

Prostorska problematika širšega območja ob južni obvoznici

Območja Mestnega loga, odlagališča odpadkov, Zelenega loga, Rakove jelše, Ljubljane, Izlanske ceste, območja bodoče stanovanjske soseske RS 4, industrijske cone RP 2 so danes v predstavi večine Ljubljančanov daleč nekje na barju, oddaljeno od mesta. Ta območja bodo z izgradnjo južne obvoznice pridobila na svoji vrednosti, še posebej zato, ker je bilo s smernicami »Ljubljane 2000« odločeno, da se bo razvoj Ljubljane usmerjal proti jugu. Prav v tem južnem pasu se v zadnjem času pojavljajo problemi, ki onemogočajo skladen razvoj mesta in ustvarjajo vrsto konfliktov.

Na Zavodu za izgradnjo Ljubljane so izdelali analizo prostora, kjer naj bi potekala južna obvoznica. Iz te analize je razvidno, katerim območjem v občini bo potrebno posvetiti največ pozornosti. Prvi problem je odlagališče smeti, ki ga predvidevajo v dveh conah, na vzhodnem robu Mestnega loga in v coni, ki sega preko potoka Curnovec do predvidenega podaljška Titove ceste (nove Kardeljeve ceste).

Osrednje območje Mestnega loga je opredeljeno kot zavarovalno področje, žal pa je v zadnjih letih prepuščeno propadanju. Pred leti je bila tu še dovolj zanimiva rekreacijska točka, sedaj pa je na vzhodnem delu odlagališče smeti, v osrčju pa so stanovanjske barake, ki so bile grajene za potrebe izgradnje južne avtoceste. Velika nevarnost je, da bo te objekte kasneje težko odstraniti. Pri bodočem razvoju Ljubljane z večjim poudarkom proti jugu, pa lahko Mestni log predstavlja pomemben prostor za šport in rekreacijo, ki ga ponujajo karakteristični zeleni jeziki.

Naslednji problem predstavlja območje med Zelenim logom, Malim grabnom, odlagališčem smeti in južno obvozno cesto. Čeprav je predel med Malim grabnom in Cesto dveh cesarjev že močno načrt z nedovoljeno gradnjo, je še vedno veliko kvalitetnih površin prostih, v te pa se zajedajo veliki barjanski hrasti. Med Cesto dveh cesarjev in Zelenim logom pa je ostalo odprto vprašanje bivših hlevov Jesenkovca, kar tudi terja dolgoročne rešitve glede na ustrezen program ob južni obvoznici čisti seveda.

Poleg že znanih problemov okrog nedovoljenih gradenj in vprašanj komunalnega opremljanja

območja Rakove jelše se v zadnjih letih pojavljajo še drugi. Najbolj prostori Ljubljane zasipavajo in na teh prostorih se potem pojavlja divja gradnja prav v brežine, to pa predstavlja veliko nevarnost zemeljskih udorov.

V širšem prostoru RS 4 – Illova se po ukinitvi odloka o prepovedi gradnje in parcelacije v večjem obsegu pojavlja nedovoljena gradnja, ki bo v enaki meri neracionalno eksploatirala večje površine. Po drugi strani pa se želi s strani krajanov zaščititi vso vzhodno polovico območja za kmetijsko rabo.

Po mnenju strokovnjakov gre očitno za skrite želje lastnikov zemljišč, da po svoji presoji razpolagajo in prodajajo zemljišča po dnevni ceni ponudbe in povpraševanja. Tako se v velikem obsegu pojavlja prodaja in nakup »parcel« z velikimi dobički. V kolikor ne bo energičnega posega v ta dogajanja, je mogoče pričakovati, da bo celotno območje prekrito z nedovoljeno gradnjo, komunalna oprema pa nikoli ne bo možna.

Še vedno ni povsem jasno, kako bo z obvozom nad Izlansko cesto in kakšna je možnost, da se asfaltira Jurčkovo pot namesto Lahovega štrabona. Vsekakor bi bilo bolj funkcionalno asfaltirati prvo, ker ostane v koristni rabi dolgoročno, ne bodo uničene kmetijske površine in še marsikaj.

Če povzamemo, so nujni takojšnji ukrepi za preprečitev širjenja nedovoljene gradnje, odlagališča smeti v smeri proti vzhodu, proti podaljšku Titove ceste. Potrebno je zavarovati Mestni log pred nekontroliranimi ali celo zavestnimi posegi, predlagati dokončno ureditev območja med južno obvozno cesto in Malim grabnom ter aktivneje pristopiti k reševanju razmerij med kmetijskimi in poselitvenimi površinami.

Vprašajmo pa se, ali je dovolj alternativ za reševanje vseh teh problemov, da bi lahko izbrali najboljšo, pravo?

D. ERHATIC

OBČANI!

Pozivamo vas, da v primeru slabega sneženega vremena pravočasno odstranite sneg, poskrbite za odstranitev polomljenih dreves in pretočnost meteoritnih kanalov!

Občinski štab za zimsko službo



Vožnja v zimskih razmerah je nevarna

V snegu in ledu je vožnja po naših cestah težavna in bolj nevarna za vse udeležence v prometu.

Vremenske razmere zahtevajo od nas, da se temu primerno oblačimo, da kljub neugodnemu vremenu opravljamo vsakdanja dela brez nevarnosti. Podobne zahteve imajo tudi motorna vozila, saj je znano, da so občutljiva za spremembe. To nam narekuje, da spremembe primerno prilagodimo vzdrževanju, opremljenosti in previdni vožnji v takih razmerah. Zima je že tu in začele so se nevarnosti v prometu, na katere mora računati sleherni voznik, pa tudi pešec, ki se poda na pot. Temperatura pade pod ničlo, dež se spreminja v sneg, voda na cesti v led, neredko pa vožnjo otežkoča še gosta megla, ki onemogoča vidljivost in povzroča, da je vožnja po že tako težavnejši cesti še nevarnejša. Vse nevarnosti, ki smo jih našli, so si v nekem smislu sorodne. Tako na zaledeneli kot na zamagljeni cesti je umestna skrajna previdnost. Hitre vožnje naj se umaknejo počasnejši, ki nam omogoča učinkovitejšo in hitrejšo reagiranje in ukrepanje.

Na poledeneli cesti ni mogoče uspešno niti povečati niti pospeševati, niti zavirati in tudi občutneje spreminjati smer ni možno brez nevarnosti zanašanja. Posebno nevarno je na tako gladki cesti prehitevanje drugega vozila. Prehitevanje je treba prav posebej previdno, če je to v danih okoliščinah sploh potrebno.

Spregovoriti velja tudi o tehniki zaviranja vozila na cestni ledeni ploskvi. Zavirajmo predvsem s pretikanjem v nižje prestave. Strokovnjaki priporočajo v takih primerih pretikanje celo za dve prestavi nazaj, ker motor na gladki cesti zavira bolj zanesljivo kot zavore. Sklopko spuščajmo kar se da mehko, tako, da preprečimo sunkovitejša zadrževanja pogonskih koles. Zelo zahtevno je ustavljanje vozila po klancih navzdol. V še bolj prijetnem položaju se bomo znašli, če bomo na takem delu ceste morali vozilo ustaviti zaradi neprevozne prometne ovire. Na to moramo računati. V takem primeru zavirajmo znatno prej, posebno če se približujemo nepreglednim ovinkom, ko še ne vidimo morebitne ovire na cesti.

Preko javnih občil pogosto slišimo, da je potrebna zimska oprema za določena motorna vozila. Kaj pa zimska oprema? Zimska oprema motornih in priklopnih vozil so pnevmatika za zimsko rabo (M + S) na pogonskih kolesih oziroma radialne pnevmatike na vseh kolesih ali pnevmatike s poletnim profilom, če ima vozilo v priboru verige za pogonska kolesa; zimska oprema avtobusov in tovornih vozil je tudi lopata. Na pnevmatikah morajo biti žlebovi tekalne plasti po obsegu in širini najmanj 4 mm.

Na vozila ni dovoljeno namestiti pnevmatike z žebji. Seveda ima voznik poleg obvezne opreme lahko še pešak, lopato, itd...

A. SOVDAT

OD CELOVŠKE DO ČRNUŠKE CESTE

Dogradili in odprli smo severni odsek ljubljanske obvoznice

Po večletnih razgovorih smo leta 1974 sprejeli odlok o izgradnji desetletnega programa cest v Ljubljani.

Do leta 1982 smo zgradili okoli 30 odstotkov sprejetega programa. Letos odpiramo nov odsek severne obvoznice od Celovške do Črnuške ceste. Računamo, da bomo drugo leto severno obvoznico podaljšali še do Šmartinske ceste – do industrijskega, skladišnega in prometnega centra Ljubljane.

Prav je, da ocenimo sedaj uresničeni del desetletnega programa in da pokažemo Ljubljani kdaj bomo končali pred leti sprejet program.

Res je, da smo z gradnjo v zamudi, toda pri tem moramo smakritično priznati, da smo ne glede na velike gospodarske težave, trajne podražitve in inflacijo v glavnem držali besedo ter obljubljeno – Ljubljani tudi zgradili.

Gotovo je otvoritev severne mestne obvoznice naš novi mestni cestnoprometni uspeh. Tu odpadejo vse zunanje ter prikriti in neprikrite kritike, kar smo dali in kje smo porabili namensko zbrana sredstva.

Občanom Ljubljane ne poklanjamo z otvoritvijo novega odseka ceste besede, ampak dajmo del širokopotezno zamišljenega objekta mestne obvoznice, ki bo v do sedaj izvršeni dolžini še bolj zboljšal prometne težave v mestnem središču in v severnem primestju.

Ko smo od leta 1974 dalje govorili, pisali in odpirali posamezne objekte iz obširnega desetletnega programa, nismo računali, da bomo ob fizični realizaciji na terenu in pri financiranju naleteli na takšne nepredvidene težave, ki nas že nekaj let bistveno ovirajo pri izvedbi programa.

Z dograditvijo zahodne mestne obvoznice in sedaj še dela severne obvoznice sta Slovenija in Ljubljana zgradili istočasno tudi prvih osem kilometrov avto ceste »Ilirike«, od Vičmarji do Viča in osemdeset kilometrov avtoceste od Črnuče do Razdrtega, ki poteka v trasi »Slovenike«. S tem novim, sicer kratkim odsekom avtoceste smo ponovno dokazali, kako tudi Sloven-

ci, kljub težavam, zavestno in odgovorno dogradujemo slovenske in jugoslovanske avtoceste.

Sedaj, ko smo se povezali s severno obvozno cesto tja do Črnuče, bomo namenili vso potrebno skrb še severnemu odseku tja do Šmartinske ceste in južnemu odseku mestne obvoznice in avtoceste od Tržaške do Dolenjske ceste tja do Šmartinske ceste in Save. Pred tem pa bomo morali dograditi še Tržaško in Zaloško cesto, ker v sedanji izvedbi ne ustrezata potrebam prometa. Vse drugo, v desetletnem programu predvidene mestne ceste bomo smiselno dograjevali po prometnih potrebah, ko bomo na tere-

nu ugotovili vpliv že zgrajenih odsekov mestne obvoznice na promet notranje mestne cestne mreže.

Ne glede na velike težave, ki jih ima Ljubljana, predvsem pa Republiška skupnost za ceste pri rednem zbiranju sredstev za desetletni program, pa moramo biti Ljubljančani zadovoljni z opravljenim delom, saj se prometne razmere v mestu z vsakim na novo zgrajenim odsekom mestne obvoznice bistveno izboljšujejo.

CIRIL STANIČ

