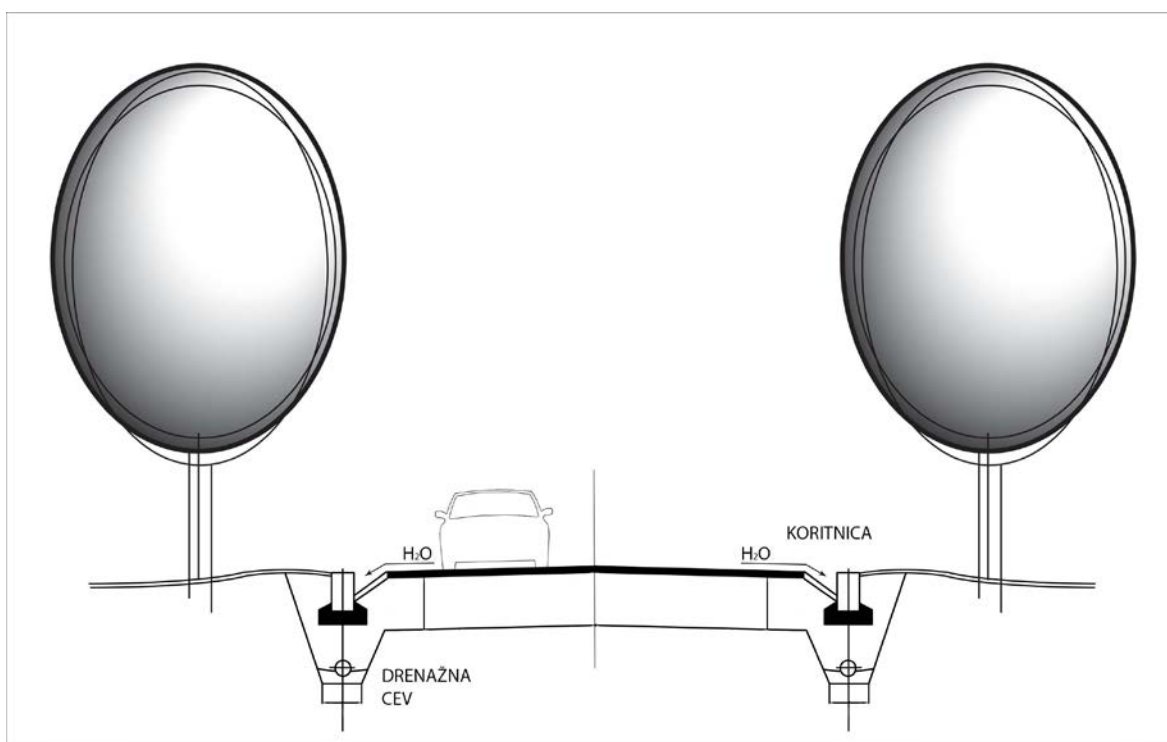


Slika 36: Stranski pogled na drevored Napoleonovih lip (Foto: Sušnik, 2013)

5.2.3 Vzdrževanje – tehnični ukrepi

Meteorna voda s cestišča v drevoredu nima urejenega sistema odvodnjavanja, ampak zateka na rastišče dreves. Skupaj z vodo se s cestišča izpirajo odpadna olja in nafta, v zimskem času pa tudi natrijev klorid in apneni pesek, s katerima posipajo cesto proti poledici. Voda s primesmi zastruplja rastišče in povzroča hiranje in slabo rast dreves.

Ta problem je možno rešiti s tehničnim ukrepom, ki bi zagotovil primerno odvodnjavanje meteorne vode stran od rastišča dreves in s tem zagotovil občutno boljše razmere za rast. To dosežemo z rahlim naklonom cestišča od sredine proti robovom in primernim odtočnim jaškom ob straneh. Spodnja skica prikazuje prečni profil ceste s sistemom odvodnjavanja.



Slika 37: Prečni profil ceste s sistemom odvodnjavanja

5.3 MEDSEBOJNA POVEZANOST UKREPOV

Ukrepi za zmanjšanje prometa skozi drevored skupaj z ukrepi za drevje lahko pripomorejo k velikemu izboljšanju stanja celotnega drevoreda.

Z izboljšanjem prometno nevarnih križišč in preusmeritvijo tovornega prometa s primerno prometno signalizacijo na novozgrajeno obvoznico, ki bi potekala mimo drevoreda in mimo središča Logatca, bi se močno izboljšala prometna varnost in tudi pogoji za ohranitev drevoreda. Frekvenca vozil skozi drevored bi se zmanjšala in s tem bi se

zmanjšali tudi negativni vplivi, ki jih ima promet na drevesa in njihovo rastišče. S preusmeritvijo tovornega prometa iz središča kraja, bi imelo to tudi mnogo širši pozitiven vpliv. Izboljšala bi se kvaliteta bivanja v mestu.

K izboljšanju pogojev za rast dreves bi lahko dodatno pripomogli tudi s tehničnimi rešitvami za odvodnjavanje meteorne vode. Zaradi boljših rastnih pogojev bi bila veliko bolj učinkovita tudi sanacija drevoreda, saj bi na novo posajena drevesa imela boljše možnosti za rast in obstoj.

Na probleme povezane z drevoredom in možne ukrepe za izboljšanje njihovih negativnih vplivov, je potrebno gledati celovito. Če bi se osredotočili samo na reševanje problema prometno nevarnih križišč ali samo na sanacijo drevoreda, pri čemer prej ne bi poskušali odpraviti negativnih vplivov, ki jih ima promet na rastišče, bi s tem samo delno izboljšali trenutno stanje. V primeru, da se ne osredotočimo na vse probleme, ki so med seboj zelo povezani, celovito, potem tudi takšni delni ukrepi ne bodo imeli dolgotrajnega učinka.

6 RAZPRAVA IN SKLEPI

Drevored Napoleonovih lip, zasnovan v času Ilirskih provinc, stoji ob cesti sredi Logaškega oziroma Pustega polja, ki je že dolgo del pomembnih cestnih povezav. Cesta iz smeri Vrhnike proti Logatcu se glede na teren postopoma dviguje in se na Logaško polje dvigne izza ovinka. Pred razvojem industrijske cone Zapolje se nam je na tej točki odprl pogled na mogočen drevored, zdaj pa namesto tega zagledamo industrijske objekte. Drevored opazimo šele malo pred tem, ko zapeljemo vanj.

Zaradi izrazitega strukturnega razmerja med ravnim poljem in volumnom dreves, drevored zelo izstopa od okolice in predstavlja markantno točko ob vstopu v naselje. Kljub nekaterim vrzelim in mlajšim lipam, ki so bile posajene naknadno, mu dajejo mogočnost večja, starejša drevesa in predvsem njegova dolžina ter strukturni kontrast med ravnino in pokončno vrsto dreves. Varstveni status drevoreda, njegova starost, pomenska vloga v zavesti Logatčanov in njegova prostorsko povezovalna vloga (povezuje vstop na Logaško polje z naseljem) mu dajejo visoko vrednost. Prostoru daje izrazito prepoznavnost in ima izreden krajinsko-estetski učinek. Zaradi svojih dimenzij in videza ima tudi posebno visoko kulturno-pričevalno vrednost. Drevored je simbol Logatca in zasluži večjo pozornost, kot mu je trenutno namenjena.

Ravnanje z drevoredom kaže na to, da se prebivalci Logatca premalo zavedajo pomena drevoreda in koristi njegovega ohranjanja, predvsem pa kaže na problematiko preozkega gledanja na reševanje problemov in pomanjkanje dobrega načrta za prostorski razvoj. Upravne strukture Logatca bi bilo potrebno ozavestiti o pomenu celovitega planiranja, saj so obremenjene z nepovezanim reševanjem malih problemov. Naslednji potreben korak pa je ozaveščanje javnosti o pomenu drevoreda in o tem, kakšen je postopek optimalnega in demokratičnega načrtovanja prostorskega razvoja. Dober primer ozaveščanja o vrednotah naravne in kulturne dediščine so osnovne šole, ki otroke preko različnih predmetov in projektov poučujejo o njeni vrednosti. Logaški osnovni šoli sta na tem področju zelo aktivni. Otroke vzgajajo v zavesti o pomenu drevoreda. Izdelali so raziskovalno nalogo o lipah in pomagali pri skrbi za drevesa.

Prostorski razvoj mora omogočiti vzdržno rabo drevoreda na takšen način, ki s časom ne povzroča njegovega propadanja ali celo pripelje do izgube spomeniških značilnosti. Drevored potrebuje za svoj obstoj aktivno funkcijo, vendar le do takšne mere, da nanj ne bo negativno vplivala. Pri prostorskem načrtovanju ga je treba obravnavati kot kakovost. Drevored predstavlja pomemben socialni in identifikacijski potencial, ki ga lahko občina izkoristi za (dober) prostorski razvoj.

Drevored je sestavina krajine in bivalnega okolja in priča o kulturnih značilnostih, zgodovini prostora in o ljudeh, ki tu živijo. Vedno večja skrb za ohranitev sto in več letnih

obstojećih drevoredov dokazuje, da je to vse bolj popularna in cenjena oblika zelenja v mestni strukturi, tudi zaradi svoje zgodovine oziroma zgodb, ki jih govori. Drevored Napoleonovih lip je umeščen v prostor ob infrastrukturno povezavo med mestom in industrijsko cono. Infrastrukturo je potrebno modernizirati, zato, da bo drevored še vedno ohranjal svojo funkcijo obcestnega drevoreda, vendar tako, da cesta, ki pelje skozenj, ne bo preveč obremenjena. Tako bo mogoče varovati njegove lastnosti in ohranjati njegovo vpetost v sodobno življenje.

Drevored Napoleonovih lip je naravna vrednota lokalnega pomena po pravilniku o določitvi varstva naravnih vrednot. S tem niso zavarovana samo posamezna drevesa v drevoredu, ampak predvsem drevored kot celota skupaj z obcestnim prostorom, rastiščem dreves. Predvsem na rastišče imata velik vpliv promet in prometnica. Potrebne so ponovne natančne analize in študija rastišča in dreves, v kakšnem stanju so in s kakšnimi tehničnimi ukrepi se lahko drevesom omogoči boljše rastne razmere. Že samo ureditev primernega odvodnjavanja meteorne vode s cestišča, bi znatno pripomogla k boljšim pogojem za rast.

V zadnjih letih se naselje Logatec hitro razvija. Razvoj kraja s seboj pripelje povečanje prometnih obremenitev. Prometna infrastruktura pa ne sledi dovolj hitro demografskemu in gospodarskemu razvoju kraja. Cestno omrežje ostaja že dolgo nespremenjeno. Vse bolj intenzivna raba prostora lahko pripelje do tega, da bo za ureditev in razvoj novih cestnih povezav, ki so nujno potrebne, zmanjkalo prostora. V smeri severovzhod – jugozahod še vedno poteka le ena glavna cestna povezava. To je Tržaška cesta skozi Napoleonov drevored. Iz dneva v dan je bolj obremenjena, zaradi širjenja kraja in ker predstavlja pomembno in edino direktno prometno povezavo med Vrhniko in Logatcem, tako za osebni, kot tudi za tovorni promet, ki skozi drevored dostopa do industrijske cone Zapolje. Bolj obremenjena cesta predstavlja tudi večjo obremenitev za drevored. Drevored se srečuje z velikimi problemi, ki bi jih lahko rešili s primernimi ukrepi. Eden od nujno potrebnih ukrepov je zagotovo izgradnja nove ceste, obvoznice. Prostorsko gledano je najprimernejši prostor za obvoznico vzhodno od naselja Logatec, ob rastočih industrijskih conah, ki novo cestno povezavo nujno potrebujejo. Na novo obvoznico bi se preusmerilo ves tovorni promet in tudi nekaj ostalega prometa, ki zdaj poteka skozi drevored in skozi naselje. Tržaška cesta bi bila tako namenjena le zbiranju prometa in oskrbi prostora, kar bi zmanjšalo negativen vpliv, ki ga ima gost promet na drevored. To je zelo dober ukrep z vidika varstva drevoreda, hkrati pa bi imel zmanjšan promet v mestu pozitiven vpliv tudi na bivalno okolje in prometno varnost.

Glede na opravljeno delo in opisane možne rešitve, sem ugotovila, da je možno doseči namen diplomske naloge, kot sem ga predstavila v uvodnem poglavju 1.2.: Za probleme tovrnega prometa, ki ogroža drevored, obstajajo rešitve, ki bi hkrati odpravile prometne probleme, pripomogle k boljšim razmeram za rast dreves in predvsem omogočile

varovanje drevoreda. Hkrati bi se ohranili njegova izvorna funkcija obcestnega drevoreda in njegova simbolna vrednost.

Ta namen bi lahko dosegli na podlagi kombinacije predlaganih možnih ukrepov za zmanjšanje prometa skozi drevored in izboljšanje stanja drevoreda, ki smo jih opisali v poglavju 5.

Najboljša rešitev, da dosežemo zastavljen cilj, je izgradnja nove obvoznice, kot je opisana v poglavju 5.1.2 Trasa 2 – Obvoznica ob železniški progi iz IOC Zapolje do IC "KLI" za tovorni promet, v kombinaciji z novim priključkom od IOC Zapolje do Rovtarske ceste, kot je opisano v poglavju 5.1.1 Križišče C ter z zaprtjem križišča pri Valkartonu in zasaditvijo novih lip v vrzeli, kot je opisano v istem poglavju na koncu odstavka o Križišču B. Poleg teh ukrepov, bi se postavilo tudi prometne znake za preusmeritev tovornega prometa na obvoznico, saniralo drevored in s tehničnimi ukrepi poskrbelo za primerno odvodnjavanje meteorne vode. S temi rešitvami, bi se najbolj celovito rešilo prometne probleme, ohranilo drevored in njegovo funkcijo, hkrati pa bi imeli ukrepi pozitiven vpliv na kvaliteto bivanja v središču naselja.

Z drugimi možnimi ukrepi, ki smo jih opisali v poglavju 5.1, bi še vedno dosegli nekatere pozitivne rešitve za probleme, vendar z njimi ne bi mogli v celoti ohraniti drevoreda, njegove izvorne funkcije in kasneje pridobljenega simbolnega pomena.

S preureditvijo Križišča A bi odpravili prometne probleme v križišču, vendar se frekvenca vozil skozi drevored ne bi zmanjšala. Prav tako se ne bi izboljšale razmere za rast dreves. Z ukrepom ne bi dodatno uničili drevoreda, tako da bi se ohranil v takšnem stanju, kot je. Ohranjena bi bila tudi njegova funkcija.

Z izgradnjo krožnega križišča v drevoredu, kot je opisano v poglavju Križišče B, bi rešili prometni problem križišča Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste. Frekvenca vozil skozi drevored se ne bi zmanjšala in negativen vpliv na drevesa v njem prav tako ne. Za izgradnjo krožišča bi bilo potrebno celo posekati nekaj lip v drevoredu. S tem bi drevored razpadel na dva dela. Drevored ne bi bil več ena velika celota in lahko bi se pojavili problemi z njegovim nadaljnjim varovanjem. Funkcija obcestnega drevoreda bi se ohranila, vendar bi bila to dva drevoreda. Razpad drevoreda bi okrnil njegovo strukturno pojavnost.

En od možnih ukrepov, kot je opisan v poglavju 5.1.2 Trasa A, je nova obvoznica, ki bi potekala od IOC Zapolje do križišča pri podjetju Valkarton d. d., po obstoječih poteh. Ukrep bi imel pozitiven vpliv na severno polovico drevoreda, saj bi bilo tam manj prometa, ki bi potekal po obvoznici in tako manj negativnih vplivov na drevesa. Južna polovica drevoreda pa bi bila še vedno enako obremenjena. Funkcija drevoreda bi se ohranila.

Strukturna pojavnost drevoreda bi bila okrnjena, saj bi razpadel na dva dela. Prostorska struktura ne bi bila več enotna, kar predstavlja problem predvsem v južnem delu, kjer je to, da drevored deluje celovito, še posebej pomembno, zaradi vstopa v Logatec.

Najbolj nekonvencionalen ukrep pa je v poglavju 5.1.2 Trasa C – Obvoznica ob železniški progi iz IC "KLI" skozi IOC Zapolje do Rovtarske ceste za ves promet in zaprtje ceste skozi drevored. Ukrep je odličen z vidika varovanja drevoreda, izboljšanja razmer za rast dreves in tudi z vidika reševanja prometnih problemov. S tem ukrepom pa bi drevored izgubil svojo najpomembnejšo funkcijo, ki ga določa. Funkcijo obcestnega drevoreda. Njegova strukturna pojavnost bi se v tem primeru ohranila.

Trasa B predlaga novo obvoznico ob železniški progi iz IC "KLI" skozi IOC Zapolje do Rovtarske ceste, na katero bi se preusmerilo ves tovorni promet, ki nastane zaradi industrijske cone. Uporabo nove obvoznice bi se podprlo tudi z dodatnimi prometnimi znaki za prepoved vožnje skozi drevored za tovorna vozila, kot je opisano v poglavju 5.1.3. IOC Zapolje bi tako dobila novo nujno potrebno povezavo z avtocesto, mimo drevoreda in mimo naselja Logatec. Obvoznica bi hkrati prevzela tudi nekaj ostalega prometa. Križišče Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste bi se posledično razbremenilo.

Z novo obvoznico bi se frekvenca vozil skozi drevored zmanjšala in s tem bi se zmanjšal tudi negativen vpliv prometa na drevesa in na njihovo rastišče, kar bi pripomoglo k varovanju drevoreda. Za dodatno izboljšanje rastišča bi se lahko izvedlo tudi tehnični ukrep za odvodnjavanje meteorne vode, kot je opisan v poglavju 5.2.3.

Drevored bi se s predlaganimi rešitvami v celoti ohranilo in po potrebi saniralo. Zaradi izboljšanja stanja bi lahko morda celo pridobil na simbolni vrednosti. Ohranila bi se tudi njegova prvotna funkcija. Še vedno bi dajal senco ob prečanju polja in vozniku, ki pelje skozenj, služil kot kulisa za scensko doživljanje obcestnega prostora.

Lipe naj bi, po mnenju strokovnjakov rasle do 150 let, nekateri zagovarjajo še višje letnice, in seveda prav tako dolgo tudi odmirajo. Najstarejše Napoleonove lipe, ki so tu že od zasaditve drevoreda, naj bi predvidoma šteje okoli 200 let. To pomeni, da so že vstopile v svojo jesen življenja. Začele so počasi odmirati, kar dodatno pospešujejo še težke rastne razmere ob prometnici in naravni pojavi, kot so močan veter in teža snega. Potrebna bo vedno večja skrb za drevesa in z njimi bo vedno več dela. S tega stališča je tehten tudi razmislek o obnovi drevoreda. Možnih je več načinov obnove, ki smo jih opisali v poglavju 5.2.2. Da bi lahko odločili glede najustreznejše sanacije, je najprej treba opraviti strokovne študije o stanju drevoreda z različnih področij, nato pa pretehtati različne poglede strokovnjakov (arboristi, urbanisti, naravovarstveniki, varuhi dediščine) in pri tem upoštevati tudi mnenja domačinov, kaj narediti s starim drevoredom. Nekateri zagovarjajo pomlajevanje v celotni potezi, drugi ohranjanje starih lip, dokler je to možno, tretji pa

opozarjajo, da drevored z vrzelmi in neenotnim izgledom zaradi razlik med mladimi in starimi drevesi ni razpoznaven kot enovita celota in zaradi tega kot drevored tudi ni smiselna.

V idealnih razmerah bi se zgradilo obvoznico, ki bi tekla za naseljem in se izognila tako središču Logatca kot drevoredu in na katero bi se preusmeril ves tovorni promet. Nova obvoznica bi prevzela tudi nekaj ostalega prometa. Frekvenca vozil skozi drevored bi se zmanjšala. Križišče v drevoredu za podjetje Valkarton d. d. bi postalo odveč, lahko bi ga razrušili, vzpostavili staro traso ceste in na tem mestu zasadili nove lipe. Porušili bi lahko objekte, ki so bili s kratkoročnimi cilji zgrajeni na polju in zakrivajo poglede na drevored ter uničujejo strukturni kontrast med ploskovnostjo polja in volumnom drevoreda. Drevored bi s temi ukrepi močno pridobil na vidnosti, prepoznavnosti in verjetno tudi simbolni vrednosti. V tem primeru bi bila smiselna sanacija drevoreda v celoti. Nova drevesa bi imela veliko boljše razmere za rast, ker bi se izboljšalo njihovo rastišče. Drevored bi bil najpomembnejši element na velikem polju, zato bi bila sanacija celotnega drevoreda primeren ukrep, da bi s časom, ko bi drevesa odrasla, pridobil na svoji mogočnosti in vitalnosti.

V primeru, da bi zgradili obvoznico od IOC Zapolje le do križišča za podjetje Valkarton d. d. in krožno križišče v drevoredu z novim priključkom na Rovtarsko cesto, bi drevored razpadel na dva dela. Dobili bi dva drevoreda. V severnem delu bi se nekoliko izboljšale razmere za rast in frekvenca vozil bi se zmanjšala, medtem ko v južnem delu teh sprememb ne bi bilo. Drevored bi z razpadom močno izgubil na svoji prepoznavnosti, pa tudi na simbolni vrednosti, saj bi, ob tem ko bi dobili dva drevoreda, izgubili Napoleonov drevored. V tem primeru bi bilo dobro ohranjati stara drevesa, ki še ne ogrožajo varnosti, saj bi le ona pričala o nekdanjem drevoredu. Če bi jih posekali, bi lahko prevladali novi interesi, ki bi preprečili ponovno zasaditev dreves. To velja zlasti za južni del drevoreda, med hišami, saj bi se lahko zgodilo, da bi se prebivalci uprli novi zasaditvi in tako drevoreda do novega križišča sploh ne bi več imeli. Za severni del drevoreda pa bi bila možna tudi sanacija po odsekih. Ta del bi imel več možnosti za ohranitev, ker bi bilo v njem manj prometa in tudi v njegovi bližini ni nobene druge rabe, ki bi potrebovala prostor, na katerem zdaj rastejo lipe. Vendar tega dela ni možno razdeliti na posamezne smiselne dele, po katerih bi se delalo sanacijo, saj je ena sama celota postavljena na odprt prostor. Posamezni delni poseki bi bili tako zelo opazni, saj bi se videle razlike v višinah med deli drevoreda toliko časa, dokler vsa drevesa ne bi dosegla končne višine.

Dokler občina ne izdela urbanističnega načrta razvoja za celotno območje, je še najbolj primerna sanacija drevoreda, ki se izvaja že nekaj let. Z dosajevanjem posameznih dreves v vrzeli in postopnim menjavanjem starih propadlih dreves, skrbi za ohranjanje drevoreda v najboljšem možnem stanju in poskuša preprečiti nevarnosti, ki jih stara drevesa predstavljajo za voznike. Le na tak način se bo drevored ohranil, dokler se ne bodo začeli

konkretni premiki v smeri iskanja celovitih rešitev za prostorske probleme v občini Logatec.

Drevored je že doživel nekaj posegov, ki so ga okrnili; tak je posek posameznih lip za dostop do dvorišč enodružinskih hiš ali velika vrzel sredi drevoreda, ki je nastala zaradi poseka 11 lip za dostop do podjetja Valkarton d. d.. Na nasprotni strani pa smo bili tudi priča izrednemu spoštovanju do drevoreda, kot je izjemen primer prilagoditve električnega daljnovoda obstoječemu drevoredu. Namesto, da bi podjetje za distribucijo električne energije posekalo lipe, se je odločilo dvigniti daljnovod nad vrhove dreves. Ta primer še posebej izstopa, saj je šlo za infrastrukturni element. Ti so ponavadi precej togi, vendar ga je bilo, zaradi stališča, ki so ga zavzeli načrtovalci, mogoče prilagoditi drevoredu. Danes je ravno obratno. Drevored se skuša prikazati kot oviro in ga na vsak način prilagoditi zahtevam sodobne prometne infrastrukture. Prilagajanje sodobnim potrebam samo po sebi ni problem; problem je, kadar se za zadovoljitev sodobnih potreb ne raziščejo vse možne rešitve, v logaškem primeru možnosti za izboljšanje prometnih razmer, in se med njimi izbere najbolj optimalna. Naloga je pokazala, da obstajajo druge, za drevored in za kraj v celoti, boljše možnosti. Zato primer prilagoditve daljnovoda lahko vzamemo za vzor pri nadaljnjih vprašanjih v povezavi z drevoredom in njegovo ohranitvijo. Drevored lahko postopoma uničujemo ali pa poiščemo tako rešitev, ki bo omogočila, da se mu prilagodimo in ga varujemo.

7 POVZETEK

Drevored Napoleonove lipe stoji na Pustem polju ob glavni regionalni cesti Vrhnika - Logatec. Z izstopajočo lego, zaradi strukturnega razmerja med ravnim poljem in volumnom dreves, ob vstopu v naselje predstavlja simbol Logatca. Zasnovan je bil v času Ilirskih provinc in je najdaljši obcestni drevored v Sloveniji. Od leta 1985 je zavarovan z Odlokom kot spomenik oblikovane narave (1985). Je drevesna in oblikovana naravna vrednota lokalnega pomena in kulturna dediščina.

Drevored je pomemben krajinski element, ki pa se srečuje z različnimi problemi. V diplomski nalogi smo se osredotočili predvsem na probleme povezane s tovornim prometom, ki poteka skozi drevored in ima nanj negativen vpliv.

Za glavna cilja diplomske naloge smo določili ohranitev drevoreda in omogočiti izboljšanja njegovega stanja. Namen diplomske naloge je, da poiščemo možne rešitve za probleme, ki ogrožajo drevored, ki jih povzroča predvsem tovorni promet. Te rešitve bi hkrati odpravile prometne probleme, pripomogle k boljšim razmeram za rast dreves in predvsem omogočile varovanje drevoreda. Hkrati bi se ohranili njegova primarna funkcija obcestnega drevoreda in njegova simbolna vrednost.

Uporabili smo različne metode dela. Najprej smo zbrali obstoječo literaturo, jo pregledali in z njeno pomočjo opredelili osnovne pojme ter opisali varstvene režime za drevored kot naravno in kulturno dediščino. V nadaljevanju smo zbrali podatke in sestavili kronološki pregled dogajanja v drevoredu od zasaditve do danes, vključno s sprejetimi odloki o drevoredu. Na spletnem portalu občine Logatec smo našli anketo o prometnem problemu v drevoredu, na podlagi katere smo povzeli tudi mnenja prebivalcev Logatca. Po ogledu terena in pregledu literature smo opredelili glavne probleme, ki jih na območju drevoreda povzroča promet. Velik problem predstavlja prevelika frekvenca prometa, ki preobremenjuje cesto skozi drevored. Problem je tudi velikost in teža vozil ter prepletanje različnih uporabnikov ceste. Ukvarjali smo se tudi z iskanjem rešitev za probleme, ki jih v drevoredu povzroča zagotavljanje prometne varnosti.

Po opredelitvi glavnih problemov, smo predlagali možne ukrepe za zmanjšanje prometa skozi drevored. Opredelili smo njihove ključne prednosti in slabosti. Pri tem smo se osredotočili na pretok prometa, varnost, vpliv na okolico in katere probleme posamezna varianta reši.

Predlagali smo ureditev treh križišč:

- preureditev križišča Tržaške, Rovtarske in Tovarniške ceste v krožišče ali semaforizacija,

- novo krožno križišče pri Valkartonu z novim priključkom na Rovtarsko cesto,
- razširitev križišča v IOC Zapolje z novo povezavo na Rovtarsko cesto.

Zelo pomemben ukrep je tudi nova obvoznica, predvsem za tovorni promet. Predlagali smo tri trase:

- obvoznica od IOC Zapolje do podjetja Valkarton d.d.,
- obvoznica ob železniški progi iz IOC Zapolje do IC "KLI" za tovorni promet,
- obvoznica ob železniški progi iz IC "KLI" skozi IOC Zapolje do Rovtarske ceste za ves promet in zaprtje ceste skozi drevored.

Za omejitev tovrnega prometa skozi drevored smo predlagali tudi postavitev dodatnih prometnih znakov.

Osredotočili smo se tudi na predloge za izboljšanje stanja drevoreda. Izpostavili smo možnosti postavitve prometnih znakov, vzdrževanja s tehničnimi ukrepi in sanacije drevoreda. Pri predlogih sanacije smo si pomagali tudi z nekaterimi primeri iz drugih drevoredov.

Na koncu smo povzeli, da je najbolj primerna rešitev za doseg našega cilja kombinacija različnih predlaganih ukrepov. Potrebna je nova obvoznica ob železniški progi iz IC "KLI" skozi IOC Zapolje do Rovtarske ceste za ves tovorni promet in možnost uporabe obvoznice tudi za ostali promet. S to rešitvijo bi se v največji meri približali namenu diplomske naloge. Obvoznica bi zmanjšala negativne vplive prometa na drevesa in njihovo rastišče. Rastiščni pogoji bi se izboljšali tudi z izgradnjo sistema za odvodnjavanje meteorne vode.

Najstarejše Napoleonove lipe naj bi bile predvidoma stare že okoli 200 let. Začele so počasi odmirati, k čemur dodatno pripomorejo še težke rastne razmere ob prometnici in naravni pojavi, kot so močan veter in teža snega, zato smo predlagali tudi razmislek o obnovi drevoreda in predstavili različne možnosti sanacije.

8 VIRI

8.1 CITIRANI VIRI

Bokal G. 2012. Razširitev cestnega križišča v drevoredu. Logatec, Občina Logatec, Komunalna in cestna infrastruktura (osebni vir, 8. okt. 2012)

Brus F. 2008. Urejanje Napoleonovega drevoreda. Logaške novice, 39, 9: 14

Brus R. 2012. Drevesne vrste na Slovenskem. 2. dopolnjena izdaja. Ljubljana, samozaložba: 406 str.

Bruvo P. 2003. Vloga drevoredov v mestu: dipl. delo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo: 144 str.

Dolgoročni plan občine Logatec za obdobje od leta 1986 do leta 2000, dopolnjen leta 1990. Ur. l. RS št. 352-1/89

Državna topografska karta Republike Slovenije 1:25.000. 132, Logatec. 1995. 1. izd. 1:25.000. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Geodetska uprava Republike Slovenije.

Frelih M. 1998. Francoski general Jean-Baptiste Bernadotte in njegov obisk slovenskih krajev leta 1797. Katalog ob razstavi. Ljubljana, Študentska organizacija Univerze, Enota za kulturo: 33 str.

Frelih M. 2000. Napoleonov drevored v Logatcu. V: Lipe v Logatcu, Kulturna in naravna dediščina občine Logatec: raziskovalni program OŠ "8 talcev" Logatec. Garafolj A. (ur.). Logatec, Občina Logatec: 15-17

Garafolj A. 2000. Lipe v Logatcu, Kulturna in naravna dediščina občine Logatec: raziskovalni program OŠ "8 talcev" Logatec. Logatec, Občina Logatec: 94 str.

Geopedia.si. 2011. Ortofoto posnetek.

http://www.geopedia.si/#T105_x440760_y87276_s14_b2 (17. nov. 2011)

Golob R. 1982. Strokovne osnove za varstvo naravne in kulturne dediščine za UN Logatec. Ljubljana, Ljubljanski regionalni zavod za spomeniško varstvo: 73 str.

Istenič Š. 2009. Še so zadržki za izgradnjo križišča v lipovem drevoredu. Logaške novice, 40, 7: 2-3

- Jelovšek J. 2005. Dodatna cestna povezava v občini Logatec v smeri SV – JZ: dipl. delo. Ljubljana, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo: 33 str.
- Jernejec Babič P. 2003. Sanacija dreves v lipovem drevoredu v Logatcu (EŠD 7936). Ljubljana, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Ljubljana: 3 str. (interno gradivo)
- Jernejec Babič P. 2007a. Neustrezno obrezovanje dreves v Lipovem drevoredu (EŠD 7936) v Logatcu. Ljubljana, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Ljubljana: 2 str. (interno gradivo)
- Jernejec Babič P. 2007b. Poškodovana drevesa v neurju v Lipovem drevoredu (EŠD 7936) v Logatcu. Ljubljana, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Ljubljana: 2 str. (interno gradivo)
- Jernejec Babič P., Pirnat N., Renčelj A. 2008. Strokovne zasnove varstva kulturne dediščine za območje občine Logatec. Ljubljana, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije: 18 str.
- Kompare T. 1990. Logatec, Črtice iz življenja kraja in obeh župnij, Izdano ob 80-letnici župnije sv. Nikolaja v Dolenjem Logatcu. Logatec, Župnijski urad sv. Nikolaja: 399 str.
- Lipa in lipovec. 2012. Arboretum Volčji Potok (20. jun. 2012).
<http://arboretumvolcjpipotok.wordpress.com/2012/06/20/lipa-in-lipovec/> (14. dec. 2012)
- Lipov drevored v Logatcu ob regionalni cesti R 2-409/302. 2006. Ljubljana, Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 1 str. (interno gradivo)
- Malavašič N. 2002. Zapisnik s srečanja članov Turističnega društva Logatec. Logatec. (Osebni vir, 7. nov. 2002)
- Maš I. 1975. Logaški drevored – spomenik. Logaške novice, 1, 1: 1
- Mihevc F. 2008. Seja o Napoleonovem drevoredu. Logatec (osebni vir, 5. feb. 2008)
- Mušič V. B., Kučan A. 2002. Od suburbanizacije do urbanosti. V: Krajinsko planiranje v dobi globalizacije, Portorož, Slovenija, 8. - 10. november 2002. Ogrin D., Marušič I., Simonič T. (ur.). Ljubljana, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo: 168-169

Odgovor na dopis - Lipov drevored v Logatcu ob regionalni cesti R 2-409/302. 2006.

Ljubljana, Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 1 str. (interno gradivo)

Odlok o razglasitvi drevoreda lip za spomenik oblikovane narave. Ur. l. SRS, št. 28/85

Osredkar K. 2000. S Francem Mihevcem in Anito Garafolj o lipah v Logatcu. Logaške novice. 31, 4: 5

Peterlin S., Ravbar M., Smerdu R., Vardjan F. 1976. Inventar najpomembnejše naravne dediščine Slovenije. Ljubljana, Zavod SR Slovenije za spomeniško varstvo: 859 str.

Pogodba št. 69/84 o ureditvi drevoreda lip v Logatcu. 1991. Ljubljana, Ljubljanski regionalni zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine: 3 str. (interno gradivo)

Pogodba za sadnjo 20 lip v Logaškem drevoredu. 1994. Ljubljana, Ljubljanski regionalni zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine: 2 str. (interno gradivo)

Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot. Priloga 4: Podrobnejše varstvene in razvojne usmeritve. Ur. l. RS, 111-4623/04

Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot. Ur. l. RS, 111/04

Prometne obremenitve 2011. 2011. Direkcija Republike Slovenije za ceste.

http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Stetje_prometa/Prometne_obremenitve_2010_splet.pdf (3. jan. 2013)

Prometne obremenitve. 2011. Direkcija Republike Slovenije za ceste.

http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/ (21. feb. 2011)

Prus T., Lobnik F. 1989. Pedološke raziskave v Logaškem drevoredu z navodili za preprečitev nadaljnega propadanja. Ljubljana, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani VDO Biotehniška fakulteta: 14 str.

Register naravnih vrednot. Ministrstvo za kmetijstvo in okolje Republike Slovenije, Agencija RS za okolje.

<http://kpv.arso.gov.si/> (28. avg. 2012)

Register nepremične kulturne dediščine. Ministrstvo za kulturo Republike Slovenije.

<http://rkd.situla.org/> (15. jan. 2011)

Skoberne P., Peterlin S. 1991. Inventar najpomembnejše naravne dediščine Slovenije, 2. del: osrednja Slovenija. Ljubljana, Zavod Republike Slovenije za varstvo naravne in kulturne dediščine: 606 str.

Ste za krožišče pri Mercator centru – cesta za Rovte. 2005. Logatec.net.
<http://www.logatec.net/splosno/AnketeAll.asp?ID=47> (2. maj 2011)

Strgar V. 1986. Sanacija lipovega drevoreda v Logatcu, Predlog. Ljubljana, samozal.: 27 str.

Swift C. E. 2003. Salt tolerance of various temperate zone ornamental plants. Colorado State University Cooperative Extension Tri River Area.
<http://www.coopext.colostate.edu/TRA/PLANTS/stable.shtml> (28. nov. 2011)

Šmid Hribar M., Gutnik R. 2011. Napoleonov drevored v Logatcu. DEDI, Enciklopedija naravne in kulturne dediščine Slovenije.
<http://www.dedi.si/dediscina/259-napoleonov-drevored-v-logatcu> (28. apr. 2011)

Štefancič M. 2008. Križišče ali krožišče? Logaške novice, 39, 3: 19

Švajncar J. J. 2004. Logatec v zgodovini. Logatec, Vojni muzej Logatec: 386 str.

Trček P. 1999. Udobnejša vožnja skozi Logatec. Logaške novice, 30, 10: 1-2

Trees and shrubs. 2011.
http://www.arbolesyarbustos.com/index.php?id=69&id_img=1&lang=en (14. dec. 2012)

Trobič M. 2003. Furmani skozi Postojnska vrata do morja in naprej. Logatec, Občina Logatec: 182 str.

Zakon o ohranjanju narave. Uradno prečiščeno besedilo. (ZON-UPB2) Ur. l. RS, št. 111/04

Žitko J. 2012. "Leto izgradnje daljnovoda". DE Ljubljana okolica, Nadzorništvo Logatec (osebni vir, september 2012)

8.2 DRUGI VIRI

Černe I. 1989. Gasilskih 110 let v Logatcu. Ljubljana, Gasilsko društvo Dolenji Logatec: 40 str.

Habjan V., Skoberne P. 2001. Naravne znamenitosti Slovenije, Izletniški vodnik. Ljubljana, Sidarta: 200 str.

Hudoklin J., Jankovič L. 1993. Sanacija spomenika oblikovane narave v grajeni mestni strukturi, Kettejev drevored v Novem mestu. Urbani izziv, 23/24/25: 67-75

Križišče ali krožišče? 2008. Logaške novice, 39, 4: 26-27

Mate J., Debeljak J., Mahne L., Južnič L., Henigman A. 2006. Po poteh dediščine od Idrijce do Kolpe, Razvojni program podeželja 2007-2013. Ribnica, Zavod PO-PPD Od Idrijce do Kolpe: 255 str.

Mihevc P. 2005. Naši pomniki tako in drugače. Logaške novice, 36, 1-2: 11

Nevma I. 2003. Varuhi Napoleonovega drevoreda. Logaške novice, 33, 1-2: 12

Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot. Priloga 1: Seznam naravnih vrednot in njihova razvrstitev na vrednote državnega in lokalnega pomena. Ur. l. RS, št. 111-4623/04

Skoberne P. 1990. Naravna dediščina občine Logatec. V: Mladinski raziskovalni tabor Logatec 1989. Zbornik poročil raziskovalnih skupin. Frelih M. (ur.). Logatec, Občinska raziskovalna skupnost: 110-125

Skoberne P. 2004. Ljubljana, od izvira do izliva. Ljubljana, Mladinska knjiga: 104 str.

Soglasje k melioraciji na Logaškem polju. 1988. Ljubljana, Ljubljanski regionalni zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine: 2 str. (interno gradivo)

Trček P. 2010. Prihodnje leto je na vrsti cesta skozi drevored. Logaške novice, 41, 2: 6

Valkarton d. d.. 2005.

http://www.valkarton.si/index.php?page=static&id=1&item=6&grp=company_profile&sklop=0& (28. apr. 2011)

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju prof. dr. Robertu Brusu za pripravljenost za sodelovanje, tehtne pripombe in spodbudo pri zaključevanju diplomske naloge. Hvala tudi dr. Petru Skobernetu in prof. dr. Ani Kučan za vse ideje, nasvete in pomoč pri pisanju.

Hvala mojim bližnjim za podporo in potrpežljivost.

PRILOGA

POVZETEK MNENJ PREBIVALCEV LOGATCA IZ SPLETNE ANKETE O KROŽIŠČU V DREVOREDU

Poleti leta 2005 je bila izvedena internetna anketa na spletnem portalu občine Logatec (<http://www.logatec.net/splosno/AnketeAll.asp?ID=47>) z vprašanjem: Ste za krožišče pri Mercator centru – cesta za Rovte? Na vprašanje je odgovorilo 154 posameznikov. Rezultati so pokazali, da jih je 50,65 % za izgradnjo krožišča, 28,57 % proti in 20,78 % za, če se podre največ 5 lip (Ste za krožišče ..., 2005).

Na podlagi izvedene ankete se lahko sklepa, da je večji del prebivalcev občine Logatec za poseg v drevored. Hkrati je to rešitev, ki jo občina Logatec najbolj podpira in bi bila po izračunih glede na možne rešitve cenovno najugodnejša.

Poleg odgovora na vprašanje pa so lahko sodelujoči zapisali tudi svoje mnenje. Večji del anketiranih je mnenja, da je na prvem mestu prometna varnost. Da bi bilo treba pri izgradnji krožnega križišča v drevoredu posekati nekaj lip, jim ne predstavlja nobenega zadržka.

Primer: Rovtar (6. 5. 2005 14:10:05) – "Res me zanima, kaj bo z lipami čez 50 let? Po moje ne bo nobene več od starih lip, kar pomeni, da če se čim prej uredi prometna varnost in pločnik za pešce, bomo tudi preživeli tiste 3 lipe. Res pa je zanimivo, da so se obesili na lipe, ko pa razkopavajo industrijsko cono v nemogoče razsežnosti, brez da bi že vnaprej zagotovili neposredno povezano na avtocesto in ne po cesti do Vrhniške ali Logatca. Halooo, kje je zdrava pamet! 3 lipe gor ali dol, prometna (ne)varnost bo zahtevala več življenj kot samo 3. Zgodovina pa tako ali tako nima skoraj nobenega pomena več, ker jo na novo piše vsaka nova slovenska vlada."

kamn (10. 5. 2005 8:36:38) – "O križišču pri Merkatorju je bilo govora in povezavi na Rovtarsko. Da seveda, čim prej je treba to pozidati, pa par lip gor ali dol. Dajte no, bomo pa nekaj novih lip nekje posadili pa bo." (Ste za krožišče ..., 2005).

Redki so tisti, ki so izrazili zavest, da ima drevored pomembno zgodovinsko in simbolno vlogo in bi ga bilo treba varovati. S svojimi mnenji so vzbudili tudi nekaj nasprotujočih replik.

Primer: Polona (21. 5. 2005 20:00:52) – "Super bi bilo, če bi naredili krožišče, vendar tu so lipe. So zavarovane in moramo to spoštovati. Upam, da jih ne bodo podrli, ker že tako ali tako v Logatcu nimamo nobenega javnega parka. Kamor koli se v Logatcu ozrem, je beton. Kaj pa zelena mesta in njegovo življenje? Drevesa so nujna."

Tatjana (26. 5. 2005 9:52:09) – "Draga Polona, očitno ne živite na Rovtarski in ne veste, kako nevarna je ta cesta: za kolesarje in pešce (posebej v nevarnosti so otroci, ki si jih jaz brez spremstva ne upam poslati v šolo ali trgovino). Sprašujem vas ali je "spoštovanje" lip pred spoštovanjem človeškega življenja? Mar ne bi bilo smiselno žrtvovati par lip v izogib katerikoli družinski tragediji, ki jo lahko povzroči prometna nesreča? Zelenja in dreves, če si jih želite ogledati, pa je v okolici Logatca v izobilju. Potrebno je samo 5-minut hoje iz središča mesta. V katerem "zelenem mestu" imajo prebivalci to možnost? Krožišče pri Merkator centru - vsekakor DA." (Ste za krožišče ..., 2005).

Nekateri so razmišljali o alternativnih rešitvah. Pojavila se je ideja o povezavi med Tržaško in Rovtarsko cesto na koncu drevoreda pri IOC Zapolje, postavitve semaforja v križišču Tržaške in Rovtarske ceste in ideja o obvoznici za tovorna vozila.

Primer: YuRkO (18. 5. 2005 21:55:47) – "Menim, da bi bilo krožišče veliko bolj prikladno narediti pri obrtni coni Zapolje, cesto za Rovte pa potegniti ob robu polja. S tem bi seveda tudi sprostili Rovtarsko cesto že pred vstopom v Logatec pa tudi manj škode bi naredili. Bolj kot izgradnja krožišča pa je pomembno križišče pri Kramarju. V popoldanskih urah je namreč v tem križišču velika gneča in posledično se zaradi tega potencialna nevarnost nesreče zelo poveča! (za prečkanje tega križišča je edina rešitev izsiljevanje). Morda pa bi se s krožiščem in cesto za Rovte tudi to križišče malo sprostilo."

Milan (15. 9. 2005 9:10:27) – "Edina rešitev je obvoz okrog Logatca in popolna prepoved (takojšna) vožnje za tovorna vozila. Znak za prepoved sicer že stoji, vendar organ pregona nima časa."

Žonar (18. 9. 2005 14:21:54) – "Tisti, ki trdijo, da je Napoleonov drevored znamenitost Logatca, naj prosim na začetku drevoreda postavijo bistveno večji napis, da gre za Napoleonov drevored ... ko te ljudje vprašajo, od kje si in jim poveš, da iz Logatca ... "A vi kaj mislite cesto uredit, pa saj imate najslabšo cesto kar jo še najdeš v Sloveniji" ... po tem smo znani in ne po Napoleonovem drevoredu ... sem za to, da se uredi cesta skozi Logatec do konca drevoreda in da se za drevored poskrbi na način, da bo vsakemu jasno, ko se bo peljal skozi, da je to "NAPOLEONOV DREVORED". Kar se tiče pa križišča ali krožišča, pa se le ta naj postavi na koncu drevoreda, torej ob IOC Zapolje. Če smo dovolili tak poseg v naravo, pa naj se še na drugi strani naredi kaj koristnega in nikakor ne krožišče pri Mercatorju. Lipe naj ostanejo in se naj za njih skrbi tako kot je treba ... z reklamo vred!" (Ste za krožišče ..., 2005).