



Mestna občina
Ljubljana

Mestni svet

Svetniški klub
SDS

Krekov trg 10
1000 Ljubljana
telefon: 01 306 45 41
faks: 01 306 45 23
sds@ljubljan.si
www.ljubljana.si

Številka: 007-14/2015-2

Datum: 7. 4. 2015

Mestna občina Ljubljana
Mestni svet

5. seja MS
k 10. točki

Zadeva: Amandma k predlogu Odredbe o spremembi in dopolnitvi Odredbe o določitvi območij za pešce

K predlogu Odredbe o spremembi in dopolnitvi Odredbe o določitvi območij za pešce, uvrščenemu na dnevni red 5. seje Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana, sklicane za dne 20. 4. 2015, vlagam naslednji

AMANDMA

Druga alineja 1. člena se spremeni tako, da se glasi:

»v vrstici, ki določa območje za pešce z imenom »Slovenska cesta od Gosposvetske do Šubičeve ulice« se besedilo »dovoljen omejen lokalni promet« nadomesti z besedilom »dovoljen lokalni promet, tramvaj in postaja podzemne železnice«.

OBRAZLOŽITEV:

V svetniški skupini SDS MS MOL si od leta 2010 s pobudami v MS MOL prizadevamo, da se za Slovensko cesto med križiščema s Bleiweisovo na Bavarskem dvoru in na jugu z Aškerčevo cesto razpiše javni urbanistični natečaj za ureditev celotnega območja Slovenske ceste. Ob tem smo zahtevali, da se hkrati razpiše javni urbanistični natečaj za ureditev Južnega trga.

Mestna oblast župana Jankovića, ki že ves čas vidi Slovensko cesto na osrednjem delu med Šubičovo in Gosposvetsko ulico kot največje postajališče prog mestnega avtobusa je našemu predlogu nasprotovala rekoč, da za Slovensko cesto ni potreben noben ureditveni natečaj, da zadostuje nekaj korit za drevesa, nekaj klopi, košev za smeti in nadstreškov postajališč mestnega avtobusnega prometa.

V svojih obrazložitvah ves čas izpostavljamo, da je Slovenska cesta po funkciji pomemben poslovni center in osrednji mestni prostor v katerega prehajajo številni trgi, parki, ulice in prehodi, v likovnem pomenu pa je to longitudinalen svečan in monumentalni trg Slovenske Moderne Arhitekture. Na tem območju se nahaja uršulinska cerkev in pomembna dela Plečnika, Fabijanija, Šubica, Ravnikarja, Medveščka, Jugovca, Lajevca, Mihevca itd. Monumentalno ureditev vidimo kot uglašeno likovno intervencijo, ki v javnem prostoru reflektira posamezne arhitekturne izraze in jih sestavi v novo, enkratno likovno podobo.

Oblast župana Jankovića je v izmenjavi dopisov trmasto vztrajala, brez natečaja in prostoru pričakovanega odzivnega oblikovanja.

Pa vendar se je z enoletno zamudo zgodil urbanistično ureditveni natečaj za ožje območje Slovenske ceste med Šubičovo in Gosposvetsko ulico. S skromnimi a kvalitetnimi obdelavami in eno veliko napako. Osrednje območje Slovenske ceste se spreminja v največje **postajališče avtobusov** mestnega potniškega prometa, ki so gnani na fosilni pogon. Kar je vsestransko napačna in za mesto škodljiva odločitev. Avtobusi JPP na fosilna goriva so nezaželjeni onesnaževalci in huda degradacija tega pomembnega prostora.

Nerazumljivo pri vsem tem pa je, da se že od samega začetka ne pozna ali pa se stalno spreminja in prilagaja bodočo prometno ureditev. Imamo zgrešeno prometno rešitev, ki na pamet ukinja mestne

prometne tokove in površine brez nadomestnih, ki se nahajajo na prvem mestnem obroču in prepričljive reforme JPP in vsega prometa v mestnem centru.

Radialni kraki kot vpadnice, ki gredo v sam center Ljubljane in prometni obroči, se od Fabianijevega predloga dokazujejo kot najbolj racionalna in trajna rešitev. Z njimi se v historičnem talnem načrtu prevzema in do najbližjih točk z bližnjicami prerazporeja sredotežni tok prometa.

Sedanja mestna oblast tega zgodovinskega in travmatično ponavljajočega problema mestnega prometa v LJ ne razume in sama, že desetletje opušča ob strani. Prvi mestni obroč lahko v racionalni prostorski nadgradnji sprejme ves JPP, ki prihaja iz regionalnega in obmestnega prostora po vpadnicah v center mesta. Ves prvi ring se primarno uredi kot krožni promet vseh linij JPP in prevzame breme ogromne mase avtobusov, ki so sedaj zbiti na 400 m dolgem odseku osrednjega dela Slovenske ceste, kar pomeni v vrsto postavljenih cca 20 zglobnih avtobusov. In prav ta del centra Ljubljane, je od postajališč na prvem mestnem prometnem obroču oddaljen le nekaj minut hoje. Zato je vsakodnevno tlačenje skoraj 2000 – dva tisoč avtobusov JPP v ta kulturni, poslovni in stanovanjski center Moderne Ljubljane prometno strokovni in urbani anahronizem.

Naš amandma izpostavlja večplastni javni pomen prostora osrednjega dela Slovenske ceste, v njem ohranja pomen lokalne komponente življenja v vseh svojih dimenzijah, z tramvajem kot mestno in primestno železnico. Tramvaj in podzemna proga, pa že leta napovedujemo kot tisto prometno sredstvo in sistem, ki prinaša čist, dinamičen in široko povezljiv, hiter, varen in zmogljiv JPP.

Izločitev okolju škodljivega in prometno neprimerne fosilno gnanega JPP s Slovenske ceste in preselitev JPP s pogonom na obnovljive vire energije na prvi mestni obroč, mora postati prioriteta mestne prometne politike in izvedba vsakokratne mestne oblasti in tako tudi sedanje, čeprav so upanja ta hip pičila. Ampak, naša pobuda za natečaj Slovenska cesta se je vendarle uresničila. Torej, z nekoliko optimizma, pričakujemo glas razuma in skorajšnje odločne poteze na prometno prostorski razvoj prvega obroča in temeljito reorganizacijo vsega prometa.

Izločitev avtobusov na fosilna goriva in njihova zamenjava s cestnimi in tirnimi prevoznimi sredstvi s pogonom na obnovljive vire energije je edina alternativa za JPP v MOL in LUR in pogoj za trajnostno mobilnost. Ne pozabimo, Ljubljana je konglomerat prostorskih entitet 600 000-čih prebivalcev. Žal pa je ta logična trajnostna razvojna usmeritev za sedanjo mestno oblast še vedno znanstvena fantastika.

S tem amandmajem je predlog za prometno ureditev osrednjega dela Slovenske ceste, ki omogoča lokalni dostop in prinaša čist, zmogljiv in varen JPP, kot mestno in primestno železnico, utemeljen.

Mirko Brnič Jager
vodja