

IZANSKA IN ČRNOVAŠKA CESTA

Preko Ljubljanskega barja

Ob ponovnih člankih, ki zahtevajo razširitev ali novo Ižansko cesto ter asfaltiranje Črnovaške ceste od Mokarja v Črni vasi do Podpeči pri Spodnjem Kirnu, je pravilno, da javnost podrobno obvestimo. Črnovaška cesta je dolga približno 8 km in je v dolžini približno 3,5 km že asfaltirana. V »Naši komuni« smo javno zapisali, da je treba obojestransko odkupiti svet, cesto razširiti, dvigniti nad poplavne vode, urediti kanalizacijo in druge napeljava, dvigniti in razširiti mostove in še in še. Zapisali smo, da to veliko stane ter da odsek od Lip oziroma od Iške proti Podpeči, kjer ni nič hiš in samo Kozlarjev grad, sedaj ni problematičen, saj moramo vendar prej urediti Ižansko cesto, asfaltirati cesto Preserje – Kamnik – Rakitna, Vrzdenc – Sentjost, Golo-Zapotok, Polhov Gradec, Zalog, Črni vrh, novo Ižansko cesto, Pijava Gorica, Zelimlje, Velike Lašče – Lužarji, Podpeč – Notranje Gorice ..., ki so vse bolj potrebne in za ohranitev prebivalstva na rodni zemlji znatno bolj humane in koristne.

Nižloliko člankov, sestankov, komisij in resolucij zahteva takojšnje mestno in republiško akcijo za razširitev sedanje ali gradnje nove Ižanske ceste. Stanje na terenu je v tehničnem in varnostnem oziru stahotno.

Z naštetimi, trenutni bolj važnimi občinskimi cestami nikakor ne odrekam prebivalstvu ob Črni vasi njihovim potrebam, ki pa gotovo zahtevajo širšo akcijo prebivalstva vsega mesta in republike za Ljubljansko barje. Sedaj, ko smo zgradili južno avtocesto, moramo kolikor mogoče bogato povezati barje na avtocesto ob priključku Kardeljeve ceste. Vsekakor moramo misliti na nov most preko Ljubljanskega barja v smeri Gorice in Brezovice, v smeri Podpeči in Preserja ter v smeri Tomišlja, Bresta, Strahomera in za Črno vas.

Za podrobnejše razumevanje sem narisal dve skici, kjer na eni prikazujem celotno barje z novimi mostovi in na drugi sedanjo Ižansko cesto, od Mokarja do Karlovskega mostu, novo Ižansko cesto ob Ljubljani in podaljšek Ceste dveh cesarjev preko Mesarice, zadaj za Ribiškim domom in zadaj za čolnarno, po Trnovskem pristanu, z novim Prulskim mostom v trasi Grubarjevega nabrežja, pod Karlovskim mostom, Cesti za Gradom, po Strupijem nabrežju in ob zunanji strani Dolenjske železnice proti severu in vzhodu. To bo edina razbremenilka sedanje in v bodoče zaprte Titove ceste.

Pri obravnavanju teh vprašanj ne prezirimo dejstva, da ima sedanje celotno zapadno barje priključek na avtocesto samo na Vrhniki in na Brezovici v razdalji 11 km, ter da ga je Republiška skupnost za ceste na Logu vedno odklonila.

Zato smatram za pravilno, da se sedanje celotno Ljubljansko barje naveže na južno avtocesto (obvoznico) ob priključkih Kardeljeve in Peruzzijske ceste in da vse barjansko prebivalstvo zahteva gradnjo novih mostov preko Ljubljanskega barja ob Ižanski cesti in v Lipah, saj sedanji edini most na barju v Podpeči ne odgovarja prometnim potrebam.

Ko se zahvaljujem vsem dopisnikom, ki zahtevajo rekonstrukcijo sedanje Ižanske ceste, vabim vse lastnike, 139 stanovanskih hiš, ki so sedanje neposredno ob Ižanski cesti od Karlovskega mostu do Mokarja, da si ogledajo najnovejšo protihrupne planke ob Litjiski, Zaloški in Tržaski cesti, in naj potem skupaj s projektanti, inšpektorji in investitorji sami odgovorijo, za koliko in v katero stran sedanje vozišče bomo cesto razširili, kje bodo hodniki za pešce, poti za kolesarje, drevesa, kanali in najgostejši poseg v prostor »protihrupna zaščita«.

Prav zaradi večnega ropota in smrada na sedanji Ižanski cesti znova predlagam, da se pred odločitvijo prouči še nova trasa Ižanske ceste, ki bo potekala ob desnem bregu Ljubljanskega barja v Grubarjevega prekopa, kjer ni skoraj nič hiš in drugih ovir. Znano je, da se »Hoja« seli na Škofljico in Kanu-klub v Center vodnih športov na Ljubljano pri Mokarju.

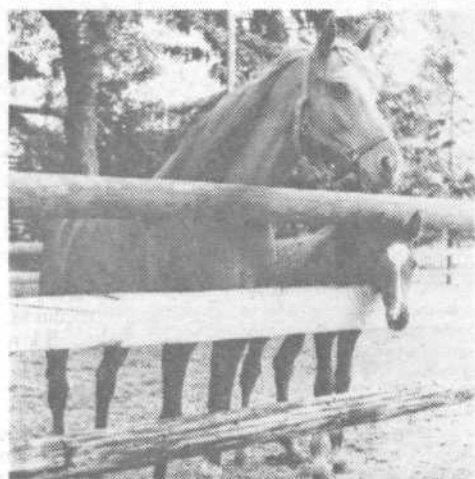
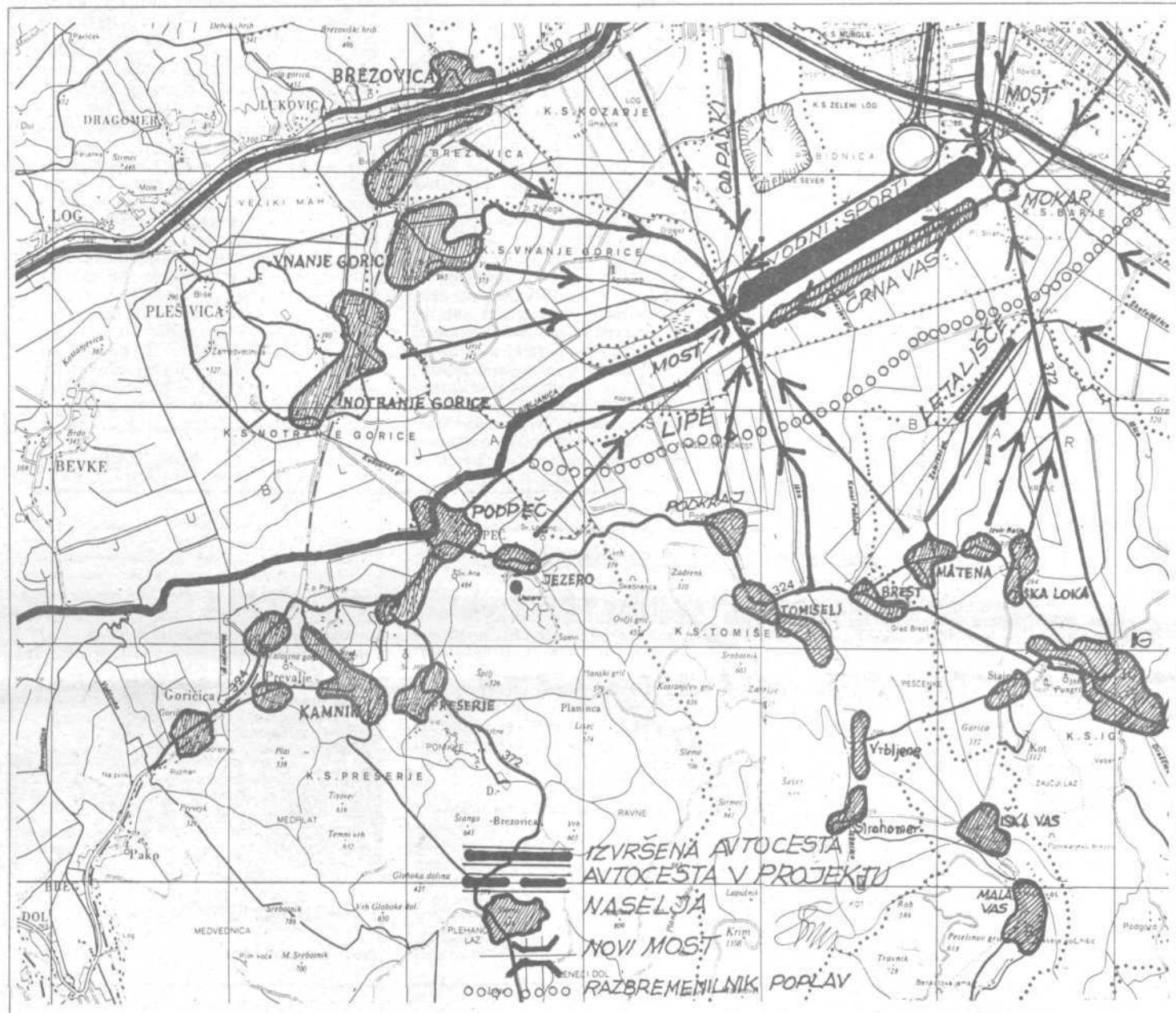
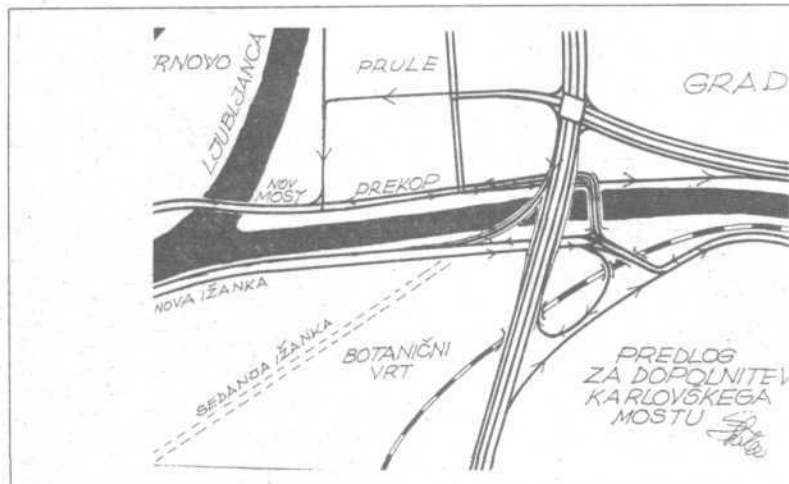
Sedanja in nova Ižanska cesta sta lahko enosmerni. Z vrisanimi povezavami se dopolnjujeta. Zagovarjam povsem novo traso v delnem ali celotnem poteku, kakor kažejo povezave. Sedanjo cesto naj se porabi do nadvoza preko avtoceste samo za pešce, kolesarje, traktorje in izrazito samo za lokalni promet. Vse tranzit in ropot pa na novo traso.

Podvoz za osebne avtomobile je pod avtocesto že asfaltiran. Avtobusi in tovornjaki gredo preko nadvoza. Enako, kadar so izredne poplave Ljubljane in Išce.

Od Mokarja do odcepa v Mateno in letališče ter do Iga naj se zgradi povsem novo vozišče ob vzhodni strani sedanje vozišče. Sedanji globok jarek ob zapadni strani naj se ne zasuje. Sedanja trasa javne razsvetljave naj ostane zelenice.

Skica za Karlovske most sledi, enako profili Ižanke. Vzemimo na znanje, da je in bo izgradnja južne avtoceste preko Ljubljanskega barja prinesla na to območje novo še nesluteno življenje, ki mu moramo vsi, več ali manj prizadeti smiselno prisluhniti. Mostova na Ižanski cesti in pri Lipah naj imata sedaj na področju mesta poleg Ižanske ceste vso potrebno prednost.

CIRIL STANIČ



Na Barju so tudi odlični pogoji za konjerejo

posega v prostor. Ljudje so se enostavno odločili, da gradijo po neregularnem postopku. Zdaj imajo skoraj vsi ti odločbe o rušenju. Pred leti, ko so se pojavile prve črne gradnje, so podrli nekaj objektov, letos na primer pa so razbili samo tri ali štiri temeljne plošče. Zavzemamo se, da se počasi legalizirajo črne gradnje v spodnjem delu Ižanke. Dali smo predlog, da se pri spremembi in dopolnitvi dolgoročnega prostorskega plana Ljubljana 2000 med drugim vključi v zazidalno območje tudi pas ob Ižanski cesti – od odseka v Mateno in naselje Hauptmance. Pričakujemo, da nam bo Zavod za družbeno planiranje Ljubljane kmalu posredoval ustrezne strokovne podlage.

Več živine kot pred vojno!

Čeprav Ljubljansko barje zavoljo svojih mehkih tal ni kaj prida ugodno za razvoj kmetijstva, je le-to

postalo 'paradna' gospodarska panoga KS Barje. Industrijskega obrata tu ne premorejo nobenega. V zadnjem času je sicer opaziti vse manj kompleksov s sladko krmo, kar pa koristno nadomeščajo s korozi, njenim siliranjem. Po vaseh je zgrajenih vse več novih stolpnih silosov. Rezultat tega je, da je stalež goveje živine zdaj celo večji kot je bil pred vojno! Odlični pogoji so tudi za konjerejo. Imajo že dve žrebcarni. Kmetje sami pa so povečini povezani s Kmetijsko zadruzo Ljubljano, ki ima sedež prav v njihovi krajevni skupnosti.

Kopica načrtov za naslednje srednjeročno obdobje

Barjani se radi pohvalijo tudi z nekaterimi drugimi zanimivimi številkami, ki dajejo značilni pečat njihovi krajevni skupnosti. Pravijo na primer, da je Črna vas s svojimi 6 kilometri dolžine najdaljša vas v Ljubljani; imajo prek 6 kilometrov obalnega prisa ob Ljubljani, sama njihova KS pa ima obliko kriza.

Med manj spodbudnimi superlativi naj navedemo, da vsa KS s približno 2300 prebivalci še vedno premore le eno samo javno telefonsko govornico, eno samo zanikrno trgovino, šole pa (po več kot stoletnem delovanju prejšnje) sploh nimajo. Otroci se zdaj s šolskim prevozom vozijo na OŠ »Oskar Kovačič«.

Vsa zadeva naj bi se premaknila z mrtve točke v naslednjem srednjeročnem obdobju, ko naj bi v kraju dobili sveženj novih pridobitev: na vzhodu strani, nedaleč od stare šole (zdaj KZ Ljubljana) naj bi zrastle novo sodobno šolsko poslopje (zdaj je v postopku izdelava idejne zasnove), takrat pa naj bi dobili tudi zmogljivejšo trgovino in še kak drug potreben objekt, za katere zdaj zbirajo podatke. Upati je, da bo tedaj dokončno rešeno tudi vprašanje krajevne telefonije (na spodnjem delu Barja je le-ta tako šibka, da lahko priključke prestejejo kar na prste in da bodo našli učinkovito zdravilo proti vsakoletnim poplavam, ki jih še vedno nadlegujejo).

BRANKO VRHOVEC

