

EDEN NAJVAŽNEJŠIH CILJEV »U« SISTEMA

Razbremeniti mestno

Od vseh predlaganih sistemov je »U« sistem najbolj obetaven za prebivalce v mestnem središču — po ocenah 26.000 vozil dnevno manj skozi Center.

Skoraj mesec dni že traja javna razgrnitev »U« sistema ljubljanskih obvoznic in avtocest. Vse do 10. septembra si prebivalci našega mesta lahko te načrte ogledajo v svojih občinskih hišah — prebivalci Centra na Mačkovi in na Magistratu — ter napišejo svoja mnenja, pripombe, kritike ali pohvale. O tem, kaj bo »U« sistem pomenil za občino Center, smo se pogovarjali z dr. BORISOM GABERŠČKOM z Ljubljanskega urbanističnega zavoda.

»Že Koordinacijski odbor za izgradnjo cest v Ljubljani je postavil kot eno temeljnih izhodišč »U« sistema to, da v največji možni meri razbremeni mestno središče,« je na začetku razgovora povedal naš sobesednik. »Če naj se to uresniči, potrebujemo čim več obvoznic, nekakšen krožni cestni sistem okrog mesta, ki ne bo prevzemal samo težkega tranzita, pač pa bo omogočal tudi hitrejši lokalni promet in boljšo prometno pove-

zavo med občinami. Če bo recimo razdalja večja, pa bo prihranek časa zaradi možne večje hitrosti tolikšen, da bo pot iz ene občine v drugo po obvoznici veliko hitrejša in enostavnejša kot prebijanje skozi mestno središče. Ta dvojna vloga obroča obvoznic in avtocest je tembolj važna zato, ker razbremenitve središča ne smemo jemati absolutno. Po ocenah bo v mestnem jedru res okrog 26.000 vozil dnevno manj. Ne smemo pa

pozabiti, da sta gostota in količina prometa odvisni od števila motornih vozil, ki neprestano raste, od dinamike gospodarstva — večja proizvodnja pomeni več prevozov, višji standard več nakupov oziroma voženj po nakupih in tako dalje. Vemo tudi, da je največ mestnih voženj ravno od doma v službo in nazaj, poslovnih, po nakupih in še recimo do rekreacijskih centrov. Prometa bo torej z leti več in nedvomno bo tudi gostejši. Z ustrezno cestno infrastrukturo pa lahko te predvidene prometne tokove toliko kanaliziramo in umirimo, da s tem preprečimo sicer neizbežni cestni infarkt.

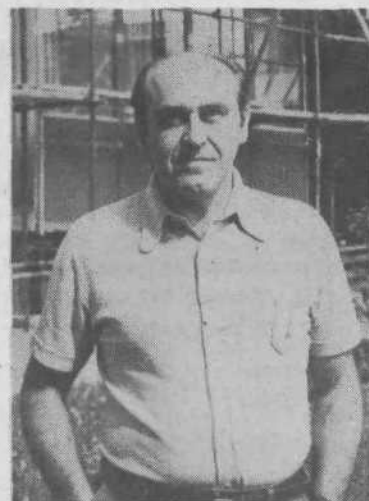
Skladno z »U« sistemom je zasnovan tudi desetletni program rekonstrukcije mestnih cest, saj bo načrtovani sistem obvoznic in avtocest lahko dobro deloval le, če bo ustrezno povezan z bolj urejenimi, renoviranimi in hitrejšimi mestnimi vpadnicami. Tako program predvideva med drugim rekonstrukcije Šmartinske, Litijske, Poljanske, Zaloške ceste. Prednost pa daje zahodnemu delu, ki je tudi najbolj obremenjen. Veliko bosta zalegli nova Cesta ob železnici — to je začasno ime za »novo« Prešernovo — in avtocesta za Rožnikom. Takoj za njima pa pride na vrsto južna obvoznica, ki bo razbremenila prenatrpano Aškerčevo cesto in Tržaško. Vzhodni del zaenkrat še ni tako kritičen kar se tiče gostote prometa, čeprav bo razvoj industrije zahteval čimprejšnjo navezavo z bodočo obvoznico.

Naš sogovornik Boris Gaberšček je opozoril na dejstvo, da je gradnja cest v mestih veliko bolj zapletena, zahtevna, zamudna in zato tudi bolj draga kot na nenaseljenih območjih. Ko se gradi ali obnavlja mestna cesta, so pogosto potrebna rušenja in s tem v zvezi iskanje novih stanovanj, potrebno je predstavljati komunalne vode, oskrbeti zavarovane podhode in mostiče za pešce in tako dalje. Zato bo treba v prihodnje resno razmišljati o dodatnih sredstvih za razvoj cest. Dodal je še, da

je nevdržno, da je za gradnjo cest namenjen tako majhen delež »bencinskega dinarja«.

»Tako pri »U« sistemu kot tudi pri desetletnem programu pa nam ni šlo samo za čimboljšo tehnično ustreznost obvoznic in avtocest. Zasnovali smo ju tako, da bo v največji možni meri poskrbljeno tudi za varstvo in urejenost okolja. Na trasi Ceste ob železnici bodo na primer trije dvojni podhodi, kar je pri nas novost. Podhodi na Erjavčevi, Cankarjevi in Puharjevi cesti bodo namreč potekali pod cesto in pod železnico hkrati. Primerno bodo osvetljeni ter arhitektonsko obdelani, tako da ne bodo predstavljali samo prometne povezave za pešce s Tivolijem in Rožnikom, pač pa bodo tudi na oko prijetni. V tem predelu je precej preglastic tudi s hrupom, ki ga že povzročajo vlaki na železnici in s tistim, ki ga bodo prispevali še avtomobili. Med več variantami za omilitev hrupa proti Vrtači smo se odločili za montažne tri metre visoke betonske zidove. Ti se v enem letu popolnoma obrasejo z vzpenjalkami in se tako lepo vključijo v okolje, ki nam je na tej meji med mestom in njegovim zelenim rezervatom še kako pomembno. Tivoli pa bodo varovali pred hrupom z drevjem zasajeni nasipi.

Drugi problem, ki je v občini Center povezan s hrupom pa je načrtovana rekonstrukcija Jenkove ceste od Šmartinske do Zaloške. Zaenkrat še nismo našli in sprejeli dokončne odločitve. Klinični center in Vojaška bolnišnica sta predlagala varianto onkraj dolenske proge, ker si želita tesnejše prostorske povezanosti in seveda čim manj hrupa. Vendar bi bila ta možnost izredno draga — številna rušenja, težavna priključka na Šmartinsko pred podvozom in na Zaloško pri železniških zapornicah. Druga, tudi precej draga možnost pa bi bila poglobitev Jenkove ceste, ki bi jo potem prekrili in s tem omilili hrup. Seveda bi bilo treba oskrbeti tudi ustrezno ventilacijo. Delno bo ta bolnišnični predel razbremenjen, ko bo del Zaloške med Njogoševo in Jenkovo postal samo interna cesta Kliničnega centra, zaprt za ves ostali promet. Ko bo granitne kocke na nekaterih cestiščih okrog bolnišnic zamenjal asfalt, bo že s tem hrup za kakšna dva decibela manjši. To pa ni tako malo.



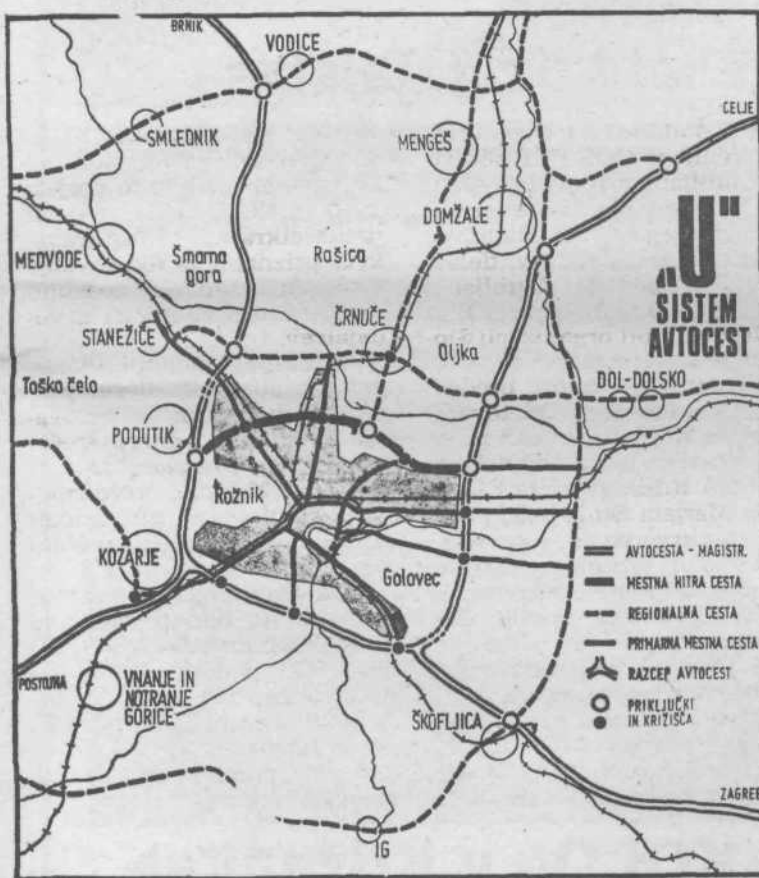
Dr. Boris Gaberšček

Kakšni pa so obeti za pešce v jedru Ljubljane?

Dokončno bo urejena Čopova ulica. Izravnani tlak brez robov pločnikov bo prijetno tlakovan, namestiti bodo nekaj svetilk in klopi za trudne kupce in sprehajalce, posode s cvetjem bodo tej »peš-coni« dale več tistega, kar imenujemo bivalno okolje in ne samo pusta ulica, ki se na njej zadržimo le toliko, kot je nujno potrebno. Ko bo dograjena Ploščad B. Kraigherja, bo prijetnejša in lepše urejena tudi Naborjeva ulica, ki z začasnim asfaltnim tlakom res ni preveč vabljiva. Z ureditvijo teh, za promet zaprtih con pa ne bodo na dobičku samo pešci. Raziskave v državah, ki imajo večletne izkušnje s »peš-conami« kažejo, da ljudje, ki hodijo peš, več kupujejo. Imajo bolj neposreden stik z blagom v izložbah, pa še ena značilnost se je pokazala: če kupuješ v eni trgovini, je precejšnja verjetnost, da boš stopil še v naslednjo. Zatorej je odveč strah trgovcev, da bodo njihove blagajne bolj prazne.

Neizkoriščene možnosti ponuja tudi Knafljev prehod med Wolfovo in Titovo. Ta prostor ni tako majhen, je pa na dragocenem področju v samem središču mesta in bi ga kazalo bolje izrabiti in urediti ter odpreti Ljubljančanom in drugim. Pri vseh večjih posegih in spremembah pa nas mora voditi načelo, da ne gre po vsej sili menjati vsega starega z novim, zlasti če to novo res ni bistveno boljše in ustrenejše od starega. Le tako bo Ljubljana ohranila tisti svoj šarm, ki ji ga daje posebna in značilna mešanica slogov, arhitektur in ambientov.

Olga Mežan



stanovanjska samouprava — stanovanjska samou

dnosti valorizacijske točke. Vendar tako določene stanarine še zdaleč niso bile ekonomske ter so znašale od 1,75%, do 1,85% od prevrednotene vrednosti stanovanja. Zaradi naglega porasta cen je prišlo do različnih stanarin in do velikega razvrednotenja stanovanjskega sklada.

Zmanjšanje prispevka za stanovanjsko gradnjo na 4% od kosmatih osebnih dohodkov so nadomeščali s povečanjem amortizacije iz stanarine, ki je morala omogočiti enostavno reprodukcijo stanovanjskega sklada.

Vendar so največji del sredstev stanovanjskih skladov uporabljale občine, ker so se pogoji kreditiranja vse bolj zaostrovali. Delovne organizacije so pričele izločati vse več sredstev v sklad skupne porabe za stanovanjsko gradnjo.

Obseg gradnje v SR Sloveniji je upadal, saj je bilo leta 1965 zgrajenih le 4,9 stanovanj

na 1000 prebivalcev, medtem ko je bilo leta 1960 zgrajenih 5,1 stanovanj na 1000 prebivalcev. Vzroki so bili v naglem porastu cen, nesorazmernem in neupravičenem povečanju stroškov za komunalno urejanje stavbnih zemljišč, naglem porastu zahtev za višjo stopnjo opremljenosti stanovanj in naporu za racionalizacijo gradnje niso bili enotni in zato tudi ne uspešni.

Pri upravljanju stanovanjskih hiš so bile težave, ker pri neekonomskih stanarinah zlasti stare zgradbe niso bile sposobne za samostojno gospodarjenje, kar je zaviralo delo takratnih hišnih svetov in povečalo pritisk stanovalec starih hiš, da se presele v nova stanovanja.

Vse te slabosti so bile posledica splošnih gospodarskih gibanj, predvsem nagle inflacije. Pozitivna je bila višja raven družbene skrbi za gospodarjenje s stanovanjskim skladom, za kar so največ pri-

spevali občinski skladi za kreditiranje stanovanjske gradnje, čeprav so imeli precejšen administrativni značaj in je bil premajhen materialni interes stanovalec. O tem pravi namreč Kardelj: »... medtem ko nam je na drugih področjih uspelo zainteresirati vsakega posameznika za čim boljše gospodarjenje, smo na področju stanovanjskega gospodarstva doslej bili preveč le v okvirih administrativnega in marsikdaj zelo birokratiziranega upravljanja s stanovanjskim skladom. Drugačno upravljanje je bilo seveda tudi nemogoče glede na to, da nizke stanarine onemogočajo vsako resno gospodarjenje s stanovanjskim skladom.«

Pokazalo se je, da stanovanjska reforma ne more uspeti, če ukrepi niso preračunani na posebnosti stanovanjskega gospodarstva oziroma, če ne upoštevajo njegovih posebnih zakonitosti.

Berta Malovrh-Opup

Bavarski dvor: tri etaže parkirišč

V sklopu projekta Bavarski dvor delavci gradbenega podjetja Tehnika gradijo drugo od treh kletnih etaž, kjer bodo garaže za osebne avtomobile. V podaljšku najnižje-tretee etaže bo tudi zaklonišče, ki je že pod ploščo.

V stolpnici pa izvajajo obrtniška dela. Trenutno napeljujejo centralno kurjavo, klimatske naprave in podobno. Računajo, da bodo ta dela končana v mesecu dni, kdaj bodo pričeli z gradnjo druge stolpnice, pa še ne vedo povedati.

Foto: Andrej Selan