

Gordijski vozeli Prešernove ceste

Vozel okrog prihodnje ureditve Prešernove ceste se je že tako zavozljal, da ga bo težko odvozlati. Morda bi bilo tudi to vprašanje urejeno po volji »od zgoraj«, če ne bi nova ustava terjala, da je treba ob takih posegih povprašati tudi za mnenje »od spodaj«. Saj so že prej javno razgrinjali zazidalne načrte, pa so občani nanje kaj medlo reagirali — ali zavoljo tega, ker so pričakovali, da njihovega stališča ne bo nihče upošteval ali zato, ker so ugotovili, da svojo neprizadetost zdaj sami plačujejo, ali zato, ker so zdaj občani bolj aktivni — o tem ta hip niti ne razmišljamo kaj prida. Razmišljamo pa o tem, kdo bo skoval usodo Prešernove ceste kot tranzitne prometnice. Seveda tu ne gre zgolj za ureditev Prešernove ceste, ampak za izpeljavo ljubljanskega tranzita (pa tudi mestnega) prometa. Rokavico so vrgli urbanisti, ki so pripravili predloge, a so presenečeni ugotovili, da so občani rekli hvala lepa za take predloge, najdite nam boljše, da pa ne boste taval, vam jih že kar nakažemo. Kako se bo zdaj zasukal »boj« o Prešernovi cesti (čeprav nastopa posredno tudi Prešeren, pa ne gre za abderitski boj o oslovici senci), je še precej nejasno. Občani krajevne skupnosti Gradišče so na nedavnem zboru že spet rekli, ne urbanisti nikar ne predlagajo zašilnih re-

šitev, ampak naj se lotijo gradnje obvoznice, pri čemer jim ne bodo samo zaploskali, ampak tudi pomagali. Podobno menijo tudi občani krajevne skupnosti Ajdovščina.

Pri tem še ne vemo, kako se bodo odločili tisti, ki morajo urbanistične predloge s svojimi pečati in podpisi potrditi, ali pa jih — zavrniti.

Uredništvo je prejelo zapisnik zadnjega zbora občanov krajevne skupnosti Gradišče. Nameravali smo ga objaviti, vendar smo po preudarku sklenili, da bomo najprej počakali na stališče izvršnega sveta občine Ljubljana Center, ki ga bo o Prešernovi cesti sprejel sredi marca kot nam je zadržal njegov predsednik Miroslav Samardžija. Tako bodo Dogovori v prihodnji številki pojasnili občanom, kako in koliko so bila upoštevana njihova stališča. Upamo, da vam bomo prihodnjič tudi lahko povedali, kako bo razvozan ta presneti vozeli, ki nam zadaja toliko muk.

Tokrat pa objavljamo odgovor dipl. ing. Miloša Kobeta na prispevek Cirila Staniča v januarско-februarski številki Dogovorov in tudi na članek v Delu ter obvestilo republiškega sekretariata za urbanizem, ki ga je prav tako priobčilo Delo.

ODGOVOR DR. LJUBICI BRUS — O MESTNIH GOLOBIH

Problem golobov

V prilogi Vam dostavljamo sestavek kot odgovor na članek, ki ste ga objavili v obliki intervjuja med članico vašega odbora tovarišico Tatjano Pust in dr. Ljubico Brus. Med ostalim se del članka nanaša na »problem mestnih golobov« in ker menimo, da je s to objavo javnost le enostransko obveščena, prosimo, da v prvi naslednji številki objavite naš odgovor, iz katerega bodo bralci ugotovili, da se ukvarjamo tudi mi z rešitvijo tega vprašanja.

V glasilu Občinske konference SZDL Ljubljana-Center ste 10. 2. 1975 v intervjuju na strani 15 »gajali« mestne golobe, češ, da vam »grenijo življenje«. Sodimo, da so polemike o tem v tisku popolnoma nepotrebne. Prepričani pa ste, da bi »Dogovori« v tem glasilu »problem golobov« lahko rešili.

Tako vam, spoštovana tovarišica, kot tistim, ki so jim mestni golobje v napotje, želimo pojasniti naslednje:

Vprašanje mestnih golobov bodo reševale strokovne službe in ga ne bomo reševali po časopisju kot igranje ping-ponga. V intervjuju trdite, da ste »ljubiteljica živali«, čemur pa ni verjeti. Namreč takoj za tem predlagate »preprečevanje krmjenja golobov« — torej z eno besedo: predlagate živali nasilno stradati, da se bodo od lakote mučile, sestradane nato zavlekle v nedostopne kraje in tam polagoma poginjale... To naj bi bila po vašem predlogu »selekcija golobov«. Kot zdravstvena delavka nas boste razumeli, da tak način ni sprejemljiv niti iz higienskega sta-

lišča, še manj pa iz humanitarnega. Morda ne boste trdili, da je bolj zdravo in higiensko puščati na težko dostopnih mestih razkrahati od lakote poginule golobe... Vsem nam je tudi znano, da je nevarnost okužb marsikje večja in nevarnejša kot golobje, s katerimi malokdo pride v neposreden stik. Znano nam je, da nekateri celo raje jedo rižoto iz golobjega mesa, vendar nimajo nobene okužbe.

In še nekaj: prav taki članki, kot je vaš intervju, povzročajo potencialno nasilje nad golobi. Često prejemamo številne pritožbe, da kruteži golobe mučijo (zastropeljujejo, vežejo krempljce, lomijo peruti, iztikajo oči, utapljajo, obstranjujejo itd.) Kritike pač rodijo nasilje, katerega želimo zlasti proti živalim omejiti, če že ne popolnoma preprečiti.

Kot zdravstvena delavka veste za kontracepcijska sredstva. Kot za ljudi so v naprednih državah sveta pričeli izdelovati takšna sredstva tudi za živali. Naše društvo je organiziralo in uvedlo prodajo kon-

tracepcijskih tablet za sesalce pod nazivom »NIAGESTIN vet.« ki je v prodaji v Ljubljani pri »Vetprometu«, Slomškova 12. Kot neškodljivo in brez stranskih učinkov ga priporočamo vsem, ki žele omejiti prirastek nezaželenih psov in mačk. Za omejitve prirastka mestnih golobov pa poteka akcija za uvoz sredstva »ORNISTERIL«, ki ga izdeluje »Pharmacie Principale« v Ženevi (Švica). Ta poseg bo vse-kakor humanejši do živali in bolj higienski nasploh — kakor pa prisiliti žival s stradanjem k počasnemu in mučnemu poginju, kakor ga predlaga »ljubitelj živali«.

Zdi se nam tudi neprimerno, da ste državljane razdelili v dve skupini: »pristaše« in »sovražnike« golobov. Ker pa gre tudi za vprašanje živih bitij, delimo na »ljudi s srčno kulturo« in na »kruteže in mučitelje živali brez srčne kulture«. Človek kot višje bitje je dolžan pomagati živalim in trpljenju, pomankanju ali nesreči. Nezaželene živali pa usmrtiti na neboleč in humanitaren način ali pa njih razmnoževanje preprečiti z neškodljivimi sredstvi. Žival, tudi če je bolna in sama sebi v napotje, ne more storiti samomora.

DRUŠTVO PROTI MUČENJU ŽIVALI SRS LJUBLJANA

Logika neke (naprednejše?) odločitve

Vrsta člankov iz zadnjih dni, npr. članek tov. C. Staniča v »DOGOVORI« 10. 2. 1975; članek, podpisan z L. J. v DELU 14. 2. 1975 z naslovom »Poseg, ki je nujen«, ter obvestilo republiškega sekretariata za urbanizem v DELU 15. 2. 1975, imajo očiten namen »omehčati« nasprotnike in pripraviti družbeno klimo za to, da bi bila za vsako ceno sprejeta predlagana rešitev problema Prešernove ceste z usposobitvijo površine bivše železniške trase za pravoslavno cerkevijo, Moderno galerijo in bolnišnico Mladika ter dalje Levstikove ulice za promet proti jugu, s tem da bi po Prešernovi cesti tekla promet le proti severu.

Menimo, da za tako trdovratno in popolno ignoriranje soglasnega mnenja zborov občanov, krajevne skupnosti Gradišče, številnih podpisov in protestov ter celo uradnih stališč zbora delovne skupnosti občine Center obstajajo razlogi, ki jih med tistimi, s katerimi predlagatelj nastopajo, pri najboljši volji in zdravi pameti ni mogoče najti. Zato bi rad rekapituliral in prikazal logiko, s katero se ta klima pripravlja oziroma zagovarja.

Tovariš Stanič zagovarja, na kratko povedano, v citiranem članku z naslovom »Cestni promet v Ljubljani« (mimogrede, z nadnaslovom »Tribuna občanov«; čeprav se v članku tovariš Stanič šteje med »prometnike«) omenjeno rešitev takole: na Titovi cesti so že sedaj omejili promet, načrtovalci so črtali 300-metrski podvoz pod postajo v podaljšku Resljeve, bolnišnica je proti temu, da bi se Njegoševa, ki sicer podvoz že ima, uredila kot široka zveza sever—jug, torej — dragi občani, ostane za povezovalno severa mesta z jugom le še Prešernova in s tem Levstikova, kjer pa ste proti vi. Zares imenitna logika! Kaže, da je bodisi naše nasprotovanje najlažje »povoziti« ali pa so bili rešitev in s tem »povoženje« (kajti vsaki teh povezav nekdo

nasprotuje) izbrani po metodi »an ban pet podgan« — pa se je pač izšlo pri nas! K takemu sklepu me še dodatno navaja rezoniranje tov. L. J. v citiranem članku, da »če bi razširili Prešernovo cesto na štiri pasove (od sedanjih treh, op. p.), bi močno zmanjšali življenjske in delovne pogoje v hišah ter ustanovah ob njej.«! Torej bo res najbolje, da vlečemo slamico ali kako drugače »vadjamo«, kajti nekdo pač mora biti »črni Peter«! (Mimogrede — ali 300 m podvoza v podaljšku Resljeve ne bi bilo cenejših od 1 km podvoza, ki ga, če prvotni predlog vendarle ne bi uspel, omenja tovariš Stanič kot alternativo pod Prešernovo?)

Druga logika je nekako naslednja: v ozkem predelu »ljubljskih vrat« med Tivolijem in gradom je pač nujno dati prednost prometnim površinam, saj je tak značaj imelo že od keltskih, rimskih in Atilovih časov; to območje je lahko kvečjemu še administrativno, nikakor pa ne stanovanjsko ali kulturno ali celo hospitalno. Zato gre prednost prometu! V preteklosti smo glede tega pač delali napake, delali smo načrte pa tudi prebivalci so krivi (!), ker predlogov niso vzeli zares (mimogrede: ali je kdo morda na tem področju na črno zidal in se ilegalno naselil?) itd., v tem smislu. Z vsem tem se kajpak globoko strinjam. Vendar to samo po sebi resnično dejstvo o prometni pomembnosti nikakor ni argument, če se iz njega izvaja le polovična rešitev, namreč samo povečanje prometnih površin na račun obstoječih stanovanjskih tako, da le-te postanejo abnormalne in nedopustne ter bistveno poslabšane. Tak argument in rešitve na njegovi podlagi lahko veljajo le tedaj, če se odločimo, da v nekaj letih bolnišnico, vrtce, galerijo, stanovalce in druge prometne ali neadministrativne subjekte zares preselimo tja, kamor spadajo in kjer so zago-

tovljeni normalni pogoji zanje, ne pa da jim s tako rešitvijo asphaltiramo vrtove, porušimo balkone in stopnišča, speljemo tristezno tranzitno cesto le dober meter stran od zidov in oken ter jih obdamo s hrupom in monoksidom za 24 ur na dan še od zahodne strani! Naselimo potem tukaj le administracijo, ki je tudi v hudi stiski za prostor, ne potrebuje pa hkrati ob sebi kulturnih, stanovanjskih in rekreativnih površin ter mirnega spanja vsaj ponoči. To seveda ni enostavno in poceni, vendar edino logično in dosledno. V nasprotnem primeru pa bomo raje tiho s takimi argumenti, ker takšne, polovične, lahko apliciramo prav tako na Titovo, Resljevo, Njegošovo in druge možne zveze sever—jug!

Nadalje se popolnoma ignorira resno vprašanje: kaj povzroča zastoje na Prešernovi in koliko je krivo premajhno število vozišč ter koliko številna semaforizirana križišča v nivoju. Kakšna bo propustnost, če bo urejena vzporednica; kaj bo odpravilo zastoje, ki na stajajo zaradi Trga MDB, križišča pri Mladiki in pri Delavskem domu? Kje so tovrstni izračuni in kakšni so rezultati teh izračunov, ki terjajo zahtevno računalniško obdelavo? Koliko manj časa bo potreboval občan, da pride z avtom od viške gimnazije do šišenske Stare cerkve — ob pol sedmih jutraj, ob desetih zvečer, koliko novembra in koliko julija? O vsem tem ni niti besede, ampak imamo le splošne izjave o pomembnosti te ceste in o potrebi njene razbremenitve. Kaj vendar torej zares povzroča zastoje na njej, zlasti poleti v sezoni, ko pa vemo, da imamo na njeni dolžini dobrega kilometra sedaj kar pet semaforjev, predlagana rešitev pa jih predvideva celo šest!

Še bi lahko naštevali slamnato logiko, ki jo predlagatelj vztrajno ponujajo in s katero, žal, ne prepričajo povprečne pameti prizadetih občanov, ki

je izzvenela v enoglasno mnenje: tudi če bi tak nasilni poseg bil delna rešitev, ne krpajmo lukenj in ne improvizirajmo, ampak obrnimo vrstni red, zgradimo najprej obvoznico, ki bo vnesla nove dimenzije v prometni tok sever—jug in šele nato rešujemo Prešernovo, če bo to zares še potrebno!

Prav tu pa je, po mojem prepričanju, jedro problema. Namesto da bi se predlagatelj in odločevalci (da to žal ne bo do prizadeji občani, je že jasno) ne lovili na pavšalni izjavah o tem, kako je taka, zaslišna in nepopolna rešitev problema Prešernove ceste nujna, naj bi raje rekli: spoštovani občani in samoupravljajci, na obvoznico pa do nadaljnje raje pozabite, ker iz našega, z vsemi mogočimi dajatvami preobremenjenega gospodarstva ni možno iztisniti več denarja in zato pač moramo večati prometne površine na račun stanovanjskih in življenjskih, preko vrtov, stopnic in tik vaših zidov, pa če se temu še tako upirate. Občani, treba je računati s tem, da bo prav ta, predlagana rešitev že kar obvoznica, ki bo prevzela tranzit in bo — tja v megleno bodočnost — šla torej žal bolj skozi mesto in ne izven njega. Vi, dragi občani, pa rešujete vsak svoj osebni problem, ko se vam bodo življenjski pogoji poslabšali ob smradu in hrupu tovrstnikov, vsem gradbenotehničnim in higienskimi normativom navkljub!

Ali ne bi bilo bolje, to reči neposredno in si prihraniti sestanke in diskusije ter razburjanja občanov, ko pa je očitno, da mora biti rezultat vnaprej znan?

Če pa temu morda vendarle ni tako in je obvoznica zastavljena tako, da bo tudi njeno financiranje v predlaganih rokih zagotovito uresničeno, potem bi morali pri rešitvi problema Prešernove itti na zares začasno rešitev, ki ne bi povzročila nepopravljive škode, ki ne bi fizično spreminjala pro-

stora tako, da ga ne bi bilo možno restavrirati, ne glede na to, da bi taka rešitev prihranila sredstva za obvoznico in bi rabila zares le kot premostitev. Promet naj bi odprli z zasilno smerjo od bivše usmerniške postaje za pravoslavno cerkevijo in Moderno galerijo ter Mladiko ter dalje po nespremenjeni Levstikovi ulici kot drugi pas proti jugu, samo za osebna vozila, Prešernovo pa uredili z dvema pasovima za smer sever in enim, za tovarna in osebna vozila, proti jugu. Na ta način bi bila to predvsem razbremenitev močnega turističnega navala do izgradnje obvoznice, izvedljiva skorajda brez stroškov in rušenja, predvsem pa brez kakršnegakoli preudiciranja optimalnih rešitev, ki jih danes še ne poznamo in za kakršne nam je bilo, ker smo jih poznali le »na pamet«, že tolikokrat žal in je zato bolje, da jih ne omenjamo. Vsakršna drugačna rešitev in nasilni, nepreverjeni poseg, pa čeprav z navidezno manj pomembnimi rušnji pa pomeni, da gre za nenapisano trajnejšo rešitev, ki bo de iure obvoznico de facto odmaknila ponovno v nedogled, pa čeprav tega ne priznamo in raje prejeljemo občana »žejnega čez vodo«. V tem primeru je seveda edino dosledna rešitev ta, da v najkrajšem času načrtno ukinemo stanovanjsko-rekreativni značaj tega dela mesta in ga dosledno pretvorimo v prometno-administrativni. Edino v luči teh alternativ smemo in moramo kot socialistična družba s polno odgovornostjo presojati, kaj je zares cenejša in sprejemljivejša — ali pa bo do geslo, da je človek naše največje bogastvo ter ustavna določila o pravici do zdravega okolja in do neposlabšanih življenjskih razmer ostale prazne besede in se, vsem samoupravnim in demokratičnim mehanizmom navkljub, trmasto sprevergle v svoje nasprotje.

MILOŠ KOBE, dipl. ing. LJUBLJANA