

obrazložitev

V prvi vrsti južna barjanska cesta v izgradnji ter odločitev, da se v letu 1987 prične izgradnja Muzeja revolucije, pogojujeta nujnost tudi sočasne realizacije Kardeljeve ceste. Gradnja in kasnejše funkcioniranje Muzeja je namreč pogojena oziroma v tesni soodvisnosti z načrtovano Kardeljevo cesto. Kardeljeva cesta predstavlja nadaljevanje Titove ceste proti jugu do njenega priključka na južni krak ljubljanskega avtocestnega sistema. Obravnavana cesta je opredeljena v GUP-u iz leta 1966 kot ena primarnih prometnic osnovnega mestnega cestnega omrežja in je posledaj stalni element vseh kasnejših urbanističnih planov in načrtov v tem prostoru, vključno z dolgoročnim planom občin in mesta Ljubljane.

KARDELJEVA CESTA

Predvidena Kardeljeva cesta, to je pretežno nov cestni odsek v dolžini 2,3 km od Aškerčeve ceste do priključka na avtocesto, se deli predvsem z ozirom na investitorstvo gradnje v dva dela:

- na severni odsek od Aškerčeve ceste do Ceste v Mestni log (cca 920 m), katerega investitor je SIS za gradnjo cest Ljubljana in

- južni odsek od Ceste v Mestni log do južne avtoceste vključno s priključkom, katerega investitor je Združeno cestno podjetje Slovenije

Investitor južnega dela si je že pridobil vso potrebno dokumentacijo za ta cestni odsek in sicer hkrati z dokumentacijo za južno avtocesto (z nekaterimi kasnejšimi dopolnitvami).

Investitor severnega odseka – SIS za gradnjo cest Ljubljana pa si s pričujočim gradivom skuša pridobiti lokacijsko dovoljenje za gradnjo.

Izgradnja celotnega cestnega odseka Kardeljeve ceste (severni in južni del) naj bi potekala v dveh fazah in sicer:

- v prvi fazi naj bi zgradili 4-pasovno cesto s posebnimi ureditvami za kolesarski in peš promet. Zunanja dva pasova služita izključno mestnemu javnemu prometu (rumeni pas) z ureditvijo postajališč MPP na samem voznem pasu.

- v drugi fazi ob uvajanju tirničnega vozila v MPP (tramvaj) pa bi vzhodno polovico vozišča namenili namestitvi tirnih naprav, zahodno polovico pa z manjšimi posegi preuredili v dvopasovno cesto.

Prometna prognoza obremenitve Kardeljeve ceste za projektno obdobje (20 let) kaže, da bi za to obdobje oz. za prognozirano količino prometa v tem času zadoščala dvopasovnica, vendar na meji kapacitativnosti dvopasovnice.

V 1. fazi je na obravnavanem odseku Kardeljeve ceste predvidena gradnja 4-pasovnega vozišča in sicer iz naslednjih razlogov:

- Na dvopasovni cesti z obremenitvijo na meji kapacitativnosti postaja vprašljiva ažurnost mestnega javnega prometa. Pri predvideni gostoti potajališč MPP in predvideni prometni obremenitvi ceste postaja vprašljivo vključevanje vozil MPP s postajališč v en vozni pas, s čimer občutno pade ažurnost MPP. Do planirane uvedbe tirničnega vozila v MPP (ki je predvideno v dolgoročnem planu občin in mesta Ljubljana tudi na Kardeljevi cesti) je iz teh razlogov nujna izvedba posebnih voznih pasov (rumeni pas) za MPP. Isto narekuje tudi razlog kontinuiranosti, kajti Titova cesta, ki se iz mestnega središča podaljšuje v Kardeljevo cesto, je dvopasovnica, ki jo spremljata rumena pasova za MPP.

- Kasnejša namestitve tirnih naprav poleg dvopasovnega vozišča terja isto širino prometnega pasu kot je štiripasovno vozišče. Zato je smotrno že v 1. fazi izvesti utrjeni prometni pas v dokončni širini, zlasti še, ker se moramo zavedati, da se predvidena gradnja nahaja na barjanskih tleh, da poteka srednji odsek Kardeljeve ceste na nasipu in da bi bilo kasnejše dosipavanje nasipa tehnološko racionalno neizvedljivo. Iz istih razlogov bi bilo izredno težavno kasneje širiti objekte (most preko Gradašnice), zato je edino sprejemljivo izvesti le-te v dokončni širini.

- V pasu predvidenem za kasnejšo namestitve tirnih naprav, ne smejo potekati komunalne napeljave, zato jih je nujno predvideti pod utrjenimi površinami za peš in kolesarski promet. Nedo-

končna izvedba teh površin, ki omejuje cestno telo, bi pomenila, da bi bilo potrebno v kasnejših fazah ponovno prestavljati v 1. fazi nameščene komunalne vode.

- Že v 1. fazi izgrajeno definitivno obrobje cestnega telesa skupno s srednjo zelenico oz. izgradnja v definitivni širini šele omogoča izvedbo predvidene intenzivne zazelenitve cestnega obrobja (drevoredi).

- Dvopasovna izvedba cestišča v 1. fazi bi pogojevala »zvižanje« konture cestnega obrobja (izogibašča postajališč MPP, interpolacija pasov za zavižanje v levo pred križišči itd.), s čimer nikakor ne bi prispevali k zelenemu bulvarškemu izgledu mestne ceste.

Vsi navedeni razlogi razlogi potrjujejo smotrnost izgradnje cestnega telesa v definitivni širini že v 1. fazi. Namerno ožanje v 1. fazi predvidenega 4-pasovnega vozišča v dvopasovno s stranskimi zelenicami bi bilo neutemeljeno zlasti iz navedenih razlogov ažurnosti MPP.

Perspektivno stanje na Kardeljevi cesti predvideva na vzhodni cestni polovici namestitve tirnih naprav tirničnega vozila MPP, zahodna polovica pa se z manjšimi posegi preuredi v klasično dvopasovnico. Vse kasnejše prometne mutacije se dogajajo tako le znotraj že v 1. fazi izgrajenega cestnega obrobja. Srednja zelenica ostaja ločilni pas med obema prometnima sistemoma, na katerem je možno urediti tudi postajališča tirničnega vozila MPP.

Na obravnavanem odseku Kardeljeve ceste je predvidena ureditev oziroma preureditev štirih križišč s stranskimi cestami:

- ustrezna preureditev križišča na Aškerčevi cesti
- ureditev križišča s Finžgarjevo cesto
- ureditev križišča z Ziharlovo oz. Riharjevo cesto
- ureditev križišča s Cesto v Mestni log (ki se v 1. fazi začasno naveže na Cesto na Loko).

Omenjena križišča dele cestno traso v tri značilne odseke, tako glede programa kot glede izvajanja:

- odsek Aškerčeve ceste – Finžgarjeva cesta predstavlja rekonstrukcijo obstoječe dvopasovne ceste s štiripasovnico in sicer s tendenco, da bi ob tem čimmanj prizadeli oz. posegali v obstoječ ambient okoliškega prostora. Kolesarski promet je na tem odseku izločen.

- odsek Finžgarjeva cesta – Ziharlova, oz. Riharjeva cesta je v celoti novogradnja pretežno na nasipu in z novim mostom preko Gradašnice. Na ta odsek se v prometno funkcionalnem smislu tesno navezuje program Muzeja ljudske revolucije Slovenije (dovozni prometni plato pred muzejem s postajališčem MPP). Elementi rešitve cestnega telesa (križišče s Finžgarjevo cesto, novi most preko Gradašnice) terjajo, da se hkrati z izgradnjo ceste izvede tudi delna regulacija oz. korekcija Gradašnične struge s tem, da se istočasno obrežje uredi v parkovno peščevo površino. Ureditveni koncept tega odseka (in vseh nadaljnjih, vse do priključka na AC) teži k temu, da bi cesta imela v največji možni meri bulvarški značaj mestne ceste v intenzivni drevoredni zasaditvi. Temu izhodišču je tudi v največji možni meri podrejen prometni profil cestišča. Predvidena je ureditev srednje ločilne zelenice, ki naj se zasadi z enovrstnim drevoredom, istočasno pa traso obojestransko spremlja načelno dvovrstni drevored. Predvideni obojestranski kolesarski stezi, ki spremljata vozišče, sta na tem odseku dvosmerni ter ločeni od vozišča s stranskima zelenicama

- na odseku Riharjeva c. – Cesta v Mestni log je predvidena rekonstrukcija obstoječega dvopasovnega vozišča v štiripasovno s tem, da tudi ureditveni oz. ozelenitveni koncept sledi konceptu predhodnega odseka

Na predlog odloka je podano tudi pozitivno mnenje Mestnega komiteja za urbanizem in varstvo okolja.

Pripombe podane na predlog lokacijskega načrta **KARDELJEVE CESTE** (odsek od Aškerčeve ceste do Ceste v Mestni log) z odgovori

1. Mestni komite za urbanizem in varstvo okolja

K projektu dajemo naslednje pripombe in sugestije:

- hotrikulturno ureditev praviloma pojmuje kot sestavni del celotne parterne ureditve nekega objekta (ne le palače, temveč tudi mestne ulice), zaradi tega bi bilo treba prikazati odnos med hortikulturno ureditvijo in tlaki, ograjami, konfini, protihrupnimi barierami, klopmi, napisi, nadstreški, spomeniki itd;

– podrobno je potrebno proučiti skladnost registracije obstoječega drevja, njegove valorizacije in vključitev le-tega v novo ureditev. Pri tem je potrebno posebej obdelati:

- a) pas od Aškerčeve do Finžgarjeve ceste (obstoječe okrasno drevje v zasebnih vrtovih),
- b) živo mejo in drevje ob Gradaščici (ob levem bregu),
- c) območje Muzeja revolucije (napačna oznaka vrste drevja ob parkirišču na južni strani Kardeljeve ceste oz. obojestransko ob Kolesijski cesti);

– proučiti je vprašanje navezav ali principov hortikulture ureditve:

- a) celotnega območja Muzeja revolucije,
- b) rekonstrukcije Plečnikove ureditve vzdolž Gradaščice,
- c) hortikulture ureditve vzdolž Finžgarjeve ceste in eventuelne posege v vrtove;

– ugotoviti je obseg potrebnega prefasadiranja objektov, ki se rušijo ali pa se sedaj znajdejo kot izpostavljeni ob cesti (primer: objekt na jugovzhodnem delu križišča Kardeljeve ceste – Mirje – šola Rihard Jakopič ipd);

– potrebno je zahtevati, da se kot detajl ne prikaže samo odsek Kardeljeve ceste pred Muzejem revolucije, ampak tudi sektor Aškerčeva – Finžgarjeva cesta, kjer je mogoče večji del obstoječega drevja v zasebnih vrtovih vključiti v tlake pločnikov in druge obcestne ureditve.

– odprta so še vprašanja:

- zakaj ni prikazan celotni drevored ob Riharjevi ulici,
- zakaj ni prikazana javna razsvetljava,
- ni rešeno vprašanje grmovnic, ovijalk, ipd.,
- vprašanje hitro rastočega drevja kot zastora pri nezaželenih pogledih;

Pričakujemo, da bo projekt dopolnjen z navedenimi opozorili.

Odgovor

Ozelenitev, ki so jo investitorji ob realizaciji objektov obvezni izvesti je v lokacijskem oz. zazidalnem načrtu obdelana konceptualno t.j. na nivoju odgovarjajočem nivoju dokumentacije. Podrobnejše rešitve zlasti glede zazelenitve in ohranjanja obstoječega drevja ter drobnih ureditev bodo izdelane v večjih merilih in sicer v okviru izvedbenih projektov, medtem ko so v lokacijskem oz. zazidalnem načrtu podane v obliki zahtev oz. smernic za rešitve ob realizaciji.

O problematiki obstoječih dreves, ki se po projektu pojavijo na predvidenih peščenih površinah in za katera je podana zahteva, da jih je nujno ohraniti, naslednje:

Problem se pojavlja predvsem na odseku od Aškerčeve c. do Finžgarjeve in sicer na vzhodni strani.

Zaradi zahteve, da je vzhodna polovica rekonstruiranega vozišča Kardeljeve ceste perspektivno rezervirana za tirne naprave ob kasnejši uvedbi tirničnega vozila v MPP je potrebno komunalne naprave predvideti v pasu pod peščevimi hodniki. Maksimalna možna širina le-teh se giblje v mejah od 2,5 – 3,0 m, kar je za speljavo vseh predvidenih komunalnih naprav sorazmerno ozek prostor. Šele izvedbeni projekti bodo lahko dali natančen odgovor, če ta širina hodnika zadošča tako za izvedbo komunalnih naprav kot tudi za zahtevno ohranitev dreves v tem pasu. V kolikor se izkaže, da ta širina ne zadošča, bo v tem primeru na mestih dreves potrebno poseči globlje v vrtove (ograje) obcestnega prostora. Minimalna možna širina peščevega hodnika med ograjo in deblom drevesa je 1,60 m.

Lokacijski načrt predvideva ohranitev vsega obstoječega drevja v obcestnem prostoru z izjemo tistega, ki se pojavlja ob rekonstrukciji in utrjenih površinah cestnih elementov in na površinah, kjer so potrebna večja zemeljska dela (ukopi, nasipi). Kot je v prejšnjem odstavku ugotovljeno bo pod določenimi pogoji možno dodatno ohraniti drevje, ki se pojavlja v okviru utrjenih peščenih površin.

Kot je iz pripomb Ljubljanskega regionalnega zavoda za varstvo naravne in kulturne dediščine pod tč. 2 razvidno je podana tudi konkretna zahteva po dodatni ohranitvi treh dreves na obravnavanem odseku Aškerčeva cesta – Finžgarjeva cesta. S posebej opravljenimi meritvami smo ugotovili, da se vsa tri drevesa za katera je podan pogoj po ohranitvi pojavljajo (po predvideni strani rekonstrukciji) na samem robu voznih površin (ki so že tako skrcene na prometno-tehnični minimum) in jih s tega ozi-

roma ne bo mogoče ohraniti na licu mesta. Ob izdelavi izvedbene dokumentacije je potrebno preveriti možnost njihove eventuelne prestavitve.

V zazidalnem oziroma lokacijskem načrtu je predvideno, da se vse načrtovane masivne oziroma protihrupne ograje zezelene s popenjkami oz. na drug ustrezen način.

V četrti alineji je podan pogoj po ugotovitvi potrebnega prefasadiranja določenih obstoječih ohranjenih objektov.

Prefasadiranje določenih ohranjenih objektov je v lokacijskem načrtu predvideno, le kjer je to potrebno in sicer na objektih Kardeljeva c. 33 in 37. Zaradi predvidenega cestnega programa bo potrebno porušiti del obcestnega trakta objekta Kardeljeva c. 33 za kar je že izdelan adaptacijski projekt.

Vprašanje preadaptacije objekta Kardejeva c. 37 je poseben problem in je obrazložen pod tč. 6.

Glede zahteve po eventualnem prefasadiranju OŠ Rihard Jakopič podane pod isto alinejo ugotavljamo, da gre očitno za lepus kajti omenjena šola se nahaja v občini Šiška na Derčevi ulici. Menimo, da gre v tem primeru za objekt OŠ X. SNOUB na katerem pa zaradi izgradnje ceste ne bo potrben nikakršen adaptacijski poseb.

NA Riharjevi c. je predvideno, da se ohrani obstoječi drevored, zato v projektni dokumentaciji ni posebej povdaren.

Vprašanje zastiranja nezaželenih pogledov je rešeno s predvideno drevoredno zasaditvijo obojestranskih obcestnih pasov, oz. s predvidenimi ograjami.

Grafični lapsus omenjen v drugi alineji tč. c je v gradivu odpravljen.

Javna razsvetljava je obdelana v posebnem elaboratu komunalnih naprav, ki je sestavni del gradiva. Stojna mesta svetil bodo ob dokončni redakciji lokacijskega načrta informativno (iz istega gradiva) vnešena tudi v urbanistično karto.

Pripombe je mogoče upoštevati pod navedenimi pogoji.

2. Ljubljanski regionalni zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine

Pri nadaljnjem načrtovanju v območju, ki ga obsega navedeni ZN je potrebno upoštevati še:

Zaradi prostorsko oblikovne vloge je treba:

– ohraniti lipo in divji kostanj, ki raste na vrtu ob vzhodnem pločniku Kardeljeve ceste

– isto velja za povešavo sofforo, ki raste na vrtu hiše Mirje št. 6 ob križišču Kardeljeve ceste in Mirja. Drevo je pomembno ohraniti zato, ker je najstarejši primerek te redke vrste, v regiji pa tudi zaradi izjemnosti oblike – se vključuje med pomembnejše objekte naravne dediščine. Vsa tri drevesa rastejo na prostoru bodočega pločnika, zato menimo, da jih ni problem ohraniti, način za to pa bomo določili skupaj s projektantom v procesu nadaljnjega načrtovanja.

– prav tako je treba projektno rešiti vprašanje nadomestitve bukev, ki rastejo ob Gradaščici in zaključujejo pogled po Kardejevi cesti, ta prostorsko značilni element po sedanjih projektih povsem odpade

– predlagamo tudi, da se sedanja živa meja ob Gradaščici nadomesti na novih brežinah, ki bodo nastale po prestavitvi vodotoka.

S stališčem varovanja kulturne dediščine predlagamo, da v sodelovanju s projektantom izdelamo načrt ustrezne prezentacije emonskega obzidja (označitev v cestišču, eventuelna pozidava zidu na vzhodni strani ceste). S tem bi dosegli skupaj s severnimi emonskimi vrati učinkovito vizuelno predstavitev obsega Emone na eminentni ljubljanski ulici.

Odgovor:

Odgovor na zahtevo po ohranitvi določenega obstoječega drevja je podan v tč. 1.

Vprašanje nadomestitve odstranjenih bukev na obrežju Gradaščice je rešeno s projektom preureditve obrežja v okviru investicijsko tehnične dokumentacije MLRS ter projekta za nov most preko Gradaščice istega projektanta (ing. Kobe in Vodopivec).

Obstoječa živa meja na robu obrežja Gradaščice vzdolž Finžgarjeve ceste se v enaki obliki nadomesti na robu predvidenega dosutja (zaradi Finžgarjeve ceste).

Načrt za realizacijo željene dodatne prezentacije Emonskega zidu se izdelava sporazumno s predlagateljem in investitorjem v

okviru izdelave izvedbene dokumentacije.

Pripombe se upoštevajo pod navedenimi pogoji.

3. Krajevna skupnost Trnovo

O javni razgrnitvi omenjenega gradiva je razpravljala tudi Svet KS na svoji 20. redni seji dne 27. 2. 1986 ter sprejel naslednji sklep: Podpre se zahtevek Osnovne šole X. SNOUB Ljubljanske, da se šolska igrišča obdržijo na sedanjem prostoru oziroma, da se ta ne zmanjšajo zaradi gradnje Kardeljeve ceste. Istočasno KS – svet predlaga, da se hiša Kardeljeva 33 podre v celoti in ne delno, kot to predvideva projekt.

Odgovor:

Odgovor na prvo zahtevo je podan pod tč. 5.

Zaradi predvidene rekonstrukcije Kardeljeve ceste na odseku od Aškerčeve ceste do Finžgarjeve ceste ni potrebno v celoti porušiti objekta Kardeljeva cesta 33. Za delno rušitev občestnega trakta in njegovo adaptacijo je že izdelan odgovarjajoči projekt. Investitor SIS za cesti meni, da ne bi mogel opravičiti sredstev, ki bi bila nujna v slučaju porušitve celotnega objekta.

Predlog o rušitvi se ne upošteva.

4. Univerzitetni Klinični center TOZD Univerzitetni inštitut za gerontologijo

Obveščam vas, da je strokovni kolegij Univerzitetnega inštituta za gerontologijo – interna klinika Trnovo razpravljala o razgrnitvi osnutku za Muzej ljudske revolucije Slovenije in osnutku načrta za Kardeljevo cesto.

Menimo, da se sedanji osnutek pomembno razlikuje od tistega izpred nekaj let, v katerem je bilo predvideno, da se Riharjeva cesta ne bo priključila na Kardeljevo cesto, temveč se bo končala ob naši kliniki. Razlogi, da vztrajamo pri zapori Riharjeve ceste, ki bi tako v končnem delu postala dovozna cesta za našo kliniko, so naslednji:

1. S prikazanim priključkom Riharjeve ceste na Kardeljevo cesto nastaja tik pred vhodom v bolnišnico nevarno križišče, ki bo najverjetneje moralo biti semaforizirano in bo povzročalo veliko hrupa in proizvodnje izpušnih plinov. Pripominjamo, da del bolniških sob gleda naravnost na to bodoče križišče.

2. Osnutek ne predvideva več dovoza iz kliniki z Riharjeve ceste, temveč po ovinku skozi ozke ulice (Kolezijska ulica, Zelena pot, Devinska ulica). Ne glede na predvideno asfaltiranje Devinske ceste opozarjamo, da je avtomobilski promet do naše klinike razmeroma velik (preskrba ustanove že v zgodnjem jutranjem času, več ambulant v dopoldanskem času, številni obiskovalci hospitaliziranih bolnikov trikrat tedensko, predvideni pa so dnevni obiski bolnikov, kar bo promet še povečalo, reševalni avtomobili – občasno z vključenimi sireni, uslužbenci klinike, zelo številni študentje in udeleženci podiplomskega izobraževanja). Vse to bo prometno močno obremenilo predvidene ulice.

3. Področje, na katerem stoji naša klinika, je predvideno za novogradnjo oziroma dozidavo, ki bo pokrivala potrebe južnega dela Ljubljane predvsem po polikliničnih storitvah. Ne glede na to, da ta čas ne razpolagamo s sredstvi za gradnjo, pa je mogoče predvideti, da se bodo najkasneje do leta 1995 potrebe po polikliničnih storitvah v tem delu Ljubljane tako povečale, da bo do gradnje v resnici prišlo. Poudarek bo zlasti na ambulantnih storitvah, kar bo znatno povečalo promet v dopoldanskem in popoldanskem času.

Ob zaprti Riharjevi cesti bo dosedanj promet zlahka preusmerjen na dvopasovno Kardeljevo cesto. Bližnji stanovalci bodo z mestom povezani z Riharjevo cesto, v obratni smeri pa po Zeleni poti in Cesti v Mestni log.

4. Zapora Riharjeve ceste ob naši kliniki bi dodatno podprla predvideno lokacijo bodoče bolnišnice.

O sedanji varianti je dodatno težko razpravljati tudi zato, ker v razgrnitvi načrtih ni razvidna predvidena rekonstrukcija Devinske ulice, še manj pa dohod do naše klinike, ki bi moral biti na drugem mestu. Še manj je jasno, kdo bo investitor vseh sprememb, ki bodo potrebne zaradi trase bodoče Kardeljeve ceste.

Odgovor:

Na skupnem sestanku po opravljeni javni razgrnitvi med predstavniki klinike, investitorja Kardeljeve ceste – SIS za ceste, LUZ in projektanti je bila glede podanih pripomb dogovorjena sporazumna rešitev:

– Direktnega dovoza do klinike iz križišča Kardeljeve ceste z Zihlerlovo oz. Riharjevo cesto iz prometnotehničnih ozirov ni mogoče zagotoviti.

– Urgentni in servisni dovoz do klinike se uredi posredno z Riharjeve ceste po Kolezijski, Zeleni poti in Devinski ulici, ki se zaključuje s parkiriščem pred kliniko. Ob izgradnji Kardeljeve ceste bomo omenjene ulice asfaltirali oz. uredili tako, da bo zagotovljena nemotena možnost urgentnega prometa. Vozišče bo minimalne širine 6 m z označenimi vzdolžnimi parkirnimi mesti ob vozišču na mestih, kjer je mogoče. Prometno površino obojestransko spremlja peš hodnik.

– Devinska ulica se pred križiščem zaključuje z ureditvijo parkirišča za potrebe klinike s kapaciteto 25 PM.

– Uvoz in vhod na dvorišče klinike se prestavi na novo mesto in sicer z Devinske ulice pred parkiriščem. Ob tem je potrebno prestaviti tudi vratarnico.

– Ob izdelavi izvedbenih projektov se med investitorjem (SIS za ceste) in kliniko določi sporazumno obliko ograje, ki bo omejevala interne proste površine geriatrične klinike od javnih površin.

Proгноza o prekomernem hrupu in predlog zaščitnih ukrepov, ki je sestavni element lokacijskega načrta, kaže, da je mogoče ustrezno aktivno ščititi pred prekomernim hrupom le zunanje okolje klinike, da pa bo objekt mogoče ščititi le s pasivnimi ukrepi.

Predstavniki klinike želijo, da bi se opustila protihrupna zaščita in da bi se namesto nje izvedla bolj estetska oblika ograje, ki bi zasedla manj prostora, da bi bila s tem omogočena intenzivnejša zelenitev občestnega prostora.

– Ob tej priliki se morajo realizirati predvidena vzdolžna parkirišča vzdolž Riharjeve ceste, ki služijo tudi obiskovalcem klinike.

– Iz območja križišča je potrebno urediti ustrezne peš poti do vhoda v Kliniko oz. v Devinsko ulico hkrati s predvideno zelenitvijo in javno razsvetljavo.

Vsebinski pripombe je ugodeno.

5. Osnovna šola X. SNOUB Ljubljana

1. Načrt za izgradnjo ceste ne sme posegati tako daleč v šolsko dvorišče, da bi ogrozil obstoj dosedanjih igrišč na tem delu šolskega dvorišča.

– Nujno je, da obe asfaltirani igrišči – za mali nogomet in za košarko ostaneta na tem delu šolskega igrišča. Lahko se jima spremeni lega, lahko se tudi odmakneta od ceste kolikor dopušča prostor do asfaltirane poti preko dvorišča. Vendar tako, da bo mogoče uporabljati obe igrišči istočasno in da bo možen dostop do šole z vožili ne da bi bila motena telesna vzgoja na šolskem igrišču.

– V nobenem primeru pa ni možno premestiti igrišča na drugi del šolskega dvorišča, na zelenico.

2. Šolsko igrišče je nujno potrebno zavarovati z visoko žično ograjo.

3. Med cesto in šolskim dvoriščem je nujno postaviti protihrupno ograjo.

4. Vsa navedena dela morajo biti opravljena pred gradnjo podaljška Kardeljeve ceste, da bi vzgojno izobraževalno delo na Šolskem dvorišču lahko normalno potekalo in da bi bili učenci zavarovani pred gradbenimi deli ob šolskem dvorišču.

Zbor delavcev OŠ X. SNOUB LJ.

Predsednik zbora delavcev

Odgovor:

Ugotoviti moramo, da smo problematiko pismenih pripomb podanih ob razgrnitvi s strani OŠ Trnovo prediskutirali z ravnateljem (prisotni ravnatelj, predstavniki investitorja in LUZ) že pred razgrnitvijo ter našli sporazumno rešitev, ki smo jo vnesli v urbanistično situacijo (1. faza prostorske ureditve list št. 3) gradiva lokacijskega načrta. Smatramo, da so ob razgrnitvi napisane pripombe podane le kot potrdilo stališča oz. zahtev.

Z ozirom na izrabo oz. bodočo ureditev tudi vsega ostalega občestnega prostora ni mogoče speljati zastavljenega cestnega programa ne da bi vsaj nekoliko posegli v asfaltirano igrišče OŠ Trnovo. Ob izgradnji ceste je sporazumno predvideno, da se:

– nadomesti obe obstoječi igrišči z novima na mestu kot je vrisano v grafičnem delu gradiva lokacijskega načrta za Kardeljevo cesto – 1. faza list 3

– ob robu predvidenega peš hodnika vzdolž Kardeljeve ceste se zgradi protihrupno ograjo min. višine 2,20 (podatek je rezultat študije o zaščiti pred prekomernim hrupom) le zunanje okolje Osnovne šole.

Ograja bo ustrezno oblikovana ter zazelenjena s popenjkami in nadvišana z žično ograjo kot zaščita pred izletovanjem žog z igrišča na cestišče (do višine 4 m).

– V ograji so pred glavnim vhodom v šolsko poslopje predvidena vrata kot peš dostop do šole z javnih pešcevih površin Kardeljeve ceste.

– Za šolsko ograjo je na funkcionalnem zemljišču OŠ vzdolž cestišča (v skladu z zazelenitvenim konceptom celotnega odseka) nujna zasaditev dvovrstnega, kjer pa to le ni mogoče pa vsaj enovrstnega drevoreda.

– predvidena je ureditev dovozne poti do glavnega vhoda v šolsko poslopje in objekt VVZ in sicer s Kolesijske ulice, kot je to predvideno v situacijskem prikazu 1. faze list 3.

Nadomestni igrišči bosta izvedeni v skladu z zahtevami. Gradbišče bo tako organizirano, da bodo motnje ob gradnji minimalne. Med gradnjo ceste bo izvedena zaščita med zunanjim šolskim prostorom in cestnim gradbiščem.

6. Skupnost stanovalcev stanovanjske hiše Kardeljeva c. 37

Navedeni plan med drugim predvideva tudi rekonstrukcijo križišča cest Finžgarjeve in Kardeljeve ceste. Pri tem za potrebe prometa Kardeljeve ceste, tik pred mostom čez Grdaščico (pri hiši Kardeljeva c. 37) razširi tako, da na cestišču uvede 5 vozniških pasov, da križišče semaforizira, pločnik pred omenjeno hišo pa odrine do omenjene hiše same.

Skupnost stanovalcev meni, da je taka rešitev iz cestnoprometnih razlogov nepotrebna, za stanovanjsko hišo in njene stanovalce pa celo škodljiva in to iz naslednjih razlogov:

– omenjeno križišče je locirano v ožjem mestnem jedru, kjer je tendenca zmanjševanja prometa (vsekakor vsaj prometa za določene uporabnike kot npr. za tovorni promet). Promet naj bi se omejil na javna prevozna sredstva (avtobus, tramvaj) ter osebni promet, kar pa ne zahteva izgradnje tako velikega križišča.

– že sam priključek, na južno obvoznico naj bi bil zaradi svoje namembnosti (izstop iz mesta) dvopasoven in ne štiripasoven. Zato govore tudi drugi razlogi kot npr. načelo nezmanjševanja funkcionalnega prostora za osnovno šolo v Trnovem, geriatrično bolnico v Trnovem, za dve vzgojnovarstveni ustanovi itd. ter nezdružljivost hrupa in onesnaženosti zraka z omenjenimi ustanovami.

Zaradi zmanjšane pretoka prometa po dvopasovnici, ni torej potrebe po razširjenem križišču – cestišču: Finžgarjeva – Kardeljeva cesta, zlasti še ker se cestišče že po nekaj 10-metrijh zopet zoži. Tudi cestna os s tem opušča svojo ravno linijo.

– pa tudi če bi priključek na južno obvoznico ostal 4-pasoven, se bo promet v ožjem mestnem jedru vsekakor slepo končal in ga še tako veliko križišče ne bo moglo sprostiti

– Nesprejemljiva je tudi semaforizacija ureditev omenjenega križišča, saj to povzroča prekomeren hrup (zaustavljanje in speljevanje vozil) in prekomerno onesnaženost zraka v ožjem mestnem jedru, ki je na tem delu še gosto poseljeno. Semaforizacija ureditev tudi negativno vpliva na propustnost tega križišča in sploh tega dela ceste, kajti v bližini je še drugi semafor Aškerčeva–Kardeljeva c.

– Nefunkcionalen v obravnavanem križišču je tudi predvideni cestni pas, za zavijanje v levo iz Kardeljeve na Finžgarjevo cesto, gledano iz smeri mesta, ta pas bo namenjen praktično le trem družinskim stanovanjskim hišam na Finžgarjevi cesti (odsek: križišče Emonska cesta). Promet iz mestnega jedra proti jugu bo naravno potekal preko Trnovskega mostu po Emonski cesti. Razširitev cestišča pred hišo Kardeljeva 37 je torej tudi iz tega razloga – za pridobitev tega nefunkcionalno voznega pasu, nepotrebna

– s primerno zožitvijo pločnika pred omenjeno hišo na razumno širino, povsem odpade potreba, da je pločnik speljan tik ob omenjeni hiši.

Zaradi navedenega skupnost stanovalcev prosi in predlaga, da se razgrnjeni projekt v obravnavanem delu ponovno prouči in korigira tako, da ob hiši Kardeljeva cesta 37 ostane zeleni pas v

največji možni širini, kar je možno pridobiti z ukinitvijo omenjenega nefunkcionalnega voznega pasu zavijanje v levo iz Kardeljeve ceste na Finžgarjevo cesto – gledano iz smeri mesta. Ukinitve tega pasu končno prispeva tudi k tekočemu prometu na tem delu cestišča.

Nadalje Skupnost stanovalcev predlaga, da se **ukine predvideni semafor**.

Taka ureditev bi končno prispevala tudi h kulturnemu integralnemu izgledu celotnega območja ob Grdaščici, ki ga je uredil že naš priznani slovenski arhitekt Jože Plečnik (Trnovski most in drugi).

DODATNA PRIPOMBA:

Ne soglašamo s predvidenim uvozom kot je rzvidno iz osnutka projekta iz uvoza – dvorišča hiše Kardeljeva 37 k hiši Kardeljeva cesta 33.

Odgovor

Ukinitve predvidenega petega voznega pasu na Kardeljevi cesti za zavijanje v levo na Finžgarjevo cesto bi povzročila nesprejemljive posledice v internem prometu oz. dostopnosti širšega območja, kot tudi bistveni poseg v prometno shemo, ki je osnova za simulacijo prometnih tokov pri prometnih prognozah za celotno mestno omrežje. Polno križišče na Finžgarjevi cesti je edini neposredni polni priključek območja Mirje–Krakovo na primarni mestni cestni sistem. Finžgarjeva cesta (od Kardeljeve ceste do Emonske ceste) torej ne služi le kot dovoz do dveh individualnih objektov.

Načrtovana Kardeljeva cesta je v bistvu že v 1. fazi dvopasovna cesta, s tem da se izvede kot štiripasovna tako, da sta zunanja dva pasova izključno rezervirana za mestni javni promet (rumena pasova). S tega ozira so tudi postajališča MPP predvidena na teh dveh voznih pasovih. Upravičenost takega izhodišča potrjujejo tudi rezultati prometne prognoze. Kasneje je vzhodna cestna polovica predvidena za namestitev tirnih naprav javnega tirnega mestnega prevoznega sredstva, zahodna polovica pa se ob tem z manjšimi posegi preuredi v klasično dvopasovnico. Srednja z drevjem zasajena zelenica ostane ločilni pas med obema sistemoma, služi tudi za namestitev svetil javne razsvetljave oz. kot prostor za ureditev postajališč.

Tako rešitev etapnosti izgradnje poleg naštetih narekujejo tudi naslednji argumenti:

– Predvidena gradnja je na barjanskih tleh, zato je nujno (iz gradbeno-tehničnih ozirov) že v 1. fazi zgraditi vse objekte v dokončnem obsegu (most, nasipi, regulacija in deviacija Grdaščične struge itd.) kajti bilo jih bi v kasnejših fazah izredno težko dograjevati. S tem že v 1. fazi izgradimo definitivno obrobje cestišča, kar prinaša nadaljnje prednosti:

● vse kasnejše prometno-tehnične spremembe (uvedba tirnične vozila ipd.) se dogajajo s tem znotraj cestnega obroba in ne posegajo v tem primeru v prostor zunaj le-tega.

● komunalne naprave je mogoče izvesti definitivno in jih ob dograjevanjih in spremembah ne bo potrebno ponovno predstavljati.

● predvideno intenzivno zazelenitev cestnega obroba in srednje zelenice je mogoče izvesti takoj.

Želja stanovalcev Kardeljeva 37 je, da se, v kolikor ni možno ukiniti petega t. j. zavijalnega pasu v levo (v križišču s Finžgarjevo cesto), rob pločnika odmakne od fasade objekta vsaj za 1 m, da bi bilo s tem možno postaviti kontinuirano ograjo, ki bi ločevala objekt od javne peš površine.

Upoštevanje prostorske situacije kot tudi predvideni prometno-tehnični program na tem mestu, je sicer možno pridobiti željeni pas 1 m med pločnikom in objektom Kardeljeva c. 37. S tem bi se obojestranska pločnika zožila na vsega 2,0 m. Vendar upoštevanje zahteve, da je potrebno 1. fazo Kardeljeve ceste zgraditi tako, da bo možno v kasnejših obdobjih na njej namestiti tirne naprave tirnične vozila MPP pogojuje, da je potrebno vse komunalne napeljave speljati pod pločnikom (z izjemo kanalizacije).

Šele izdelava izvedbenih projektov lahko pokaže, če širina pločnika 2,0 m zadošča, zato se do te faze obdelave pripomba ne more upoštevati.

V kolikor se bo ob izdelavi izvedbenih projektov izkazalo, da zadošča, bo evt. možno sprejeti odločitev o željenem odmiku roba pločnika za 1 m od objekta.

V nasprotnem primeru bo v tej projektni fazi potrebno (sporumno med prizadetimi in investitorjem) podrobno proučiti možnost eventuelnega prefasadiranja oz. preadaptiranja objekta.

Glede pripombe na predvideno semaforizacijo križišča s Finžgarjevo cesto naslednje:

Vsa križišča na Kardeljevi cesti so zasnovana tako, da jih je ali pa bo možno po potrebi semaforizirati. Prometna prognoza kaže, da semaforizacija trenutno in tudi v krajši perspektivi ne bo nujna. V kolikor potrebe po semaforizaciji križišča ne bo, se semaforizacija tudi ne bo izvedla.

Predvidenega postajališča MPP med ulico Mirje in Finžgarjevo cesto ni moč skrajšati niti premakniti na drugo lokacijo iz prometno-tehničnih, prostorskih ter funkcionalnih ozirov.

Zato tudi ni možno urediti posebnega dovoza na dvorišče objekta Kardeljeva cesta 33 preko označenega postajališča MPP, ki je predvideno vzdolž celotne parcele.

Ker za stanovalce Kardeljeve ceste 37 ni sprejemljiv predlagani skupni uvoz preko njihove parcele na parcelo Kardeljeva cesta 33, je bilo le-tega možno predvideti edino le z ulice Mirje na severovzhodni strani objekta.

7. Marta Cajhen, Cesta na Loko 3

Ker imam stavbo in zemljišče neposredno ob novo projektirani cesti Edvarda Kardelja, sem si ogledala izložen projekt in rešitve.

Ob tej priliki sem ugotovila, da imam izhod na Staretovo ulico. Nisem pa našla rešitve izhoda za sosednjo parcelo in stavbo, katera stoji na njej. Ko sva si z bratom delila lastništvo, sva po pogodbi tudi uredila parcelo in postavila ograjo. Hiša je kot dvojček s svojim vhodom od vsake strani, vendar z eno hišno številko.

Razdelilni načrt prilagam – moja parcelna št. 142/3-št. 472-1749 stavbišče na kateri stoji hiša Cesta na Loko 3.

Novi lastnik odkupljenega dvojčka in zemljišča je Zavod za urejanje stavbnih zemljišč Ljubljana, Tomažičeva 10.

Vljudo prosim, da se uredi tako, da ima sosed izhod na svoji strani in ne preko moje posesti. Prosim, da se zadeva reši predno se pristopi k izvajanju del.

Odgovor

Dovoz na dvorišče vzhodne polovice objekta Cesta na Loko 3 bo urejen kot desni priključek s Ceste na Loko z vgreznjenim robnikom preko pločnika in sicer po opuščnem odseku Ceste na Loko.

Pripomba je s tem upoštevana.

8. Projektivno podjetje AMBIENT, Mestni trg 25

V zvezi z razgrnjenim načrtom podaljška Kardeljeve ceste – odsek med Cesto v Mestni log in Malim grabnom, ki tangira področje KS Murgle – želimo kot odgovorni nosilci zazidalnega načrta Vs 103 – murgle izraziti naslednje pripombe:

1. V sektorju Kardeljeve ceste od križišča s Cesto v Mestni log do križišča s Cesto dveh cesarjev predlog podaljška Kardeljeve ceste ne svoji zapadni strani iz nerazumljivega razloga ne prikazuje že 10 let obstoječe zazidave II. faze Murgle, niti sprejetega zazidalnega načrta Murgle IV. (december 1984), zaradi česar se zdi svoboda trasiranja nove Kardeljeve ceste ob Murglah praktično neomejena, kar pa seveda nikakor ne ustreza dejanskemu materialnemu stanju na terenu.

2. Iz priložene analitične skice, v katero smo poleg predlagane nove trase podaljška Kardeljeve ceste vrisali tudi dejansko stanje zazidave I. in II. faze Murgel, je razvidno, da se nova trasa Kardeljeve ceste Murglam najbolj približa v jugovzhodnem vogalu II. faze in sicer na razdaljo 29 m od voznega pasu, kar je za 6 m manj, kot pa je bila predvidena razdalja od istega vogala zazidave Murgel do Kardeljeve ceste leta 1974, ko je bil zazidalni načrt I/II. faze Murgel potrjen. To pomeni, da se stanovanjske razmere jugovzhodnega vogala Murgel s to novo traso Kardeljeve ceste poslabšujejo. Še bolj pa bi se stanovanjsko okolje Murgel poslabšalo z lokacijo bencinske črpalke prav na tem najbolj kritičnem mestu, saj funkcionalni del BČ sega celo v fizični prostor obstoječe skrajne vogalne hiše Murgel, razen tega pa tudi prekinja asfaltirano pot, ki že desetletja povezuje Pot spominov in tovarišstva s cesto v Murglah, ki tudi v bodoče ne bo izgubila ničesar na svojem pomenu. Iz navedenih razlogov:

a) ODKLANJAJO LOKACIJO BENCINSKE ČRPALKE na predvide-

nem mestu in predlagamo, da se BČ locirana ob Kardeljevi cesti bolj severno (v višini I. faze Murgel, za kar je potrebno seveda izdelati podrobnejši zazidalni načrt zazidave ob novi Kardeljevi cesti) ali bolj južno (južno od mosta čez Mali graben).

b) ZAHTEVAMO od investitorja Kardeljeve ceste, da v okviru cestne investicije predvidi ustrezne tehnične zaščitne ukrepe proti hrupu v območju južnega dela II. faze in IV. faze Murgel, kjer se Kardeljeva cesta bolj približa Murglam kot pa je bilo predvideno v času nastanka Murgel.

3. Po potrjenem zazidalnem načrtu VS 103-Murgle (iz leta 1974) je priljuček ceste v Murglah na podaljšano Titovo (Kardeljevo) cesto predviden v osi velike zelenice, ki medsebojno loči I. (severno) in II. (južno) fazo Murgel. Ta cestni rezervat (čistina v širini 30 m) smo čuvali in uspešno očuvali v vseh 20 letih graditve Murgel vse do danes. Tukaj je tudi edini prometno logični in enakovredni priključek za prihod oz. odhod z Murgel za severni in južni del Murgel. Zato z vidika internega cestnega prometa Murgel ni funkcionalen cestni priključek, ki ga je projektant Kardeljeve ceste predvidel oz. 45 m južneje od tega prvotnega priključka. Ta novi priključek pa ima še to slabo stran, da bi njegova realizacija kruto posegla v prelepo skupino starih hrastov, ki so okras tega dela Murgel in ki jih je z vidika čunjanja naravnega okolja Murgel nujno treba ohraniti. Iz navedenih razlogov torej:

c) ODKLANJAMO predlagano lokacijo priključka v Murglah na Kardeljevo cesto in VZTRAJAMO, da se ta priključek izvede na mestu, ki je predviden v potrjenem zazidalnem načrtu I/II. faze Murgel t. j. v osi zelenice med I. in II. fazo Murgel.

Odgovor

Pripombe Projektivnega podjetja Ambient se v celoti nanašajo na vprašanje Murgel in prometne problematike s tem v zvezi. Območje, na katerega se nanašajo pripombe, leži zunaj območja, ki je predmet pričujočega lokacijskega načrta, zato pripombe ni mogoče upoštevati.

9. Ciril Stanič

Gerbičeva ul. 22

Ob natečaju za gradnjo Muzeja ljudske revolucije sem predlagal, da naj ohranimo vso površino med cerkvijo, Gradaščico, Plečnikovim muzejem, šolo in vrtcem Trnovo ter Riharjevo ulico za Kardeljev park. Ob robu parka naj bi zgradili Muzej ljudske revolucije in Fakulteto za arhitekturo.

Po razpravi na Krajevnih skupnostih Trnovo in Kolezija so krajanji zagovarjali park brez nove ceste, ker bi za prometne potrebe odgovarjala Riharjeva in Korunova ulica.

Prebivalci so vzeli na znanje že sklenjeno zaporo Titove ceste od Trga svobode do Kolodvora. Zaradi te zapore ne bomo imeli več prometa, ampak veliko manj. Avtomobile s avtoceste bi sigurno morali preusmeriti na Opekarsko c. ali celo lžansko cesto ter Groharjevo cesto, ne pa na Gorupovo, vendar iz razgrnjenega gradiva je razvidno, da se naše pripombe niso upoštevale in da je pred nami stara rešitev s še bolj razkošno Kardeljevo cesto, ob kateri bo Muzej ljudske revolucije povsem podrejen objekt, višine cca 16 m.

Iz načrtov je razvidno, da bo Muzej ljudske revolucije ležal v prostoru celo teden do dva metra nižje, kakor bo nova Kardeljeva cesta in tu do štiri metre nižje, kakor bo nov most preko Gradaščice. Vsekakor bo nov most širine 26 m in dolžine cca 50 m dominiral nad poglobljeno okolico. Imeli bomo isto sliko, kakor jo imamo na Karlovškem mostu, kjer smo deset hiš in star most za večne čase spravili pod cesto. Ravno zaradi tega spodrslija pa ponovno vztrajam, da ne gradimo nov most megalomanskih oblik z nepotrebno širino in dolžino, ampak samo navaden most za dvosmerni promet, širine, kakor je Trnovski most ali Groharjev most.

Sedaj vrisano vozišče ima štiri vozne pasove in še dva za javni avtobusni promet. Pred nami je celo osemvrstni drevored z zelo skromnimi ostanki sicer možnih parkovnih površin. Kolezija bo prometno naravnana na sedanjo Riharjevo ulico in ne bo z novo cesto nič pridobila, ampak izgubila, saj bodo hodili prebivalci do avtobusa še 100 m dalje, kot pa sedaj. Za Fakultete in Institute pa avtobus na novi cesti ne bo več privlačen.

Trnovo bo v smeri nove ceste in v stranski osi Muzeja ljudske revolucije povezano s pol slepo Kolezijsko ulico, na katero bodo

navezane dostopne poti vrtca in šole. Tudi pešci iz Trnovega bodo imeli do avtobusov cca 100 m daljšo pot.

Kolezija in Trnovo so zagovarjali javni avtobusni promet v Kolezijski in Karunovi ulici ali celo Kopališki in Zeleni poti, kjer je velika koncentracija prebivalstva. Nova proga avtobusa z Barja naj bi potekala po Karunovi ulici dalje v mesto, po Emonski cesti in Mirju do Kardeljeve ceste.

Sedaj zrisana širina ceste zmore dnevno 56.000 vozil. Preveriti je treba ali je to utemeljeno, da v času splošne stabilizacije gradimo tako široka prometna nepotrebna vozišča. Isto smo letos izvršili na novi Zaloški cesti in se lahko na licu mesta ogledamo nesmisel takšnih širih novih cest.

Ne glede na uspeh mojih gornjih pripomb pa predlagam, da se niveleto nove ceste ob Gradaščici zmanjša na horizontalo ter da se začne na novi cesti vzpon ceste proti Mirju šele na odseku od Finžgarjeve ulice proti Mirju. Temu primerno naj se zniža niveleta Finžgarjeve ulice na križišču s Kardeljevo cesto od sedanje (kote) višine 294.40, v razgrnjenem podolžnem profilu, na koto 291.40, kakor jo ima danes križišče Ziherlove in nove Kardeljeve ceste.

Na ta način bomo imeli novo cesto preko Kardeljevega parka v vodorani površini, kjer bo prišel do popolnega izraza objekt Muzeja ljudske revolucije in fakultet, ki jih bomo ob obrobju parka (tedaj ne bo cesti) zgradili v perspektivi.

Temu primerno naj bi znižali Finžgarjevo ulico od Emonske ceste do Kardeljeve ceste v niveleto z novo Glasbeno šolo in tri hiše ob Finžgarjevi ulici bomo tako izravnali iz sedanje globeli v naravno niveleto in podrli bomo le polovico velikih dreves ob Gradaščici. Niveleto Finžgarjeve ulice bomo znižali še v smeri Bogiščeve in Murnikove ulice. Tako bomo omilili veliko višinsko razliko cca 3 m, ki je od višine platoja Mirja do platoja parka ob Gradaščici. Muzej ljudske revolucije z vso že projektirano okolico se bo tako neprimerno lepše vključil v prostor ob Gradaščici.

Odgovor

Kardeljevo cesto s priključnim cestnim sistemom kot tudi izrabo okoliškega prostora opredeljuje dolgoročni načrt občin in mesta Ljubljane (Ur. l. SRS št. 11-86), katerega določila nujno povzema tudi lokacijski načrt za Kardeljevo cesto oz. zazidalni načrt za Muzej ljudske revolucije Slovenije.

Kot je v odgovoru v točki 6 ugotovljeno, gre pri gradnji Kardeljeve ceste v bistvu za dvopasovno cesto, ki se ji (v okviru njenega v 1. fazi realiziranega fizičnega obsega) v perspektivi doda prometni pas za tirnično vozilo MPP. Zato je zgrajeno cestno telo v 1. fazi štiripasovno, torej za dva pasova širše, od katerih se kasneje dva namenita tirnemu vozilu MPP.

V 1. fazi sta zunanja dva pasova namenjena izključno vozilom MPP (rumeni pas).

Smatramo, da je pametno in gospodarno ter iz tehnoloških (spodnji ustroj) ozirov edino sprejemljivo in možno zgraditi most in nasip končne širine v izogib kasnejšim nepremostljivim težavam pri dograditvah in spremembah, kajti zavedati se moramo, da gre v tem primeru za gradnjo na barjanskih tleh.

Prometno tehnični program zahteva min. širino mostu 26 m.

Če zaključimo, so argumenti za gradnjo štiripasovnega vozišča že v 1. fazi naslednji:

1. Prometno-tehnični argumenti

– prometna prognoza obremenitve Kardeljeve ceste za projektno obdobje (20 let) kaže, da bo na meji kapacitete za dvopasovno cesto.

Pri takšni obremenitvi nastaja vprašanje normalnega vključevanja MPP vozil s postajališč v vozni pas.

– gostota postajališč (na cca 300 m) poleg zgoraj naštetega povzroča neestetsko »zvijanje« zunanega cestnega robu, kar je zlasti še neugodno z ozirom na dejstvo, da skušamo dati cesti poudarek tipično mestne ceste z bulvarskim značajem.

– dodatno »zvijanje« robu povzroča nadalje interpolacija tretjega voznega pasu pred križiščem za zavijanje v levo, kajti dvopasovna cesta nima srednje zelenice.

2. Komunalno ureditveni argumenti

– »zvijanje« cestnega obroba pogojuje tudi »zvijanje« komunalnih vodov, kar pomeni, da niso na dokončnih mestih in bi jih bilo kasneje potrebno ponovno prestavljati.

3. Gradbeno-tehnološki argumenti

Upoštevati je potrebno, da je predvidena gradnja na barjanskih

tleh in da bi bilo kasnejše dosipavanje nasipov in širjenje objektov (mostov) iz gradbeno-tehnoloških ozirov racionalno vprašljivo posel.

4. Gradnja dvopasovnega vozišča v 1. fazi bi pomenila, da tudi cestno obrobje ni dokončno. V tem primeru ni mogoče v dokončnem smislu realizirati predvidenih obcestnih drevorednih zasaditev niti zasaditve predvidene srednje (ločilne) cestne zelenice.

5. V prid predvidenemu cestnemu profilu govori tudi dejstvo, da se iz mestnega središča podaljšuje Kardeljeva cesta v istem smislu, t. j. dvopasovno vozišče obojestransko spremlja »rumeni« vozni pas s postajališči MPP na njima.

Predlog, da bi zgradili most v strmejšem nagibu, t. j. da bi se cesta spuščala iz cca 3 m višje ležečega nivoja v križišču s Finžgarjevo cesto na obstoječ nivo na drugi strani Gradaščice, ni sprejemljiv zaradi zahteve, da je hujno urediti sprehajališča na obeh straneh obrežja Gradaščice. Most na predlagani niveleti komaj še omogoča zadostni svetli profil za speljavo peš poti pod mostom.

Poleg tega bi zniževanje nivelete mostu pogojevalo zniževanje nivoja obravnavanega sprehajališča, kar ni sprejemljivo z oziroma visoke vode. Zniževanje nivelete bi pogojevalo čestejša poplavljanja pešcevih hodnikov.

Nadalje bi taka rešitev povzročila nenaden neestetski ter s prometno tehničnega vidika neugoden »prelom« cestne nivelete.

Ta neugoden efekt je mogoče omiliti le s postopnim zniževanjem nivelete Kardeljeve ceste.

Poglabiti bi jo bilo potrebno vključno s križiščem in priključnima krakoma Finžgarjeve ceste v smeri proti ulici Mirje, kot predlaga tudi že predlagatelj.

Rešitev je nesprejemljiva zaradi dramatičnih posledic na neposredno obrobje. Porušiti bi bilo potrebno celoten niz objektov od ulice Mirje do Finžgarjeve ceste na zahodni strani. Izvajanje opornih zidov neposredno pod fasadnimi zidovi objektov (oporni zid ob objektih ne prihaja v poštev, kajti obstoječi prostor med objekti komaj še zadošča za ureditev načrtovanega in zaradi tega dejstva tudi zreduciranega prometnega programa na nivoju terena – brez kolesarskih stez) pomeni tehnološko tako zahteven in drag poseg, da ga je v naših razmerah nemogoče predvideti. Nadalje bi s tem onemogočili tako dostop kot tudi dovoz do omenjenih objektov. Ista ugotovitev velja tudi za objekte na nasprotni strani ceste, ki so dostopni edino le s Kardeljeve ceste.

Nadalje postane ob poglobljanju vprašljiv oz. onemogočen priključek (desni) ulice Mirje na Kardeljevo cesto. Poglobljanje bi pomenilo določen poseg tudi v Emonski zid kot tudi še večje težave pri ureditvi komunalnih napeljav na tem odseku.

Zasnova Kardeljeve ceste skupno s sistemom stranskih priključnih cest nikakor ne poslabšuje dostopnosti zaledja z javnimi prevoznimi sredstvi. S tem, da je predviden mestni javni promet na Kardeljevi cesti, nikakor ni onemogočena možnost speljav MPP linij tudi na oz. po stranskih cestnih sistemih skozi naseljeno zaledje.

Predvideni mestni javni promet na novi Kardeljevi cesti opravičuje tudi dolgoročni koncept preobrazbe obcestnega prostora, ki naj bi se tekom časa razvijal v smislu ekspanzije mestnega središča proti jugu in katerega nosilka razvoja naj bi bila prav Kardeljeva cesta.

V grafičnih kartah prikazani program rekonstrukcije globljih obcestnih predelov z izjemo Muzeja ljudske revolucije Slovenije ni predmet pričujoče dokumentacije in je prikazan le ilustrativno, kot evt. možnost za bodočo izrabo.

Predlog ni mogoče upoštevati, glede dodatnih avtobusnih povezav pa smo že predlog posredovali MPP.

10. Milena Elikan

Tudi za podaljšek Kardeljeve c., ki bo tekla tik ob šoli, se lahko sprašujemo, kolikšno uslugo bomo s tem naredili našim otrokom. Ne samo, da jih bo prometnica in hrup na njej motila pri pouku, ampak bodo tako zelo izpostavljeni nevarnosti, verjetno zelo prometne ceste. Zakaj?

Odgovor

Smatramo, da je velik prispevek k stabilizaciji tudi izgradnja prometnic. Kajti z njimi se zmanjšujejo nesorazmerno visoki transportni stroški. Znižanje le-teh prispeva k stabilizaciji. Ob koncipiranju celotnega cestnega omrežja v Ljubljani, katere

sestavni del je tudi Kardeljeva cesta, je bila izdelana študija upravičenosti, ki je ponovno potrdila upravičenost izgradnje Kardeljeve ceste.

Na ostali del pripomb je odgovorjeno v odgovoru št. 5.

11. Ing. Lapajne Svetko

Kolikor mi je znano, je most čez Gradaščico na Kardeljevi cesti zasnovan in oblikovan nelogično in negospodarno! Posledice dvojni ali celo trojni stroški – ni slaba estetika. Škoda, da oče prof. Boris Kobe ni več živ, on je bil mojster za enostavne, čiste in cenene ter estetsko visoko kvalitetne – umetniške rešitve.

Odgovor:

S tem v zvezi moramo ugotoviti, da oblikovna rešitev elementov v detajle ni predmet lokacijskega načrta in so na tem nivoju dokumentacije s tega ozira podane le zahteve, ki jih je potrebno upoštevati pri izdelavi izvedbenih projektov.

Vsebina pripombe ni predmet obravnavane dokumentacije in se ne upošteva.

12. dr. Marija Fajdiga

Jelovškova 2-B, Ljubljana

Z novo ureditvijo so prekinjene ceste Jelovškova, Cesta na Loko, Stranska pot. Kakšna bo bodoča ureditev prometa v tem delu. Načrti, niti odloka o tem ne informirata. Pričakujem predvideno ureditev podaljška Ceste v Mestni log ter Opekarske v obliki načrta že ob tej razgrnitvi.

Odgovor:

Kot je iz karte 1. faze prostorske ureditve razvidno, se Cesta na Loko priključuje v križišče Kardeljeve ceste s Cesto v Mestni log. To pomeni, da v tej fazi ne bodo prekinjene niti Cesta na Loko niti Jelovškova in Stranska pot. Prometni režim na teh cestah ostane tudi po izgradnji Kardeljeve ceste obstoječ. Omenjene ulice preseka šele bodoči podaljšek Ceste v Mestni log do Opekarske ceste, kar pa je predmet posebne dokumentacije in ni sestavni element pričujočega lokacijskega načrta Kardeljeve ceste. Podaljšek Ceste v Mestni log je v gradivu nakazan le informativno kot dokaz, da je omenjeno križišče na Kardeljevi cesti izvedeno v perspektivnem smislu, t. j., da bo možno obravnavati podaljšek Ceste v Mestni log kasneje neposredno priključiti v izvedeno križišče brez bistvenih korekcij.

Vsebina pripombe ni predmet obravnavane dokumentacije. Gradnja podaljška Ceste v Mestni log je predvidena v naslednjem srednjeročnem obdobju in je predmet posebnega postopka.

13. Smo proti rušenju garaž ob Zeleni poti.

podpis nečitljiv

Odgovor:

Pripomba se nanaša na problem, ki ni predmet obravnavane dokumentacije

14. Jerina Ivan, Karunova ul. 16

Z gradnjo podaljška Kardeljeve ceste, kot je razvidno iz razgrnjenega načrta, bom kot kmetovalec močno prizadet. Odvzeta mi bodo vsa prvovrstna, s humusom nasuta zemljišča, ki se nahajajo ob Murglah.

Tukaj pridelujem predvsem zelenje, vse, tekom celega leta za preskrbo mesta Ljubljane. Porušen mi bo tudi 6. okenski kozolec dvojniki, katerega nimam prav nikamor več prestaviti.

Vsa ostala zemljišča so mi bila že predčasno, postopoma odvzeta za razne namene. Z odvzemom teh zadnjih zemljišč pa je obstoj moje kmetije popolnoma onemogočen kot tudi eksistenca moje družine, saj se izključno bavim samo s kmetijstvom.

Tisto malo zemlje, kar mi bo ob novi cesti ostalo, bo pa tudi nerodovitna, zaradi gostih nasadov topolov, ki so v načrtu označeni.

Ali je res vse to potrebno? Naj odgovorni premislijo in najdejo zame primerno rešitev.

Odgovor:

Problem prizadetega občana se nanaša na zemljišča, ki so južno od Ceste v Mestni log in ni predmet pričujočega lokacijskega načrta.

Vsebina pripombe se ne nanaša na gradivo obravnavane dokumentacije.

15. Ivan Kreft

Nova cesta preblizu Osnovne šole in drugih šolskih objektov. Močnejšo zaščito pred hrupom in onesnaženim zrakom (ograja,

ozelenitev, nasipi).

Odgovor:

Odgovor na pripombe je podan v odgovorih pod tč. 5, 9, 16 in 19. Pripomba se upošteva delno.

16. Kramberger Ivo

Predvidite nasip pred šolo vsaj 3 metre visok. MPP postajo prestaviti izpred šolskega igrišča.

Odgovor:

– Smatramo, da reševanje protihrupne zaščite zunanjega okolja OŠ Trnovo v obliki nasipov ne prihaja v poštev, ker bi s tem pregloboko posegli v proste površine in s tem onemogočili realizacijo igrišč na predvidenem mestu ter zasaditev dreves.

Protihrupni nasip višine 3 m bi v peti nasipa terjal min. širino 10 m.

– Prestavitev oz. opustitev predvidenega postajališča MPP je iz prometno-tehničnih razlogov nesprejemljiva, poleg tega pa s tem ni v ničemer poslabšana prometna varnost otrok.

Pripombe se ne upoštevajo.

17. Dragan Arrigler

Kardeljeva cesta – štiripasovnica, ki bo peljala tik mimo šole, vrtca, bolnice in stanovanjskih blokov. Po dosedanjih idiotskih posegih urbanistov to v Ljubljani res ni nekaj posebno novega. Praviloma se vedno najprej zgradijo bloki in šole, nato pa tik mimo njih potegnejo vpadnice (Celovška, Tržaška, cesta skozi Savsko naselje itd.). Podhodov ne bo, le ogromna semaforizirana križišča. Potem se bomo čudili nesrečam otrok z druge strani Kardeljeve ceste. Da ne govorim o povezavah dom (trgovina) pošta itd. Bodo cesto obzidali?

Tudi mnenje, da bodo tisti, ki so namenjeni v center, parkirali ob robu mesta v bližini avtoceste in se naprej peljali z javnimi prevoznimi sredstvi, je čista utopija. Dosedanje izkušnje (parkirišče v Tivoliju, na Ježici itd.) nas učijo, da bodo samevala tudi načrtovana parkirišča, vsi pa bodo hoteli parkirati v centru. Mar vpadnic res še ni dovolj? Jasno je, da se bo ob tako ugodni povezavi s centrom promet po Dolenjski in Tržaški cesti zmanjšal, vsi bodo hoteli v center po kar najkrajši poti. To bo seveda Kardeljeva cesta. Predlagam, da se ponovno pretehtajo vse ideje v razgrnjenem osnutku – predvsem pa dosledno upoštevajo tudi pripombe ljudi, ki tod živijo in delajo.

Odgovor:

Odgovor je podan v odgovorih pod tč. 5 in 9

Podhodov v barjanskem terenu Trnovega (višina podtalnice, niveleta kanalizacije) ni mogoče zgraditi.

Pripombe, podane v drugem odstavku, se nanašajo na problematiko Kardeljeve ceste južno od Ceste v Mestni log in niso predmet pričujočega lokacijskega načrta.

Pripomb ni mogoče upoštevati.

18. Jaka Fürst, v Murglah 84

Lokacijski načrt za podaljšanje Kardeljeve predvideva priključitev ceste »v Murglah«, kar bi prispevalo k boljši povezavi tega naselja z mestom. Vendar je predviden s smeri mesta samo uvoz v naselje, izvoz pa samo v smeri obvoznice. Predlagam, da se na tem mestu poleg uvozne-izvozne ceste (za smer »center«) predvidi tudi avtobusno postajališče, saj bi tako enakomerno razdelili razdalje med avtobusnimi postajališči, pa tudi J polovica naselja »Murgle« gravitira k takemu postajališču.

Odgovor:

Problematika pripomb se nanaša na območje južno od Ceste v Mestni log, kar ni predmet pričujočega lokacijskega načrta.

19. Zbor delavcev, svet šole in svet staršev, ravnateljstvo OŠ X. SNOUB

1. Načrt izgradnje ceste ne sme posegati tako daleč v šolsko dvorišče, da bi ogrozil obstoj dosedanjih igrišč na tem delu šolskega dvorišča. Nujno morata ostati obe asfaltirani igrišči; za mali nogomet in za košarko, na tem delu šolskega dvorišča. Lahko se jih nekoliko odmakne od ceste, kolikor dopušča pot preko šolskega dvorišča, lahko se spremeni tudi lega, vendar tako, da bo obe igrišči mogoče uporabljati istočasno. Prav tako mora biti možen dostop do šole z vozili, ne da bi bila motena telesna vzgoja na šolskem igrišču.

V nobenem primeru pa ni možno prestaviti igrišča na drugi del šolskega dvorišča, to je na zelenico.

Šolsko igrišče je nujno zavarovati z visoko žično ograjo – mrežo, da žoga ne bi padala na cesto.

Med cesto in šolskim dvoriščem je potrebno postaviti protihrupno ograjo.

Vsa navedena dela morajo biti opravljena pred pričetkom gradnje ceste, da bi vzgojnoizobraževalno delo na šolskih igriščih lahko normalno potekalo v času gradnje in da bodo učenci zavarovani pred gradbenimi stroji, ko bo potrebno delo ob šolskem dvorišču.

S pripombami smo seznanili Komite za prostorsko urejanje ..., Krajevno skupnost in Občinski komite za družbene dejavnosti.

Za zbor delavcev, svet šole in svet staršev

Ravnatelj

Odgovor

Odgovor je podan pod tč. 5

Nadomestni igrišči bosta izvedeni v skladu z zahtevami.

Gradbišče bo tako organizirano, da bodo motnje ob gradnji minimalne. Med gradnjo ceste bo izvedena zaščita med zunanjim šolskim prostorom in cestnim gradbiščem.

Pripombe se upošteva v celoti.

20. Pavlič Valter

Iz predlog je razvidno, da k razgrnitvi Riharjeve ceste spadajo tudi spremljajoči objekti: Po novem projektu vrisana Geriatrična klinika posega na področje garaž v Zihlerovi ulici in tudi v področju same ulice. Smatram, da bi s tem podaljškom iznakazili okolico in podražili samo izgradnjo. Objekt bi se lahko umaknil proti zaprti Devinski cesti, kjer bodo v vsakem primeru rušitve obstoječih skladiščnih objektov. Tako bi se izognili nadomestnim garažam, ki bi jih bilo cca 30 komadov.

Odgovor

Razvojni program in prostorska rešitev Geriatrične klinike ni predmet obravnavanega lokacijskega načrta. Razvojni načrt je povzet po idejnem projektu (avtor Medicoingeniering). Projekt rekonstrukcije klinike je v lokacijski načrt Kardeljeve ceste vrisan le ilustrativno kot dokaz, da nova prometna rešitev dostopnosti do obstoječe klinike ni v razkoraku s perspektivnim stanjem.

Vsebina pripombe ni predmet obravnavane dokumentacije.

21. Glede izgradnje nove Kardeljeve ceste in Muzeja ljudske revolucije Slovenije na predvideni lokaciji se mi zdi nesprejemljiva in času neprimerna. Stabilizacija najbrže ne dovoljuje takih investicij prav v času, ko se vsi in na vseh področjih prizadevamo za čim nižje stroške v proizvodnji, od infrastrukture pa naj bi gradili le najpomembnejše. Menim, da je potrebno po štiripasovnici (Kardeljeva) ponovno proučiti. Menim, da nimamo potrebnih sredstev, ker imamo prav na tem področju že sedaj primanjkljaj sredstev.

Podpis nečitljiv

Odgovor

Odgovor je podan v odgovoru v tč. 9 in obrazložitvi projekta.

22. Protestiram proti negospodarskemu, nepotrebnemu nerazumskemu rušenju zdravih stanovanjskih hiš na stroške občanov. Nadomestne hiše naj dajo v obliki svojih vil tisti, ki si to zamišljajo.

Podpis nečitljiv

Odgovor Ad. 22.

Program Kardeljeve ceste ruši le tiste zdrave objekte, ki se jim nikakor ni bilo mogoče izogniti. Gre praktično na celotnem cca 1 km dolgem odseku za štiri objekte, ki jih je potrebno porušiti zaradi ceste:

- Kardeljeva cesta 23
- Kolezijska cesta 12
- Kolezijska cesta 9
- Staretova 31

Kardeljeva cesta 33 se ruši le delno. Objekti Kolezijska ul. 6 in 8 ter lesen objekt »Dinos« se rušijo zaradi popolne dotrajanosti kot tudi iz estetskih razlogov. Objekta 6 in 8 sta praktično že izseljena in se že podirata.

Pripomb se ne upošteva.

PREDLOG PREDLAGATELJA

Izvršni svet skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik je na svoji 4. seji dne 21/5–1986 obravnaval osnutek dogovora o spremembi dogovora o oblikovanju in razporejanju sredstev splošne porabe v občinah in mestu Ljubljana v letu 1986 in sklenil, da ga posreduje delegatom zborov skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik v obravnavo in sprejem s predlogom, da ga če ne bo bistvenih pripomb na osnutek na podlagi 131. člena poslovnika skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik sprejme po hitrem postopku.

IZVRŠNI SVET

Osnutek dogovora o spremembi dogovora o oblikovanju in razporejanju sredstev splošne porabe v občinah in mestu Ljubljana v letu, 1986

(Osnutek dogovora je objavljen v delegatskem gradivu skupščine mesta Ljubljane.)