

Brez pločevine v središču mesta

V ljubljanskem klubu delegatov je bila sredi prejšnjega tedna že tretja razprava o predlogu prometne ureditve ožjega središča mesta. Predlog, ki ga je izdelal komite za promet in zveze pri ljubljanski mestni skupščini, je obravnavala posebna sekcija, ki jo je na pobudo sveta za urejanje prostora, komunalna vprašanja in varstvo okolja ustanovilo predsedstvo občinske konference SZDL Ljubljana Center.

V razpravi so delegati sekcije za obravnavo predloga o prometni ureditvi ožjega središča mesta osvetlili nekatere vprašanja, ki se zastavljajo ob tem predlogu. Kot vsaka stvar ima seveda tudi ta predlog svoje dobre in slabe strani. Zato je pomembno, da ga delegati dobro pretehtajo in se šele ob upoštevanju razprav, pripomb in mnenj odločijo za najustreznejšo rešitev, ki bo resnično koristila življenju mesta.

Predlog nove prometne ureditve v ožjem središču mesta predvideva omejitev osebnega motornega prometa, tako da bi Ljubljana dobila več novih površin za pešce, kakršna je na primer Čopova ulica. Za motorni promet bi zaprli še Wolfovo ulico, Prešernov trg, Miklošičevo cesto od Prešernovega trga do Dalmatinove ulice, Trubarjevo ulico od Prešernovega trga do Obrežne steze, Tromostovje, Cankarjevo nabrežje, Stritarjevo in Mačkovo ulico ter Pogačarjev, Mestni in Ciril-Metodov trg. Na teh prometnih površinah bi bil še vedno dovoljen promet za Viatorjeve avtobuse, dostavna in urgentna vozila ter taksi. Da bi se izognili zmede in mešanju pešcev, kolesarjev in drugega prometa, predvideva novi predlog na teh površinah omejitev hitrosti na 30 ali 10 kilometrov na uro.

Eden temeljnih prometnih problemov Ljubljane, ki najbolj pesti prav strogo mestno središče, je gotovo parkiranje. Verjetno vsakdo izmed nas dobro pozna mučno kroženje po mestu in oprezanje za še nezasedenim prostorčkom, kamor bi lahko postavili svoje vozilo. Resda je za vse premalo parkirišč, vendar pa bi bila zadrega

občutno manjša, če bi kdaj pustili avto doma ali pa stopili nekaj dlje do železnega cilja.

V ožjem središču mesta parkira dnevno okrog 9000 avtomobilov na 3000 parkirnih mestih. Dveh tretjin naplačno parkiranih vozil praktično nihče ne preganja: miličniki ne utegnejo, komunalne nadzornike pa smo obdržali le kot redarje pred magistratom. Ivo Krč, predsednik komiteja za promet in zveze pri skupščini mesta Ljubljane, je povedal, da bi morali imeti v središču Ljubljane več kot 10.000 parkirnih mest, kar pa seveda ni niti uresničljivo, niti gospodarno. Edini izhod iz zadrege lahko iščemo v čim večji preusmeritvi na javni prevoz. Tudi delovni osnutek novega urbanističnega načrta v okviru »Ljubljane 2000« poudarja odločilni pomen javnega prevoza in se zavzema za boljšo ureditev mestnega potniškega prometa, predvsem z vozili na električni pogon.

Predlog prometne ureditve ožjega mestnega središča ukinja nekatere parkirne prostore in predlaga, da bi svoja vozila puščali na nekoliko bolj oddaljenih, za to urejenih površinah.

Razpravljalci so se s predlogi načelno strinjali, hkrati pa izrazili bojazen, da bomo s prestavitvijo parkirnih prostorov zunaj mestnega središča prenesli stare probleme le tja, kjer jih sedaj še ne občutimo. S tem pa gotovo ne bi dosegli želenega učinka. Zato je rešitev predvsem v rokah samih Ljubljančanov in v njihovi pripravljenosti odpovedati se uporabi lastnega avtomobila za vsako malenkost. So pa tudi izjeme. »Jasno je,« je dejal eden izmed razpravljalcev, »da bi na primer mama, ki zjutraj pred službo pelje z avtom enega otroka v vrtec, drugega pa v šolo, z mestnim javnim prevoznim sredstvom porabila precej več časa.« Toda koliko je primerov, ko niti po najnavadnejših opravkih ne zmoremo več peš, ampak se celo do vrat najbližje trgovine pripeljemo z avtom. Motoriziranemu udobju se, kot kaže, tudi ob sedanjih cenah goriv nismo pripravljeni odpovedati. Avto je tako še vedno naš statusni simbol.

Delegat Društva arhitektov Ljubljane, arhitekt Janez Lajovic je menil, da predlog zapore prometa in premestitev parkirnih prostorov iz središča mesta ne bo zaživel, ker bi najprej morali zgraditi parkirne hiše ali urediti dovolj parkirnih prostorov v mestu. Grajal je tudi zmotno mnenje, da naj bi avtomobilski promet v mesto prinašal življenje. Avto je nujno zlo, brez katerega, žal, še nekaj časa ne bomo shajali.

Bojan Šef je kritično ocenil zlasti predlagan sistem kolesarskih stez. Med drugim je dejal: »Rad bi vedel, kdo od tistih, ki so načrtovali kolesarsko stezo na Gosposvetski cesti, se vozi s kolesom?«

Delegat Lovro Šturm je menil, da je omejevanje prometa v ožjem središču mesta le eden od načinov urejanja nerešenih vprašanj, vendar ni gotovo, če je tudi najboljši. Cilj naših prizadevanj je humaniziranje ožjega središča in izboljšanje življenjskih razmer. Odločno se je zavzel za prepoved vsakršnega parkiranja v mestu, saj po njegovem povzroča največ težav ravno tako imenovani mirujoči promet. Menil je, da bi bilo z novo prometno ureditvijo predlagano zaporo mogoče uresničiti le, če bi bili vsi Ljubljančani skrajno disciplinirani. Toda kdo se je pripravljen odreči užitkom vožnje z avtom in se podrediti skupnim interesom? Lovro Šturm je tudi podvomil v smotrnost skrajšanja parkirnega časa. Menil je, da je boljše, če je avto pod oknom parkiran ves dan, kot pa da se jih na istem prostoru dnevno izmenja dvajset. Opozoril je tudi na poseben primer invalidov in vprašal prisotne, kdo si

lahko predstavlja, kako naj se po pločniku ali celo cesti premika nekdo z invalidskim vozičkom. Poleg tega je zaradi obilice stopnic in robov invalidom nedostopna tudi večina javnih ustanov.

Predlog nove prometne ureditve mestnega središča predvideva posebne nalepke na intervencijskih in drugih vozilih, ki bi morala tudi tja, kamor drugi ne bi smeli. Vendar so imeli razpravljalci prav ob tem veliko pomislekov, saj še niso pozabili prepovedi par nepar in vseh nevšečnosti, ki jih je ta prepoved prinesla. Za primer je nekdo navedel projektante, ki prevažajo navadno le nekaj papirja, poslej pa bi to gotovo počeli tudi s službenim avtomobilom z nalepko.

Nekateri delegati so v razpravi opozorili na nezadostno varnost v prometu in navedli kot primer drznega in neodgovornega vedenja ljubljanske taksiste, pa tudi Viatorjevi vozniki po mnenju mnogih za njimi dosti ne zaostajajo.

Ob vsem tem je jasno, da z novimi ukrepi vseh ne bo mogoče zadovoljiti. Gotovo je, da bomo morali za čisto, bolj urejeno in bolj varno mestno središče tudi nekaj žrtvovati. Avto nazadnje mestu ni v poseben okras, izpušni plini pa škodijo tudi zdravju.

Delegati so posebej poudarili, da se lahko lotevamo preurejanja ožjega središča šele, ko bomo trdno prepričani, da bo nov prometni režim res zaživel. Za določene dele mestnega središča je bila že pred razpravo o predlogu nove prometne ureditve izdelana dokumentacija, ki se ravna po še nesprejetih tezah. Tak primer je gotovo izredno drago tlakovanje Prešernovega trga (tudi sama dokumentacija ni bila poceni). Eksperimentalne rešitve gotovo ne vodijo nikamor, je poudaril eden od delegatov. Nujno je prej pretehtati vse pripombe in mnenja, da bo prometna ureditev središča Ljubljane res prinesla nove kvalitete v življenje mesta. Ali je bilo res potrebno, da smo lep tlak na Trgu osvoboditve zalili s črnim asfaltom in ga namenili kraljestvu avtomobilov, še preden vemo, kako bo s pro-

KS TABOR

Pomisleki o prometnem režimu

Komisija za promet in varstvo okolja pri KS Tabor je zavzela do predloga načrta za preureditev in preusmeritev prometa iz strogega mestnega središča zadržano stališče. Glede na pomembnost in nujnost izvedbe tega še kako potrebnega dokumenta je treba opozoriti na nekatere okoliščine, ki že dolgo pestijo ta predel Ljubljane. Občani se namreč upravičeno boje še večje prometne parkirne zmede, ki vlada na območju KS Tabor.

Ob vseh teh pomislekih in ugotovitvah občanov je primerno opozoriti na naslednje:

– znano je, da je Ilirska ulica v celoti edina in glavna prometna žila na relaciji Center-Zalog. Ta ulica je že danes preobremenjena, pa tudi v prihodnje ne kaže na izboljšanje;

– znano je, da so na območju približno treh arov tri samostojne ustanove (dom samskih delavcev, dom medicinskih sester in dom upokojencev), ki zaradi prenaseljenosti stanovalcev – kar okrog tisoč jih je – očitno kličejo po takojšnji ureditvi prometnega in parkirnega režima v tem okoliščju;

– prav tako je znano, da se bo že letos vselilo v novi stanovanjsko-poslovni blok Rog na Trubarjevi cesti 95 mladih družin, kar bo pripeljalo do dodatnih težav s parkirnimi prostori;

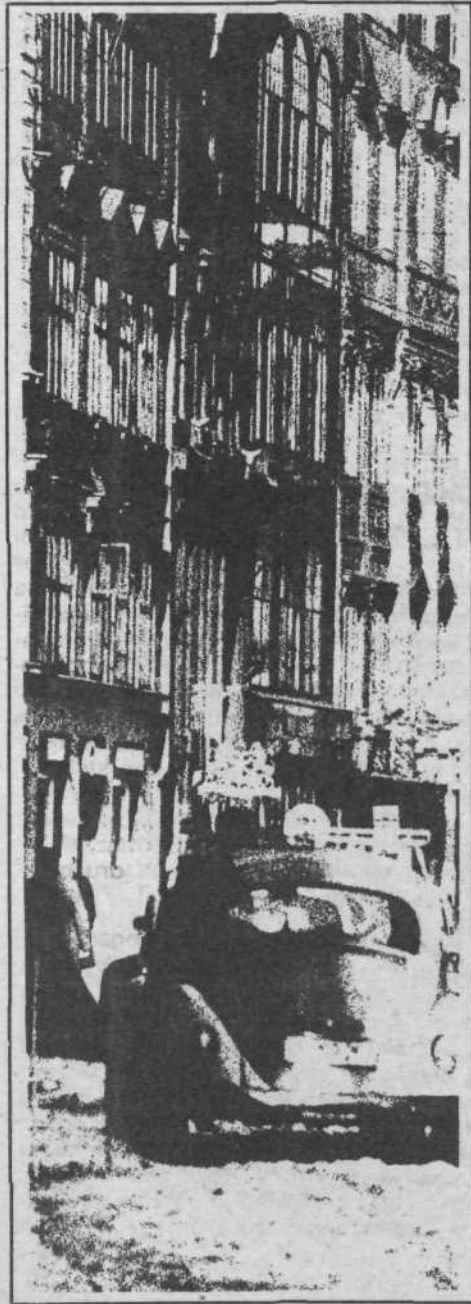
– v neposredni bližini KS Tabor je tudi Klinični center. Obiskovalci, pacienti in osebje kliničnega centra pa tudi drugi občani puščajo svoja vozila po ulicah Tabora, prenekateri vozniki pa zapelje svoje vozilo celo na dvorišče bližnjih in oddaljenih stanovanjskih stavb. V nevarnosti so zelenice in parkovne površine.

Občani KS Tabor so prepričani, da bodo načrt še proučevali in upoštevali prostorsko stisko, ki pesti to območje.

B. L.

metom v središču mesta, se je vprašal že na začetku razprave nekdo od prisotnih. Ta in podobna vprašanja kažejo, da usklajevanje različnih interesov ne bo lahko, predvsem pa že sedaj terja od nas vseh dokončno mero strpnosti in odgovornosti.

NEVENKA GAJŠEK



Delegati sekcije za obravnavo predloga o prometni ureditvi ožjega središča Ljubljane so se zavzeto udeležili razprave o problemih, ki živo zadevajo vse nas.

