

PROMETNE KAČE
IN VOZLI NAŠI VSAKDANJI

Tretji pas Tržaške ceste

Turistična sezona se je že začela in mesto se spet duši v dolgih in neprekinjenih vrstah vozil. Viški občani občutijo to še najbolj saj imajo dve najbolj obremenjeni vpadnici: Dolenjsko in Tržaško. Tudi za letos obeti za promet niso najbolj rožnati saj avtocestnega sistema do Ljubljane še niso zgradili in je vsakršna rešitev bolj namenjena reševanju akutnega položaja kot pa, da bi šlo za kako trajno rešitev. Ob vseh rešitvah, ki se ponujajo ali jih iščejo se nikakor ni mogoče znebiti vtisa da smo vse skupaj spet začeli prepozno. Po obetih Cestnega podjetja Ljubljana pa bo mogoče nekaj vendarle še rešiti. Tržaška je ozko grlo. Tako je že več let. Po Tržaški prideš hitro od kina Vič do viške cerkve nato pa se začne dvopasovnica. Tržaška je sicer tudi po mestnem delu dvopasovnica saj štirih pasov ni zarisanih, vendar gre dejansko za štiripasovno cesto. Dva pasa sta asfaltirana, dva iz kock. Kljub temu, da ni zarisanih črt je opaziti razliko in mejo. Milica že dolgo poudarja potrebo po zarisanju črt in tudi uradni okvalifikaciji Tržaške kot štiripasovnice. To pa je bolj stvar formalnega postopka saj dejansko teče promet po štirih pasovih.

Od viške cerkve do avtoceste pri gostilni Gorjanc pa se začne »križev pot« za voznike. Ta odsek bo ostal muka do prihodnjega leta, ko bo zgra-

jen del zahodne obvoznice in se bo avtocesta približala Ljubljani v kozarškem triangu – torej do Dolgega mostu. Letos pa je mogoče rešiti vprašanje do Dolgega mostu in za prihodnje leto je ta rešitev celo nujna. S hitrim posegom pa je mogoče položaj bistveno omiliti. Kakšna je rešitev, ki jo je podprl občinski izvršni svet?

Podpredsednik izvršnega sveta JANKO ŠOLMAJER pravi, da je re-

šitev naslednja: »Če se takoj lotimo dela lahko omilimo težave. Tržaško bi morali za silo asfaltirati.

Asfaltirati en pas makadama

Vemo, da je od viške cerkve do Gorjanca na obeh straneh makadamski pas. Ta je namenjen kmetom in počasnim vozilom. En pas, ki je dovolj širok bi morali asfaltirati z najcenejšo protiprašno prevleko. Ne mislim, da bi gradili nek tretji pas temveč, da bi reševali pereč položaj. En pas ostane kmetom za njihov promet, mi pa pridobimo tretji pas. To bi stalo staro milijardo dinarjev ali manj. To je po svoje res »stran vržen« denar, saj gre za reševanje v sili, je pa edini izhod. No, asfalt pa tudi ne bo škodil kmečkim vozilom in prebivalcem ob Tržaški, ki bodo potem požirali manj prahu.

Republiška skupnost za ceste. Ljubljanska cestna SIS tega sploh nima v programu in je vprašanje od kje vzeti denar za ta »nepričakovana« dela.

O teh rešitvah in problemih se bodo morali dogovoriti s komitejem za promet pri mestnem izvršnem svetu.

Za rekonstrukcijo Tržaške ceste od viške cerkve do Dolgega mostu pa bodo morali seči v žep trije: ljubljanska SIS za ceste, republiška cestna skupnost in viška občina.

Kmalu že po novi servisni cesti?

Del ceste do Dolgega mostu oziroma viške cerkve mora biti gotov do prihodnjega leta, ko bo gotova prva faza zahodne obvoznice. Tedaj bo namreč avtocesta po novem viaduktu



Tržaška cesta je potrebna nove preureditve za promet

Je prav, ni prav!

V želji, da bi okolje Viške 49/c bilo čisto in zeleno, se je nekaj stanovalcev samoiniciativno odločilo prispevati k temu.

Ni prav, da so v neposredni bližini skeletni štirikolesni konjičkov (avtomobili), ker jih je lastnik zanemaril oziroma pozabil nanje, ker res niso za nobeno rabo.

Je prav, da je okolica končno očiščena v primerjavi s prejšnjimi leti?

Gotovo ni prav, da se zelenice čisto uporabljajo za igrišča vseh vrst športa.

Prav bi bilo, da bi starši opozorili svoje otroke, in tudi druge, da je zelenica sestavni del njihovega vsakdana, ki ne samo, da krasi okolico, temveč čisti tudi zrak.

Ni prav, da sokrajani ne pazijo na čistočo in odmetavajo karkoli kjerkoli.

Prav je, da se je zbralo nekaj stanovalcev z Viške 49/c ter pokosilo zelenico in okolico med bloki 49/b, c in d. Nekaj stanovalcev je »kosce« pogostilo z dobro kapljico, kar je razvidno tudi s slike, kjer »delovni kosci« nabirajo moči, brusijo kose, le eden se z grabljami podpira od utrujenosti. V naselju jih poznajo pod imeni Jože, Matija, Rudi, Drago in Tone. Glavnega pobudnika za to in druge akcije pa žal ni na posnetku, ker je stal za fotoaparatom, zato ga zapišimo z imenom in priimkom Franc PINTARIČ.

Cilj nas vseh je ohraniti čisto in zeleno okolje, nekaj korakov na tem področju smo že naredili.

VLADO ŠUŠL



Tretji pas bi lahko uporabljali izmenično. Gre za to, da bi ga v konicah, kot npr. v petkih ljudje odhajajo uporabljali za izvoz iz Ljubljane kot drugi pas in obratno v nedeljo zvečer, ko se vračajo in bi ga namenili za uvoz v Ljubljano kot drugi pas. Vse bi bilo potrebno urediti z odlično signalizacijo, da ne bi prihajalo do nesreč. Ko bi tekel promet pa bi že sama vrsta vozil nakazovala, v katero smer je cesta ob določenem času namenjena.

To rešitev bi lahko uporabili na vsej trasi in tudi na samem mostu bi lahko zarisali še tretji pas. Propustnost Tržaške bi se s tem izredno povečala in gneča bi v veliki meri izginila. Za takšen poseg je pa potrebna hitra akcija saj bo sicer sezona minila in ne bo od tega pravih koristi.

In kako na odcepu za Vrhniko?

Ob takšni rešitvi prihaja do vprašanja kaj narediti z odcepom za Vrhniko. Ena možnost je, da bi cesto za Vrhniko enostavno zaprli. V tem primeru bi morala biti avtocesta do Vrhnike brezplačna. Kaj to pomeni bi bilo treba šele izračunati. To je spet eden izmed dokazov dokaj kasnega reševanja položaja. Druga možnost je, da bi uredili pri začetku avtoceste, torej pri gostilni Gorjanc, obvezno zavijanje na levo za vozila, ki prihajajo iz Vrhnike. Ta vozila bi potem peljala po obvozu proti Dobrovi in bi se vključevala v promet v Ljubljani z dobrowske strani. Kaj narediti z avtobusi za katere je cesta preozka? Za njih bi morali najti rešitev, da bi bil na začetku avtoceste semafor, ki bi ga vključevali izmenično, da bi se lahko avtobusi vključevali v promet.

Ta poseg bi morali financirati skupaj SIS za ceste mesta Ljubljane in

nad Dolгим mostom »padla« v Ljubljano pri novi Žirovnikovi. To bo gotovo do sezone leta 1981 in tedaj bi morala biti gotova tudi servisna cesta. Ta cesta pa bo po zatrdilih Cestnega podjetja Ljubljana gotova že letos prvega julija in bo pomenila razbremenitev za Tržaško že sedaj.

Servisno cesto imenujejo cesto od nivojskega križišča z železnico na Viču (torej od zapornic na cesti za Dobrovo) do Žirovnikove. Servisna cesta bo tekla ob železnici. Sedaj obstaja v makadamski izvedbi in že skoraj deset let tudi v načrtih, toda vse ostaja le pri idejah. Ta cesta, ki bo kasneje služila kot dostavna cesta za Elektromontažo, Industrijo usnja Vrhnika in druge v obrtniški coni, bo gotova prihodnji mesec. Cesta bo vzporedna s Tržaško. Najprej so mislili asfaltirati direktno traso do Žirovnikove in priključek na Tržaško, sedaj pa so se odločili, da bodo asfaltirali še eno prečno ulico tako, da bo možen dvojen izvoz na Tržaško. Za drugo asfaltiranje ceste v ostrem zavoju so se odločili zaradi potreb pri gradnji avtoceste, ko bodo po tem odseku vozili težki tovornjaki in se tako izognili Tržaški. Služila bi lahko kot obvoznica v času, ko bi urejali na Tržaški tretji vozi pas. Potem bi lahko servisno cesto uporabljali za dva meseca kot enosmerno in bi pomenila v eno smer veliko razbremenitev za del vpadnice. Vse je odvisno torej od hitre akcije in dogovorov v Ljubljani. Viška občina je dala svoje soglasje in podvzela vse rešitve, ki smo jih opisali in ki bi omogočile hitrejši prevoz skozi Ljubljano. Zmogljivosti gradbene mehanizacije so, torej je vse odvisno le od tega ali bomo znali speljati vse dogovarjanje in usklajevanje v dveh tednih, ki sta še pred nami!

MILOVAN DIMITRIČ