

• Rešilni • podvoz

O dolgih vrstah vozil na obeh straneh zapornic, kjer se na občinski meji med Šiško in Bežigradom križata Janševa in Černetova ulica z železnico, smo že pisali. Splošno znano je, da so te vrste včasih dolge tudi po več sto metrov in da je rešitev tega problema le podvoz oziroma nadvoz. Ker se v Ljubljani arhitekti zavzemajo za enotno rešitev križanj ceste z železnico s podvozom ceste pod železnico, bodo tudi to križanje skušali rešiti na običajen način s podvozom.

- Kdaj bodo začeli graditi ta podvoz? Na skupščini mesta Ljubljane smo dobili na tako zastavljeno vprašanje naslednje pojasnilo: »Na občinskih skupščinah so sedaj v razpravi 10-letni programi gradnje raznovrstnih objektov. Te razprave bodo tekale do konca maja. V programu, ki je v razpravi, je načrtovana tudi gradnja tega podvoza in je torej sedaj stvar občinskih skupščin, kako bodo sprejele program in v kakšnem obsegu.

- Objekt med Janševo in Černetovo je predviden v prvi etapi, prav tako kot Karlovski most, Celovška cesta in Prešernova cesta. Sodi torej po predlaganem programu med najnujnejše investicije s področja prometa v Ljubljani. Če komu ni jasno zakaj, naj se postavi v vrsto pred zapornicami na omenjenem križanju z železnico.

- Gradbeno tehnično je mogoče zgraditi podvoz do konca leta 1975, vendar je vprašanje, če bodo take tudi finančne možnosti. Finančna konstrukcija te gradnje namreč še ni trdno izdelana. Verjetno pa bodo morale pri gradnji pomagati tudi občinske skupščine in TOZD.

- Drenikov podvoz, kot se bo imenoval ta »rešitelj« prometne gneče na obeh cestah, bosta sofinancirali občina Šiška in Bežigrad. Obe sta že izrazili pripravljenost, da bi prispevali vsaka po 5 milijonov dinarjev kot premostitveni kredit za čimprejšnji začetek gradnje tega objekta. Na sestanku predsedstva in predsednikov upravnih odborov skladov občine Šiška so sklenili, da bo občina prispevala ta denar kot premostitveni kredit iz državnega kapitala. Občina Bežigrad o zadevi formalno



Kdor čaka, ta dočaka — samo kdaj?

še ni sklepala, vendar so neuradno izrazili tudi oni pripravljenost sofinancirati tako akcijo. O tem pa se bodo dokončno izjasnili v razpravi o 10-letnem programu.

- V pripravo trase in odkup zemljišč je bilo doslej vloženih že 10 milijonov. Z denarjem, ki bi ga dali obe občini, bi imel upravni odbor sklada za komunalne investicije mestnega pomena na voljo 18 milijonov. S tem denarjem bi lahko začeli takoj graditi Drenikov podvoz. V končni fazi bo veljal objekt okoli 90 milijonov. Tu pa so seveda vključene tudi cene za ceste in spremljajoče objekte.

- Istočasno s podvozom je treba seveda graditi tudi železniške objekte. Zgradili naj bi novo postajno poslopje, v katerem bi bile tudi naprave, ki so v sedanji postavljalnici, ki pa bo morala proč, saj stoji na trasi bodočega podvoza. Zato bo treba postaviti za čas gradnje začasno postavljalnico, kar pa ni poseben problem. Za to gradnjo pa bo moralo zbrati denar seveda železniško gospodarstvo Slovenije.

M. D.

Šiška in turizem

Občina Šiška ima od vseh ljubljanskih občin najugodnejše pogoje za razvijanje turizma, saj leži v glavnem toku motoriziranega inozemskega turističnega priliva, od katerega gre vsaj 60 % prek njenega ozemlja.

To dejstvo le premalo upoštevamo, saj se ne zavedamo, da bi to lahko koristno izkoristili za doseg stalnega vira dohodkov. Če pri tem upoštevamo še podatek, da bo v bližnji bodočnosti potrebno zgraditi obvozno cesto v smeri proti Vrhniki, katere odcep bo nekje v Vižmarjih, tedaj je nujno, da moramo hkrati predvideti tudi nove turistične objekte.

Nova obvozna cesta bo speljana skozi najbolj slikovito in zanimivo naravno okolje, s čimer bodo nastale neslutene možnosti za gradnjo postojank, ki bi lahko služile kot prijetne izletniške točke.

Na prostoru sedanje restavracije Jelen bi zgradili moderno urejeno počivališče, ki bi imelo vse pogoje za udobnost motoriziranega turista, tako kot je to primer na glavnih avtocestah v inozemstvu.

Poleg motela s preprosto, toda dobro urejeno restavracijo z vrtom bi v isti zgradbi ali pa vsaj v neposredni bližini predvideli turistično poslovalnico z menjalnico in prodajo turističnih spominkov. Pri tem bi morali upoštevati tudi gradnjo sanitarij, ki so pri tem zelo pomembne. Seveda ne bi smeli pozabiti na prodajalno živil ter na možnost uporabe telefona in to ne samo v krajevnem, temveč tudi medkrajevnem prometu.

Pri planiranju novih naselij smo povsem pozabili na zelene površine in to pri vedno bolj onesnaženem zraku, ki ga povzročata motorni promet in povečanje števila kurišč s kurilnim oljem. Zato imamo danes v Ljubljani pri trikrat večjem številu prebivalcev komaj 9 ha novih parkov in zelenic več, kar pomeni, da v tej smeri nismo prav ničesar storili.

Napravili bi veliko napako, če o tem ne bi razmišljali, ker je še vedno čas, da zamujeno nadoknadimo.

Razvoj občine Šiška in s tem tudi razvoj mesta Ljubljane nujno terja gradnjo širokopoteznega rekreacijskega središča, ki bi moralo biti na prostranem zemljišču, dovolj razsežnem za gradnjo vseh vrst športnih igrišč in parkov.

Pri iskanju take lokacije bi prišlo v poštev zemljišče na vzhodni strani Vižmarij in to med Savo in cesto Vižmarje—Ježica. To je prostrana, kakih 20 metrov pod cesto ležeča ravan, ki prirodno še ni okrnjena in je vsa zasajena z visokim drevjem, med katerim se vrstijo travniki in le redke njive. Angleški park praktično, ki bi ga morali samo še dopolniti.

S postopnim urejevanjem nasadov, drevo-redov in gozdičev bi se lahko izživiljati prirodo, gozdar ali vrtnar, ki bi v bodočnosti ustvaril čudovit park. Hkrati bi prav tu lahko nastalo največje rekreacijsko središče ne samo za občino Šiško, temveč tudi za mesto Ljubljano, kjer bi se med zelenjem in drevoredi vrstila športna igrišča, sprehajališča, stadioni, kopališča, zabavišča s spremljajočimi gostinskimi objekti itd.

Stefan Rihar