

Našemu vabilu k razpravi o novem prometnem režimu v Ljubljani se je odzvalo večje število občanov, ki so izražali različna mnenja o novi prometni ureditvi v našem mestu.

Se posebno zanimiv je bil prispevek, ki ga je poslal tovariš Matjaž Jeran in odločili smo se, da ga v celoti, skupaj z nekaterimi skicami in fotografijami objavimo, posebno še ker smatramo, da lahko prispeva k nekaterim izboljšavam prometa v Ljubljani.

Obenem ponovno vabimo občane, da sodelujejo v naši akciji

in nas obvestijo, o svojih predlogih za izboljšave, stališčih o obstoječem prometnem režimu in kritičnih pripombah, ki jih imajo.  
Uredništvo

P. S. Naprošamo vse avtorje, ki pošiljajo prispevke za to ali katero koli drugo rubriko, da priložijo tudi svoj poln naslov ter številko žiro računa — zaradi evidence, ne nazadnje pa tudi zaradi honoriranja objavljenih prispevkov.

## Slabo speljane kolesarske steze in še kaj

Prometni položaj Ljubljane je znan. Mesto leži na križišču dveh pomembnih prometnih poti: Srednja Evropa—Balkan in Panonska nižina—Jadransko morje. To križišče je zaenkrat še vedno postavljeno na zelo gosto naseljen pas med Golovec, Grad in Šišenski hrib ter bo, kot kaže finančni barometer, tam ostalo še nekaj časa.

Pa poglejmo lokalni ljubljanski promet. K temu ne sodi le promet v ožjem centru, ampak širši okoliš s Šentvidom, Črnučami, Poljem in drugimi satelitskimi naselji, katerih pomen vseskozi narašča. V tem pogledu smo zagrešili že nekaj napak, kot na primer ukinitve lokalnih železnic, kar pa je le nekaj posledic ne preveč briljantne širše prometne politike pri nas.

Menim, da bi si morali v Ljubljani prizadevati za uveljavitev treh načel v prometni politiki:

— hitrejši prevoz delavcev na in z dela

— pospeševanje načinov prevoza, ki bi čimmanj onesnaževali okolje; posebno naj bi si prizadevali za manjše onesnaženje zraka v zimski polovici leta

— ločitev lokalnega in tranzitnega prometa

Največja dosežena izboljšava je uvedba rumenih pasov na Celovški in Titovi cesti. Učinek pasov bi se dal še izboljšati, če bi ojačili avtobusni promet in raztegnili prometni konici na širši časovni pas z razporeditvijo delovnega časa.

Na videz bolj revolucionarna je uvedba kolesarskih stez v Ljubljani. Prav gotovo bi bila večja uveljavitev kolesa v mestu koristna iz več razlogov: najmanjšega onesnaževanja okolja, majhnega prostora za parkiranje, cenenosti prevoza, varčevanja energije in ne nazadnje vzdrževanja telesne kondicije. Da ta trditve ni od muh, dokazuje nekaj znanih univerzitetnih profesorjev in doktorjev

medicini, katerim je to čisto običajni način prevoza — navkljub avtomobilu v garaži. Klima v Ljubljani tudi ni tako nenaklonjena kolesarjem, kot trdijo nekateri. Dolgoletne povprečne temperature presegajo 10° C od 20. aprila do 14. oktobra. (Borko-Petkovšek: Vreme, ski vodnik za izletnike in turiste str. 139)

Na žalost novi prometni režim ni dvignil kolesa iz pozabe. Zakaj? Prav nič nismo prikazali prednosti tega sredstva s propagando. Pravimo, da se dobro blago samo hvali. Tu je pa težava. Razumljiva je prepoved vožnje s kolesi po Aškerčevi in deloma Titovi. Nadomestilo za to naj bi bile steze. Te pa so, razen na Miklošičevi cesti, postavljene tam, kjer je le šibek avtomobilski promet — torej ne delujejo sitmulatoriv-

no na tiste, ki bi morda zamenjali avto za kolo.

Več cest je prepovedanih za kolesarje, kjer mi ta prepoved ni razumljiva. Med starim režimom so bili na Tromostovju trije prometni pasovi — sedaj pa le en rumen in en avtomobilski, kolesarji pa so pregnani na sosednja mostova med precej močan promet pešcev. Nič manj mi ni jasna prepoved na Stritarjevi ulici. Pričakovati je bilo, da bodo kolesarske steze čim bolj vzporedne velikim prometnim smerem v Ljubljani, vendar so speljane precej labirintasto — davek na dolgoletno ljubljansko urbanistično (ne)ureditev.

Kozle streljamo pa še danes. Zavijmo s kolesom iz Miklošičeve po kolesarski stezi na Pražakovo do Resljeve. Lepo prosim za pojasnilo, kako naj od tam najprej uporabljamo kolo, ne da bi ga vodil ob sebi in ne da bi storil prekršek. Zanima me, kam naj bi torej vodila take sorte kolesarska steza.

Vprašljivo je, kakšno varnost nudijo kolesarske steze, saj le-



V zadnjih Dogovorih je bil že omenjen problem prehoda na Stritarjevi ulici in nedonošeni križišča na Prešernovem trgu.

Po novem režimu je bilo ponosmerjenih tudi nekaj ulic,

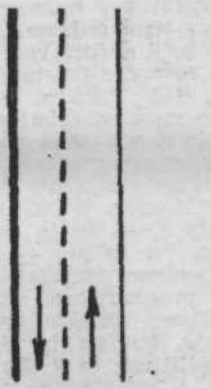
vala pa obvoz okrog Križan Mimogrede, nisem proti kulturi, toda po kakšnem obvozu speljemo cesto številka 1 (E 94!) že nekaj let, je prav nacionalna sramota.

Nasploh bi morali v Ljubljani bolj sprotno in manj kanpanjsko reševati vsa prometna vprašanja od ureditve v celoti do vzdrževanja prometne signalizacije, ki ponekod kaže sledve zanemarjenosti.

Priznam, da je tole pisanje kar precej dolgo, vendar upam, da bo tudi to dobrodošel prispevek k boljši ureditvi ljubljanskega prometnega režima pri čemer bi morali sodelovati in skrbeti zanj prav vsi občani.

Naj za konec navedem še nekaj ustreljenih kozlov, ki sen jih opazil in brez zlih namenov še fotografiral:

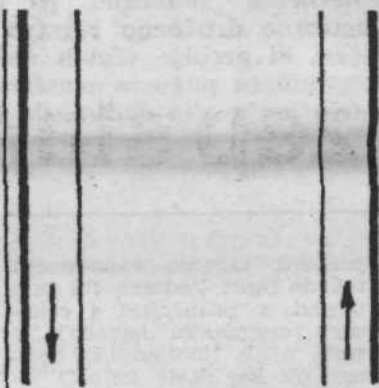
— nespremenjen prometni znak za križišče Trdinova—Titova in enako pod Pošto,



skica 1



skica 2



skica 3

že v isti ravnini, kot motorni promet. Nekaj barve kaj dosti ne zmanjšuje možnosti trčenja med avtomobili in kolesarji.

Projekt steze oblike (skica 1) ne izključuje tudi možnosti trikov med kolesarji, pozabiti pa ne smemo, da dosega jo mopedi kar precejšnjo hitrost. Še slabša je varianta (skica 2) — najnevarnejši je pas označen črtkano.

Mislím, da bi morali to obliko sprejeti le na ulicah z močnim motornim prometom npr. Miklošičevi, sicer pa mi je ljubša oblika steze (skica 3).

Ta oblika je tudi manj nenavadna za nepoznavalce ljubljanskega prometa. Kjer bi tako odpravili parkirne prostore, bi speljali le kolesarsko stezo v prepovedano smer enosmernih ulic.

Kolesarske steze prečkajo precej prometne ulice na dokaj nezavaran način. Zgledi za to so Breg-Zoisova (foto 1), Dvorrakova-Resljeva in Cankarjevo nabrežje-Stritarjeva.

Nevarna je tudi ureditev Novega trga. Izstop na katerikoli strani avtomobila (razen »marice«), parkiranega na levi vodi na vozišče. Rešitev bi bilo zrcaljenje sedanje ureditve. Podobno bi bilo treba urediti tudi Trg Francoske revolucije.

Mnoge kolesarske steze sploh niso zaživele tako, kot so bile zamišljene, ampak so postale parkirišča. To velja predvsem za Cankarjevo nabrežje, ki se je v praksi uredilo tako, da obstaja le steza v prepovedano smer (foto 2), kar pa moti le načelno, saj bi kot je bilo že omenjeno, stezo lahko speljali v prepovedano smer enosmernih ulic.

ki so za sedaj take le zaradi mode. Kjer se kaže pomanjkanje parkirnih prostorov, bi jih kazalo urediti po zgledu Kersnikove ulice ali pa normalizirati. Naj jih navedem: Župančičeva — odsek pred Opero, Pražakova od Cigaletove do Tavčarjeve, Rozmanova — edini vzrok bi bilo avtobusno postajališče, rešitev slabega križišča pred otroško bolnico to že ni.

Naj navedem še en greh za katerim Ljubljana, kot prometno križišče in turistično mesto, že dolgo bolega. To je pojav notorične nepismenosti. Gre za pomanjkanje kazipotov oziroma slabo označitev mnogih važnih križišč, da že o manjših ne govorimo.

Taka so križišča na Ajdovščini (foto 3), Titova—Aškerčeva, Trg OF—Resljeva, v času Festi-



— vrh cestno-pleskarske umetnosti na Cevljarskem mostu in tako dalje...

Matjaž Jeran

