



Mestna občina
Ljubljana

Mestni svet

**Svetniški klub
SDS**

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

Številka: 032-2/2015-19

Datum: 13. 10. 2015

**Mestna občina Ljubljana
Mestni svet**

ZADEVA: Predlog za obravnavo na izredni seji Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana

**PRIPRAVIL: Mestna občina Ljubljana
Mestni svet
Svetniški klub SDS,**

NASLOV: Strokovna in proračunska podlaga za razbremenitev prometa v Mestni občini Ljubljana

POROČEVALEC: Mirko Brnič Jager, Svetniški klub SDS

**PRISTOJNO
DELOVNO TELO: Določi župan**

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Sklepov za oblikovanje strokovnih in proračunskih podlag za ukrepe takojšnje razbremenitve prometa v centru mesta.

Vodja svetniškega kluba
Mirko Brnič Jager

PRILOGA:

- članki tiskanih in internetnih medijev

PREDLOG

Na podlagi 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 66/07-uradno prečiščeno besedilo in 15/12) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na __ seji dne ____ sprejel

S K L E P I

1. **Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet (OGDP) MOL v tridesetih dneh po sprejemu sklepov pripravi kratkoročni program ukrepov za takojšnjo odpravo ozkih grl in prometnih zagat, ki nastajajo zaradi zapore Slovenske ceste, in program srednjeročnih ukrepov za ureditev JPP in celotnega prometa na območju centra.**
2. **OGDP MOL pri neodvisni zunanji strokovni organizaciji z referencami naroči izvedbo študije obremenitve križišč prvega mestnega obroča (Bleiweissova, Aškerčeva, Roška, Masarykova) z vpadnicami (Dunajska, Celovška, Tžaška, Barjanska, Dolenjska, Zaloška, Šmartinska) in obremenitve Šubičeve in Resljeve ceste znotraj obroča.**
3. **Župan MOL uvrsti ključne postavke za takojšnje ukrepe razbremenitve prometa v centru Ljubljane in ukrepe za njihovo dokončno rešitev v proračun MOL za leto 2016 in v proračun za leti 2017 in 2018.**

Številka: 032-2/2015-19
Ljubljana, dne 13. 10. 2015

Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Janković

OBRAZLOŽITEV

PRAVNI TEMELJ:

Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 s spremembami)

Zakon o cestah, ZCes-1 (Uradni list RS, št. 109/10 s spremembami)

Statut MOL in ostali zakonski in podzakonski predpisi

Poslovník MOL

RAZLOGI IN CILJI

Prometna ureditev na območju Centra Ljubljane je vse bolj neobvladljiva. Kot takšna sproža nevšečnosti in kaotične razmere, ki ogrožajo zdravje in varnost ljudi in vsakodnevne hujše zastoje do stanja, ko ves promet na območju centra obstane.

Vzrok za nastale razmere je enostranska prepoved vožnje osebnih vozil na Slovenski cesti na odseku med Šubičevó ulico in križiščem z Gosposvetsko cesto in Dalmatinovo ulico, ki ni bila predhodno nevtralizirana z ukrepi za preusmeritev prometa po alternativnih poteh. To je sprožilo verižno reakcijo negativnih učinkov na vseh pripadajočih cestah ob Slovenski cesti, na prvem mestnem cestnem obroču in vseh pripadajočih križiščih obroča z mestnimi vpadnicami. Ob tem se prav zaradi velikih in dolgih prometnih zastojev v konicah prekomerno povečuje hrup in onesnažuje zrak in okolje.

Poseben problem predstavlja nova nedorečena ureditev prometnega režima na Slovenski cesti. Izkazuje se, da utemeljitev delitve javnega in prometnega prostora vseh udeležencev prometa ne more zagotoviti varne uporabe javnih površin. Onesnaževanje in hrup sta še vedno presežno prisotna, vse več komercialne ulične opreme, na primer reklamni panoji, pa vse bolj onemogoča varno sobivanje kolesarja in pešca.

V navedenem so glavni vzroki po katerih predlagamo sklic izredne seje MS MOL, na kateri se bo MS MOL opredelil do zatečenega stanja prometnih razmer in v izogib naraščanju problemov in hujšim posledicam, potrdil predlagane sklepe in naložil županu in pristojnemu oddelku za gospodarske dejavnosti in promet zahtevo po ukrepanju za odpravo akutnega stanja.

OCENA STANJA

Sprememba prometnega režima, ki je odpravil osebni motorni promet na osrednjem delu Slovenske ceste, kot najkrajše povezave na smeri sever, jug, je bila izvedena brez predhodnih izračunov obremenjenosti prometnih površin na obravnavanem in vplivnem območju in brez študij alternativnih rešitev pretoka prometa po izvedbi prekategorizacije tega dela Slovenske ceste. Povsem jasno je, da študij variant brez vedenja s kakšnimi količinami osebnega prometa se soočamo na prometnih površinah, tudi ni možno narediti. Zato predlagamo, da se analiza obremenitev prometnih površin izvede takoj, da bo že v osnovi znano število vozil, ki še omogoča pretočnost in število, pri kateri se promet ustavi. In seveda vsi drugi rezultati meritev, ki so temelj pri izvedbi variant novih rešitev.

Preobrazba Slovenske ceste je trenutno takšna, da vrnitev prometnega režima v prejšnje stanje ni več mogoča. Nova širina vozišča je glede na predhodno več kot prepolovljena in več kot srečanja dveh avtobusov ne omogoča. Izločen promet osebnih vozil se je preselil na bližnje ulice in ceste. Mišljenje, da bo manj prometnih površin sprožilo reakcijo, da se bo pomemben delež voznikov odločil za javni promet, kolesarjenje ali peš hojo, se je izkazalo kot napačno. Prisilna izločitev osebnih vozil na Slovenski cesti ni znižala visokega procenta osebnih vozil na prometnih površinah v centru mesta. Visoko povečanje prometa, ki povzroča dolge zastoje, je na Resljevi in Šubičevi in na prvem mestnem obroču s križišči na pripadajočih vpadnicah. In povsod tam, kjer se meša javni in osebni motorni promet.

Na Slovenski cesti se vzpostavlja režim delitve javnih prometnih površin med pešci, kolesarji in vozniki predvsem avtobusov JPP, medtem, ko je prisotnost osebnih vozil gostov hotela Slon in stanovalcev, ki zapeljejo na svoja dvorišča zanemarljiv.

V sedanjih razmerah, ko je Slovenska cesta največje avtobusno postajališče JPP, ustavi se skoraj dva tisoč avtobusov na dan, simbioze v delitvi javnih in prometnih površin med avtobusi, kolesarji in pešci zato ne more biti. Enakopravna delitev prometnih površin med udeleženci njihove uporabe ni mogoča. Predvsem zato, ker so med naštetimi udeleženci pešci najbolj ogrožena skupina prometnih udeležencev. Prometna ureditev, kjer naj bi veljal dogovor s katerim bi nadomestili prometna pravila pač ne omogoča potrebne varnosti pešcem in kolesarjem, kombinacij, ki jih sprožajo nešteti medsebojni kontakti se bodo prej kot slej končali z nesrečnim izidom. Takrat pa bo nastopilo vprašanje krivde in odgovornosti. Prav na to dejstvo so avtoritarno opozorili tuji strokovnjaki, razpravljavci na CIVITAS Forum in poudarili, da je takšna obravnava prometnega prostora zgolj in samo nelegalno stanje stvari v prometnem dogajanju. In kot nelegalno ne more obstati.

Preoblikovanje prostora Slovenske ceste, kot središča slovenske moderne s številnimi izjemnimi arhitekturnimi objekti in kot poslovnega centra prestolnice, gre v pravo smer. Usmeritev k monumentalnosti doživljanja prostora je pravilna, njen odločilni pomen pa se bo uveljavil, ko se bodo na avenijo Slovenske ceste oblikovno zlili številni trgi, ulice in javne zelene površine med Tivolijem in Ljubljano.

Sedanja odločitev, da je Slovenska cesta največje postajališče JPP, avtobusnega parka fosilnih goriv v pogonu, je v nasprotju s trajnostno politiko prometa in pričakovano podobo prostora. Podiranje izjemnega prostorskega miljea, ob že imenovani (ne)varnosti uporabe prostora, še posebno uspešno degradirata hrup in onesnaževanje zraka s trdimi in prašnimi delci in strupenimi izpuhi. Kopičenje vsega onesnaževanja odganja obiskovalce, prizorišče javnih gostinskih vrtov in s tem povezana poslovnost se ne bodo vzpostavili.

POGLAVITNE REŠITVE

Prezasedenost prometnih površin mestnega centra, na Šubičevi, Bleiweisovi, Aškerčevi, Resljevi, ... kjer se promet vsakodnevno zagodzi, je potrebno odpraviti. To pa pomeni predvsem, drastično zmanjšanje števila motornih vozil v prometnih konicah, ker se novih prometnih površin kar tako, iz nič, ne da pridobiti. In prav v tem je bistvo odgovora na zatečeno stanje prenasičenosti prometa v mestnem centru.

Kratkoročni ukrep pomeni vsak strokovni poseg za takojšnjo odpravo prometnih zastojev in posledično bistveno zmanjšanje hrupa in onesnaževanja okolja. Od oddelka za gospodarske dejavnosti in promet MOL pričakujemo paket ukrepov, ki bodo poiskali primerno sredino in prispevali k odpravi prometnih zagat, prekomernemu hrupu in onesnaževanju.

Srednjeročni ukrep prometne konsolidacije mestnega centra pa zahteva pridobitev novih prometnih površin na najvitalnejših prometnih potezah. Odločilnega pomena je izvedba pretočnega in primerno tehnično prometno opremljenega prvega cestnega obroča, ki bo lahko prevzel vsa vozila JPP, ki morajo pripeljati na območje mestnega centra in od tod ustvarjajo nadaljnje povezave.

Od oddelka za gospodarske dejavnosti in promet pričakujemo, da bo v kontekstu prometne razbremenitve mestnega centra posebno pozornost namenil razpršenemu konceptu številnih parkirnih objektov, ki bodo v neposredni povezavi s postajališči JPP. V segmentu tega prizadevanja bodo uspeh zagotovile sodobne urbane tehnologije, brez katerega si učinkovite celostne zasnove sodobnega prometa ne moremo več predstavljati.

Bistveno zmanjšanje hrupa, onesnaževanja zraka in hkrati povečanje prevoznih kapacitet zagotovijo sodobni električni (trolej)busi, ki so najzmogljivejše urbano javno prevozno sredstvo na kolesih. Z nakupi le teh se lahko prične že sedaj. Obsežni program nabav električnega (trolej)busa bo vsakem prevzemu in vključitvi električnih (trolej)busov dokazoval zmanjševanje stroškov tako nakupov kot obratovanja, ker se bo recipročno zmanjševala odvisnost od fosilnih goriv, bistveno manj bo onesnaževanja okolja in boljša izraba prometnih površin. Bistveno bolj čist mestni prostor in okolje bodo vzpodbudili prehod iz avtomobilov na kolo. Kolesarjenje se bo v funkciji razbremenitev motornega prometa še posebno razmahnilo ob čistejših in pretočnih mestnih vpadnicah, kjer se lahko z manjšimi sredstvi veliko stori za bolj varno in hitro kolesarjenje v dostopu do mestnega centra. Čista zasnove JPP bo temelj za učinkovito načrtovanje ukrepov srednjeročne prometne politike, ki bo logično povezala nove kolesarske poti po vsem območju MOL.

Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet bo pripravil:

1. razpis za izvedbo izračuna obremenitev prometnih površin mestnega centra,
2. ukrepe za takojšnjo odpravo akutnih problemov pripravil v enem mesecu in jih predal MS MOL v potrditev,
3. določil srednjeročni program ureditve prostorske infrastrukture s posebnim poudarkom na rekonstrukciji prvega cestnega obroča in celoviti zasnovi varnih in povezanih kolesarskih poti,
4. program nabave zmogljivih električnih (trolej)busov,
5. koncept javno zasebnega partnerstva v implementaciji sodobnih prometno urbanih tehnologij,
6. župan MOL bo izdelane programe, obravnavane in potrjene na MS MOL, vključil kot samostojne postavke v proračun MOL za leto 2016 in proračun za leti 2017/18.

FINANČNE POSLEDICE

V fazi priprav urgentnih ukrepov in programa srednjeročnega razvoja prometa v MOL, ki ga bo izdelal OGDGP ni potrebnih dodatnih finančnih sredstev.

Za izdelavo izračuna obremenitev prometnih površin bo OGDGP pripravil javni razpis za oddajo del in za to zagotovil potrebna sredstva.

Vodja svetniškega kluba SDS
Mirko Brnič Jager



PRILOGA:

- članki tiskanih in internetnih medijev

Naslov: Kolesarji ogorčeni nad prenovljeno Slovensko cesto

Avtor: Mo. S.

Rubrika/Oddaja:

Žanr: SPLETNI ČLANEK

Površina/Trajanje: 1,00

Naklada:

Gesla: MESTNA OBČINA LJUBLJANA, OBČINA LJUBLJANA, MOL, LJUBLJANA

http://www.slovenskenovice.si/novik.../član-ogorčeni-nad-prenovljeno-slovensko-cesto

DELO NOVICE pogledi DELOINDOM :polct MIČNA Nepremičnine Pripava | Registracija | Polnjenje | Mobilna stran

SLOVENSKE NOVICE 23° Tor 16° do 25° Sre 13° do 26° Podrobno vreme

Novice Kronika Bulvar Stil Bizarno Šport Eurobasket Bralci Digipaketi Svet Tehnovice

Prejeto iz NEK 11.09.2015 14:46:51 Tweet 0

Kolesarji ogorčeni nad prenovljeno Slovensko cesto

Objavljeno: 11.09.2015 14:46:51 | Kategorije: Ljubljana, MOL, prometna ureditev

Avtor: Mo. S.

Ključne besede: Ljubljana, Slovenska cesta, prometna ureditev, MOL, kolesarji, avtobusi, pešci, prenova

Sobivanje med pešci, kolesarji in avtobusi na Slovenski cesti je nad pričakovanji, odgovarjajo z mestne občine.







Kako se bodo na Slovenski cesti sporazumeli kolesarji, vozniki avtobusov in pešci? Foto: Uroš Hočevar/Delo

LJUBLJANA – Prenovljena Slovenska cesta, ki poteka po samem središču Ljubljane je prestolnici v velik ponos. Ker da je menda postala prava avenija, ki je z drevoredom, s prenovljeno podlago in z urbano opremo dobila prav poseben značaj. Prostor, ki je bil nekoč glavna prometnica v središču mesta, se po mnenju Mestne občine Ljubljana (MOL) počasi spreminja v prostor, ki je primarno namenjen pešcem, kolesarjem in javnemu prometu. Sliši se lepo, saj s tem želijo spodbujati hojo, kolesarjenje in uporabo javnih prevoznih sredstev, ki so povrh vsega še azelena. Tam bodo namreč kmalu vozili vključno električni avtobusi. Še 1. septembrom so uvedli prvi posvetovalni stolci, 1. oktobrom, zdaj

ZADNJE NOVICE

- 19:38 Motorist (50) padel in se poškodoval ▶
- 19:24 Eni izpovedal večno ljubezen, drugo poročil ▶
- 19:16 Martin Strel bo preplaval svet ▶
- 19:00 Vinjenemu vozniku zasegli avto ▶
- 18:08 Otroke je treba opozarjati na nevarnosti alkohola ▶
- 18:47 Poletja še ni konec. Nov vročinski val? ▶
- 18:41 Messi ni boljši od RONALDA ▶
- 18:35 VIDEO Najboljši izgovor za varanje kar ste jih slišali ▶
- 18:30 Spal s hčerko in zabodel zeta ▶
- 18:24 Mišo Moik grd padec prikoval na posteljo ▶

PRIPOROČAMO

-  Poletja še ni konec. Nov vročinski val? ▶
-  Na Hrvaškem se bodo temperature spel povzpelle nad 30 stopinj Celzija, v ▶
-  Notranja ministrica: O nadzoru na slovenski meji je še presgodaj govoriti ▶
- Nemčija in Avstrija sta uvedli začasni mejni nadzor.
-  Odpadke iz Avstrije na črno vozi v Slovenijo? ▶
- V nekdanji gramoznici ob Muri in vodnem zajetju smo našli kupe smeti

14.09.2015 14:46:51 | Kategorije: Ljubljana, MOL, prometna ureditev | Avtor: Mo. S. | Ključne besede: Ljubljana, Slovenska cesta, prometna ureditev, MOL, kolesarji, avtobusi, pešci, prenova

tam vozijo tudi avtobusi, preizkusno obdobje pa bo trajalo do konca leta

Kolesarji niso zadovoljni

Ker je Slovenska cesta postala stičišče avtobusov, kolesarjev in pešcev, pa se mnogi pritožujejo, da v takšnem »kaosu« preprosto ne morejo ostati mirni. Zlasti kolesarji imajo na Slovenski cesti veliko težav. Kolesarske steze tam niso označene, pločnik pa je namenjen pešcem, zato se kolesarji pač vozijo po desnem robu smernega vozišča. A kaj, ko je zanje ob avtobusih le malo prostora. »Kadar se srečata dva avtobusa, se preprosto nimaš kam dati,« nam je povedala razburjena bračka in kolesarka **Marija**, ki je zelo nezadovoljna s prometno ureditvijo. Kolesarji tam vozijo dobesedno med avtobusi, ko se ti ustavljajo, pa se mora ustaviti tudi kolesar, ki vozi za njim, saj ga preprosto ne more prehiteti, nam je še razložila.

Zmedeni: kako je prav in kdo je kriv?

Spomnila nas je tudi na dogodek, ki se je zgodil v sredo, 3. septembra, in je med spletnimi uporabniki povzročil kar nekaj vprašanj in zmede. Na omenjeni cesti se je zgodila prometna nesreča, v kateri sta bila udeležena peška in kolesar. »Policisti so z zbranimi obvestili in ogledom kraja ugotovili, da je peška prečkala vozišče Slovenske ceste iz smeri Cankarjeve proti Čopovi ulici v času, ko je z njene leve strani pravilno ob Slovenski cesti iz smeri Gosposvetske proti Šubičevi ulici pripeljal kolesar,« so nam povedali pri **ljubljski** policiji. V trčenju se je peška lažje poškodovala in so jo z reševalnim vozilom prepeljali v UKC **Ljubljana**, za nameček pa so ji izdali še plačilni nalog.

Glede na to, da je kolesarka pripeljala pravilno in da kolesarska steza ni označena, nas je zanimalo, kaj je to »pravilno«. Zakon o pravih cestnega prometa (93. člen) pravi takole: »Vozniki koles morajo voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. Kjer teh prometnih površin ni oziroma niso prevozne, smejo voziti ob desnem robu smernega vozišča v smeri vožnje.« To torej pomeni, da kolesarji preprosto morajo voziti po vozišču, med avtobusi, in da jim drugega ne preostane.

MOL: Kolesar je občudoval lepote prenovljene ceste

Iz mestnega redarstva in oddelka za gospodarske dejavnosti in promet so nam odgovorili, da je sobivanje med pešci, kolesarji in avtobusi na Slovenski nad pričakovani. »Žal nam je, da se je zgodila prometna nezgoda – sicer ne na Cankarjevi, kot navajate v vprašanju, temveč pri Nami. Peška je na cestišče stopila nekoliko nepazljivo, kolesar, ki je peljal mimo, pa je po lastnih besedah občudoval lepoto prenovljene Slovenske ceste in peške žal ni takoj opazil. Po naših informacijah peška kazni ni prejela,« pravijo. V tem primeru krivde ne morejo presojati, menijo pa, da tam primer ne izstopa, saj se podobno dogaja na vseh prometnih površinah.

Kaj svetujejo pešcem? »Previdnost«

Kaj pa naj pešec stori, da kolesarjev ne bo oviral in se bo tako izognil kazni? »Pešce prosimo, naj bodo pri prečkanju Slovenske ceste previdni. Na križišču s Čopovo in Cankarjevo ulico semafor v poskusnem obdobju ni predviden. O morebitni postavitvi se bomo odločili naknadno na podlagi opažanj o ravnanju pešcev, kolesarjev in avtobusov na skupnem prostoru,« pravijo pri **MOL**, na naša vprašanja pa odgovarjajo tako: »Na pločnikih morajo kolesarji voziti s hitrostjo pešca. Mestni redarji zoper zaznane kršitve pravil ukrepajo skladno s pooblastili. Sicer pa semaforji na odseku ponovljene Slovenske ceste niso postavljeni, razen na križiščih Šubičeva-Slovenska in Gosposvetska-Dalmatinova-Slovenska.«

Bi tudi vi radi opozorili na kaj? Uporabite spodnji obrazec in nam poročajte.

Pošljite nam fotografije ali video

Imate za nas zanimivo informacijo, fotografijo ali video?
Pošljite nam jih in opišite dogajanje.

Opis dogodka *



Slovenija ob bok Nigeriji, slabša od vseh držav nekdanje Jugoslavije ▶

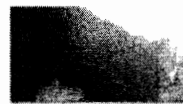
Na lestvici ekonomske svobode smo zdrsnili na 111. ...

SLOVENSKE NOVICE NA TWITTERJU

SPLETNE ZANIMIVOSTI



Nosečnost in škodljivi učinki alkohola



Kataya si je našla boy toya!



Stajliš navdih: Najlepše blondinke v Hollywoodu



Najbolje oblečene zvezdnice tega tedna (foto)



PLANET
SIOL.NET

ČETRTEK 07.05.2015, 06:00, osveženo: 13:58

Kdo vse se bo lahko vozil po prenovljeni Slovenski cesti?

Nov videz Slovenske ceste: ob pešcih in kolesarjih dnevno tudi 2.000 vozil



Avtor: *Gregor Pavšič*

Do konca maja bodo v Ljubljani odprli prenovljen osrednji del Slovenske ceste, kjer se bodo zasebna vozila umaknila peščem in kolesarjem. Območje nikakor ne bo prava peš cona.



Na mestu dela Slovenske ceste bodo še naprej lahko vozili mestni avtobusi, kar bo pomenilo službo za stanovalce Slon, stanovalci s tega območja, vozila Po Slovenija in okolijska avtomobila, ki bodo imeli posebno dovoljenje MOL.

Hitre geodetske storitve

www.odmera.si

Ureditev, izravnava in postavljanje meje. Preverite na [Odmera d.o.o.](http://www.odmera.si)

MOL: po rekonstrukciji bo po Slovenski cesti dnevno peljalo okrog dva tisoč vozil

Preureditev **Slovenske ceste** je bila med ključnimi ukrepi Mestne občine Ljubljana (MOL), ki jih je ta že septembra 2012 zapisala v takrat s strani mestnega sveta sprejeto **prometno**



politiko. Osrednji del Slovenske ceste med Šubičevo ulico in Gosposvetsko cesto tako postaja namenjen pešcem, kolesarjem in javnemu prometu, osebni motorni promet pa bo tam ukinjen. Ne dvomimo, da je šlo za precej kompleksen projekt, saj po tem delu Slovenske ceste pelje kar 16 linij ljubljanskega mestnega prometa (LPP) oziroma v povprečju okrog **1.900 avtobusov** dnevno.



V soboto bodo osrednji del Slovenske ceste odprli na pešce, za ostala vozila, ki jo bodo lahko uporabljala, pa do konca maja. Predhodno morajo pri MOL namreč zagotoviti ustrezno tlačno trdnost betona.

Čeprav bo cesta z novo betonsko ploščadjo namenjena predvsem pešcem in kolesarjem, bodo morali biti ti še naprej prevedni. Na sredini ceste bo namreč postavljeno **vozišče**, kjer bodo še vedno lahko vozili mestni avtobusi, kombiji dostavnih služb (ob določenih urah), gosti hotela Slon, stanovalci s tega območja, vozil Pošte Slovenija in okolju prijaznim vozilom avtomobilskih taksijev, ki bodo imeli posebno dovoljenje MOL.

Po predvidevanjih MOL bo dnevno po preurejenem delu Slovenske ceste še vedno peljalo okrog **2.000 različnih vozil**.

Po Slovenski cesti največ 30 kilometrov na uro

Med potencialnimi prometnimi ureditvami se je v preteklosti omenjal tako imenovani skupni prometni prostor, prav tako območje umirjenega prometa, območja za pešce in podobno. Osrednji del Slovenske ceste bo naposled postala cona omejene hitrosti na **30 kilometrov na uro**.

"Dileme se bile velike, ta ureditev pa je v našem prostoru družbeno najbolj sprejemljiva, nekatre druge rešitve pa so javnosti precej slabše poznane. Odločitev glede ureditve, ki bo optimalna za večino, ni bila enostavna in je zahtevala temeljit premislek ter usklajitev različnih deležnikov. Kljub temu bomo o naprednejših rešitvah v smeri trajnostne mobilnosti še naprej razmišljali in po potrebi naknadno prostor prilagodili tem idejam," razlagajo pri Mestni občini Ljubljana.

Kaj so okolju prijazni taksiji, so hibridi vseh vrst res čistejši od avtoplina in zakaj MOL ne stavi na standard Euro 6?



Za MOL avtoplin ne sodi med "okolju prijazna" pogonska goriva.

Mestni taksisti bodo na prenovljenem delu Slovenske ceste zagotovo videli precejšen potencial svojih strank, večina med njimi pa tja vendarle ne bo smela zapejati. **Odlok o urejanju prometa** v MOL iz leta 2013 označuje, katera vozila so "**okolju prijazna**". To so vozila s pogonom na vodikove gorivne celice, stisnjeni zemeljski plin (CNG), električni ali hibridni pogon.

Pravila mestne občine so na tem mestu zagotovo premalo natančna. **Hibridni pogoni** vsebujejo tako kombinacije električnega motorja z bencinskim ali dizelskim motorjem. Mejna vrednost izpustov CO₂ pri mestnem načinu vožnje je zgolj **110 gramov** na prevoženi kilometer, kar je z vidika "okolju prijaznih vozil" precej nizko postavljeno merilo. Usmeritve Evropske unije za ta rang vozil navajajo že mejno raven **56 gramov CO₂**, kar je polovico manj kot pri odluku MOL.

Avtomobilski proizvajalci danes v Sloveniji že ponujajo krepko več kot **500 vozil**, ki zmorejo na kilometer v zrak izpustiti manj kot 110 gramov CO₂. To so seveda tudi klasični bencinski in dizelski avtomobili. Poenostavljeno povedano je MOL ostal pri normativih **Euro 5**, Evropa pa s proizvajalci že pospešeno izvaja standard **Euro 6**.

Po Slovenski cesti ne bodo smeli voziti taksiji, ki so tovarniško ali naknadno predelani za uporabo **utekočinjenega plina LPG**. Tako imenovani avtoplin se je v Sloveniji sicer že začel uveljavljati kot eden najbolj razširjenih in v primerjavi s klasičnimi fosilnimi gorivi tudi cenovno dostopnih alternativnih pogonskih virov. Čeprav je CNG (metan) še bistveno čistejši, je lahko tudi LPG čistejši od marsikaterega hibrida. Če na primer ta ne bo imel dovolj **električne energije**, se bo hibridni taksi po Slovenski cesti peljal s prižganim dizelskim ali bencinskim motorjem ...



Glavni element novega vidika Slovenske ceste bo pločevored, ki bo zasajen po vzhodnem pasu obnove, viden

Bodo sprehajalne in vozne površine dovolj ločene?



tobusov dnevno.

Cestišče bo široko sedem metrov, od sprehajalnih površin pa bo nižje za **2,5 centimetra**. Fizičnih preprek za zdaj ne bo, prav tako ne niti semaforjev ob točki prečkanja pešcev čez vozišče na Čopovi in Cankarjevi ulici. Pri MOL poudarjajo, da bi jih lahko v prihodnosti, če se bo pokazala potreba po večji zaščiti pešcev in kolesarjev, naknadno namestili.

"Avtobusna postajališča bodo urejena na novo, s peroni in novimi nadstrešnicami, dvignjenimi nad nivo vozišča. Pred hotelom Slon je predvidena ureditev odložišč za obiskovalce hotela. Površine na vzhodni in zahodni strani območja bodo tlakovane," pravijo pri MOL.

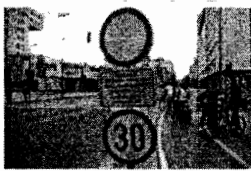
Glavno prehajanje pešcev bo zagotovljeno v liniji promenade Čopova–Cankarjeva ter na Šubičevi ulici in Gosposvetski cesti. Predvidene so tudi taktilne oznake za slepe in slabovidne, ki bodo vodile do glavnih prestopnih točk. Robniki bodo na prehodu z največjo gostoto pešcev med Čopovo in Cankarjevo ulico izravnani. Prehod pri stiku s Čopovo ulico bo opremljen s talnimi svetlobnimi napravami kot dodatno opozorilo za vse udeležence v prometu.

Slovenska cesta ostaja brez osrednjega samodejnega števca merjenja prometa

Osrednji del Slovenske ceste so za večino prometa zaprli jeseni leta 2013. Po podatkih Poslovne enote **Prometna oprema in signalizacija**, ki deluje v sklopu javnega podjetja Ljubljanska parkirišča in tržnice, je septembra 2013 po Slovenskih cesti vozilo še od 20 do 26 tisoč vozil (dve lokaciji merjenja pri Nebotičniku in Nami), mesec dni pozneje pa le še od pet do devet tisoč. Med temi je bilo največ osebnih avtomobilov (taksijev) in avtobusov, dostavnih kombijev pa le za peščico. Podatki kažejo, da se je takrat večina prometa s Slovenske ceste preusmerila na **Tivolsko cesto** in **Večno pot**.

Omenjena poslovna enota od začetka del nima več na voljo **samodejnih števcov** na lokaciji Slovenska cesta – Nebotičnik, prav tako za zdaj nimajo informacij, da bodo to lokacijo po rekonstrukciji s samodejnimi števci prometa spet opremili.

Preberite še:



Vpliv zapore Slovenske ceste: promet iz centra na Večno pot in Tivolsko cesto

Ko so lani v Ljubljani zaprli večji del Slovenske ceste, se je promet v prestolnici preusmeril na druge ceste. Bolj obremenjeni sta zdaj Tivolska cesta in Večna pot. Je zaprtje upravičilo svoj namen?



Zeleni val – teorija ali realnost?

Čeprav med ljudmi kroži veliko teorij o zelenem valu, nekateri ga med križišči dejansko lovijo, strokovnjaki o njem govorijo le kot o teoriji. Zelenega vala torej v praksi ni?



Čitelis CNG – nekadilec med avtobusi

V voznem parku LPP je od lanskega decembra dalje tudi 20 novih in do okolja veliko prijaznejših avtobusov, ki jih žene zemeljski plin (CNG). Preverili smo, ali je metanbus dobra zelena alternativa.

Foto: MOL, Klemen Korenjak

Ključne besede: Slovenska cesta, Ljubljana, MOL

Komentarje prikazujemo 7 dni po objavi članka. Po tem času komentarjev ne prikazujemo več.

Naslov: Slovenska cesta z dveh na tri pasove

Avtor: Peter Pahor

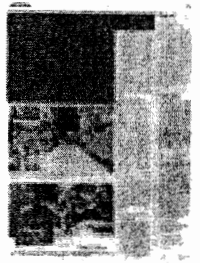
Rubrika/Oddaja: LJUBLJANA

Žanr: POROČILO

Površina/Trajanje: 751,97

Naklada: 46.260,00

Gesla: LJUBLJANA, JP LPP, POTNIŠKI PROMET



NALOŽBE

Slovenska cesta z dveh na tri pasove

Na mestni občini so šele po podpisu pogodbe s KPL projekt južnega dela Slovenske ceste spremenili tako, da po novem cesta ne bo več dvo-, ampak tripasovna. Podražitev zaradi tega ne bo, pravijo. Za severni del so sicer s KPL sklenili tri anekse.

Peter Pahor

Čeprav je še ob začetku gradbenih del na Slovenski cesti med Šubičevo ulico in Aškerčevo cesto veljalo, da bosta na tem delu dva vozna pasova s širokimi površinami za pešce in kolesarje ter drevoredom, so projekt na občini pred časom bistveno spremenili. Drevoreda ne bo, površine za pešce se bodo zmanjšale, na ta račun pa bodo vozniki pridobili dodaten vozni pas.

Tripasovni južni del Slovenske ceste so na občini razdelili na dva dela: voznikom bosta od Erjavčeve ceste (Drame) naprej proti središču mesta na voljo dva pasova, medtem ko bosta južno od Erjavčeve ceste na voljo dva pasova voznikom, ki bodo peljali proti Aškerčevi cesti (filozofski fakulteti). »Glavni razlog za spremembo

projekta so avtobusna postajališča na južnem odseku Slovenske ceste, saj pred Dramo ni mogoče zagotoviti dovolj dolgega izogibašča za LPP, kar bi v naravi pomenilo, da bi ob ustavljanju avtobusa pri Drami onemogočili prevoz za druga vozila, ki gredo proti jugu.« pojasnjujejo spremembe na občinskem oddelku za gospodarske javne službe in promet, ki ga vodi David Polutnik.

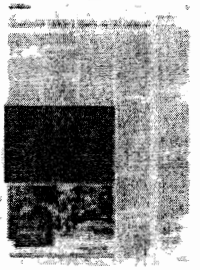
Skrajšali že v osnovi kratek rok za oddajo ponudb

V gradbeništvu načeloma velja, da naročnik projekta po oddaji javnega naročila ne bi smel spremenjati, saj to za sabo potegne dvojje: pod vprašaj postavi razpis in izbranemu izvajalcu praviloma ponudi možnost za podražitev del. Na občinskem oddelku pravijo, da sprememb niso delali kar tako, ampak da je šlo za premišljeno

strokovno odločitev. »Projekt se je spremenil zaradi novih analiz prometnih tokov in tudi dognanj, ki smo jih zaznali pri izkopu na globini šestih metrov. Ugotovili smo, da bi bila posajena drevesa lahko problematična, saj bi se na eni strani dotikala fasad hiš, če pa bi jih premaknili v drugo smer, bi bila moteča za avtobuse.« Dreves zato ne bodo sadili, temveč jih bodo dali v korita in postavili tja, »kjer bo prostor dopuščal«.

Na občini so prepričani, da se zaradi sprememb projekta za izvedbo (PZI) naložba ne bo podražila – razen za dodatnih sedem tisočakov za pripravo spremembe dokumentacije –, saj naj bi bili po popisih del obe varianti strokovno približno enako ovrednoteni – pri tripasovnici recimo ne bo drevoreda, povečale pa se bodo asfaltirane površine. Zato menijo, da tudi razpis ne more biti vprašljiv.

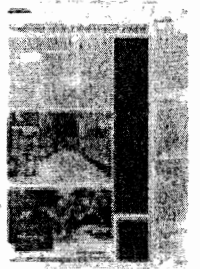
Bode pa v oči, kako je občina razpis za prenovo južnega dela Slovenske ceste sploh (iz)peljala. Objavila ga je 13. julija, rok za oddajo ponudbe pa določila že 7. avgusta. Za primerjavo: podoben rok za oddajo ponudb je ravno v tem času ponudnikom omo-



... 1110 v.v.v. v. ... T. 2000 4 44 vtv ... v. ... P. ... B. ...
... so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravice ne smejo prositi razmnoževati in distribuirati



Avtomobilisti bodo veseli tretjega pasu na južnem delu Slovenske ceste. Bo pa to na račun drevoreda in površin za pešce. Prenova naj bi se sicer končala maja prihodnje leto. © Bojan Velikonja



gočila za veliko enostavnejšo preno-vo mostu za pešce čez Ljubljano. Ampak na občini so že tako tesen rok teden po objavi skrajšali še za skoraj dva tedna. Ponudniki so tako ponudbo za poldrugi milijon evrov vredno prenovo morali pripraviti v dveh tednih in to v času poletnih dopustov. Na občini so se zato usuli očitki o favoriziranju enega ponudnika, in sicer KPL, ki je kasneje posel tudi dobil. Ponudbe sta sicer oddali še dve podjetji: Hidrotehnik in Kolektor Kolin, ki sta bila s cenami zelo blizu KPL, a je ta na koncu po pogajanjih ponudbo spustil najnižje, in sicer na 1.328.524 evrov. Glede na to, da sta bila konkurenta le za 30 do 35 tisočakov dražja, bo vsak morebitni aneks s KPL precej problematičen. Je pa treba ob tem vseeno poudariti, da na državni revizijski komisiji ni informacij, da bi se kateri od neizbranih ponudnikov na ta razpis pritožil. Na občini pojasnil o razlogih za krajšanje rokov za oddajo ponudb nismo dobili.

Energetika dela na koncu brez razpisa zaupala KPL

Tako prenovo južnega dela Slovenske ceste med Šubičevo ulico in Aškerčevo cesto kot severnega dela od Šubičeve do Gosposvetske ceste bodo občini pomagala financirati javna podjetja. Vodovod-Kanalizacija je pri severnem delu sodeloval s 443 tisočaki, medtem ko bo pri prenovi južnega dela z 800 tisočaki nosil glavno naložbo. Pri prenovi severnega dela je sodelovala tudi Energetika, ki je s KPL podpisala gradbeno pogodbo za obnovo vročevodnega in plinovodnega omrežja v višini 109.884 evrov. Energetika je bila v prvotni razpisni dokumentaciji predvidena kot eden od naročnikov prenove južnega dela Slovenske ceste, vendar so jo kasneje iz razpisa umaknili. Iz javno dostopnih podatkov je razvidno, da so 23. septembra gradbena dela pri obnovi plinovoda in vročevoda na južnem delu Slovenske ceste brez razpisa za slabih 93 tisočakov zaupali KPL. Odločitev so podkrepili s tem, da je KPL izbrani izvajalec za preno-vo južnega dela Slovenske ceste in da lahko zato le on izvaja dela na plinovodnem in vročevodnem omrežju.

Še ena zanimivost o prenovi Slovenske ceste: občina je za preno-vo severnega dela plačala več kot pet milijonov evrov, saj je poleg 3,1 milijona evrov vredne pogodbe s KPL z različnimi izvajalci sklenila še 15 drugih pogodb. Po vrednosti izstopajo skoraj 450.000 evrov težka pogodba za arheološke raziskave z Muzejem in galerijami mesta Ljubljana, četrto milijona vredna pogodba s projektanti Dekleva Gregorič arhitekti, 2K Arhitektonski ured, Sadar + Vuga in Scapelab ter 48.000 tisoč evrov vredna pogodba z Društvom arhitektov Ljubljana. *

Kaj je PZI?

Projekt za izvedbo (PZI) v nasprotju s splošnejšim projektom za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD) vsebuje podrobne načrte, dodatne izračune in predvsem popise del in potrebne detajle investicije. Tako za arhitekturne rešitve kot za elektroinstalacije, strojne instalacije in statiko, zato je nujno potreben za izvajalce, saj imajo v projektu za izvedbo rešene vse tehnične detajle, s katerimi se srečajo pri gradnji. PZI so ključnega pomena za predvidljivo, kvalitetno in natančno izvedbo, kar tudi zmanjša možnost nepredvidenih del in podražitev.

Prenova cest predvsem v breme javnih podjetij

Slovenska in Cankarjeva Obnova komunalnih vodov sploh ni bila predvidena – Skoraj milijon evrov za arheologe na južnem delu Slovenske

LJUBLJANA – Javna podjetja bodo tudi pri obnovi cest, ki trenutno poteka v središču glavnega mesta, križa pretežni del stroškov. Na odseku Cankarjeve ceste, med Beethovno in Prešernovo, kjer nameravajo obuditi nekdanjo tivolsko promenado, bo občina na primer prevzela le dobro petino stroškov.

MAŠA JESENEK

Potem ko je pred leti mestno javnost razburjalo, ko je Energetika Ljubljana plačevala tlakovanje ljubljanskih trgov in gradnjo Mežarskega mostu, so javna podjetja, povezana v javnem holdingu Ljubljana, še naprej pomemben sponzor mestnih investicij. Največji del prenove južnega dela Slovenske in Cankarjeve bo takrat prevzelo podjetje Vodovod-Kanalizacija.

Vodovod v zadovoljivem stanju. Pri še dokončani obnovi Cankarjeve ceste med Slovensko in Beethovno, ki je stala dobrega pol milijona evrov, je občina plačala nekaj več kot tretjino stroškov. Vodovod-Kanalizacija pa skoraj dve tretjini. Na preostalem delu, med Beethovno in Prešernovo, bo občina plačala približno tretjino ali tudi Energetika. Še več, dobrih 700 tisoč evrov bo plačala Vo-Ka, medtem ko bo prenova tega nekaj več kot dvesto metrov dolgega odseka občina stala le dobrih 330 tisoč evrov.

Zanimivo je, da prenova komunalnih vodov naprej sploh ni bila predvidena po celotni Cankarjevi.

Še sredi letošnjega junija so na Vo-Ka odgovorjali, da se bo komunalna infrastruktura prenavljala le na Slovenski in Zupančičevi, naprej do Prešernove pa ne. «Vodovodna infrastruktura na odse-

Na občini so še marca napovedovali, da bo na južnem delu Slovenske ceste prenovljeno le cestišče.

ku od Zupančičeve ulice do Prešernove ceste je v zadovoljivem funkcionalnem stanju, ki omogoča varno in kvalitetno oskrbo uporabnikov», so takrat zapisali. Kmalu zatem so si premislili in v prenovo, katere namen naj bi bil obuditi nekdanjo tivolsko prome-

nado, dodali obnovo komunalnih vodov po celotni trasi.

S tem pa tudi, kot dokazujejo podatki iz pogodb med Vo-Ko oziroma Energetiko ter KPL kot izvajalcem del, prevzeli dobrih del prenove cestišča. Pri še dokončanem odseku med Slovensko in Beethovno je ureditev cestišča veljala kar 71,3 odstotka pogodbe ne vrednosti. Tudi v primeru Energetike na odseku Beethovna-Prešernova obnova vrtovoda in plinovoda predstavlja manjšino stroškov, večina pa uredi cestišča. Za ureditev cestišča na tem odseku bosta Vo-Ka in Energetika skupaj plačali dobrih 650 tisoč evrov, občina pa približno 300 tisočakov manj.

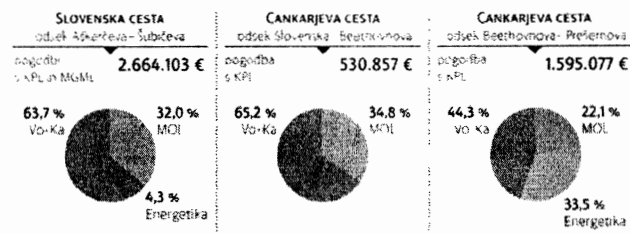
Delilnik stroškov glede na globino izkopa

Na naši vprašanji, po kakšnem ključu delajo delitev stroškov med različnimi investitorji in ali dejstvo, da javna podjetja ob stroških za prenavo komunalne infrastrukture in arheološkega nadzora prevzemajo tudi velik del stroškov za ureditev cestišča, pomeni, da znova prevzemajo stroške občinskih investicij, so na oddelek za gospodarske dejavnosti in promet odgovorili: «V skladu z zakonom o graditvi objektov je upravljavec komunalnega voda pri obnovi voda dolžan vzpostaviti cestišče v prvotno stanje oziroma vzpostaviti cestišče v stanje, ki ga zahteva upravljalavec cestišča v soglasju k projektnim rešitvam. V primeru sočasne obnove ali gradnje več različnih komunalnih vodov (vodovod, kanalizacija, plin, elektrika, optika, telekomunikacije...) se izdela delilnik stroškov ureditve cestišča po načelu količinskega posega oziroma globine izkopa za posamezen komunalni vod. Obnova ali gradnja kanalizacije zaradi hidravličnih parametrov posega globlje v cestno telo, s tem pa zaradi nastipnih kotov materiala zemljine povzroča največji količinski delež ureditve cestišča.» Dodajajo, da vsakemu investitorju pripada delež na podlagi posegov, ki so predvideni v območju obdelave. Javna podjetja prevzemajo pripadajoči strošek investicij in

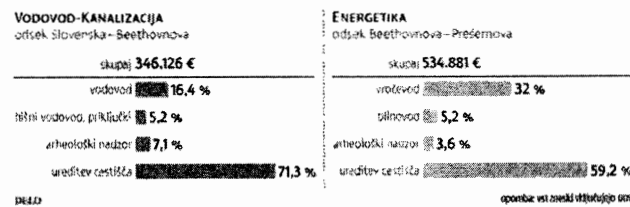
Mentor: Oliver / Fibep / M
Telefon: 02 250 40 10
E-pošta: press@pressclip.si

Prejeto: 2014
Zaradi obdelave

Mestne investicije



primera pogodb za Cankarjevo cesto





Izkopavanja na južnem delu Slovenske bodo več kot dvakrat dražja kakor na osrednjem delu.

ne prevzemajo stroškov investicij, so zapisali.

Tudi arheologija predvsem v breme Vo-Ke

Tak razrez je tudi pri južnem delu Slovenske ceste, med Šubičevo in Aškerčevo. Že pri gradbeni pogodbi s KPL nosi Vo-Ka z 967 tisočaki več kot polovico stroškov skupne pogodbene vrednosti gradbenih del, ki je 1,73 milijona evrov (z DDV).

Investicijo pa bodo krepko podražila še arheološka izkopavanja. Občina in Vo-Ka sta z izvajalcem, javnim zavodom Muzej in galerije mesta Ljubljana avgusta sklenili pogodbo v skupni vrednosti 762 tisoč oziroma skupaj z davkom 930 tisoč evrov. Tudi tu bo več kot tri četrtine stroškov (720 tisočakov) krila Vo-Ka, preostanek, dobrih 200 tisočakov, pa občina. Izkopavanja na južnem delu Slovenske

bodo več kot dvakrat dražja kakor na osrednjem delu, kjer so stala dobrih 400 tisoč evrov. Arheološka dela na južnem delu Slovenske pa bi se lahko še podražila, če bo treba ogrevati šotor, pod katerim arheologi odkrivajo rimske ostaline.

Naj dodamo, da so tudi pri južnem delu Slovenske ceste na občini še marca napovedovali, da bo prenovljeno le cestišče in da v komunalno infrastrukturo ne bodo posegali.

Skromno za med domom

LITUA – Prvi ostrobojni doma Tisje pri Litvi je dne 2. oktobra moral v mednarodni smotri za mednarodno je vodstvo Tisje celo stno, koliko si jih sploh. Na ministrstvo za delo in socialna zadeve se je ni vloga, na podre bi lahko potrdili ali cenno ostrobojni dne v ki naj bi bila 19,81 evri.

Bojan Rajšek

Po naših informacijah j liter in doma Tisje v 5 manj kot deset odstot rektorja Tisje Vida lu da bodo litjski dom s naj pretežno z novih ni. Ministrstvu so pr predlagali povečanje normativa za 10 odstot imeli v šolskih t. i. skupine. Ko bodo n odobreni, bodo na o slali tudi predlog nos eskibnine, ki bo za kator je zdaj v Litvi z direktorata za so povedal, da najema fiji ne smejo finan doma Tisje in hkr da jim bo Sivek zapolniti, čeprav j zdaj precej manjše. Direktorici dop manka in občinst



Nova Slovenska le tri dni brez nesreče

Kolesar v peško Prvo opozorilo za snovalce skupnega prometnega prostora

LJUBLJANA – Od odprtja prenovljene Slovenske ceste, kjer si v precej nejasnih okoliščinah skupni prostor delijo avtobusi, kolesarji in pešci, so minili le trije dnevi, ko se je v četrtek proti večeru zgodila prva prometna nesreča. Kolesar, ki sicer lahko skorajda po mili volji vijuga po novi Slovenski, je ob še ne-

davno najbolj obremenjenem ljubljanskem prehodu za pešce, pri Nami, trčil v 84-letno peško, ki se je namenila čez cesto proti Čopovi ulici. Poškodovano upokoženko so odpeljali na zdravljenje v UKC, za piko na i pa je uporabnica tako imenovanega »shared space« od policistov kasneje prejela še plačilni nalog.

Župan Zoran Janković je pred dnevi sicer dejal, da bo na tem odseku pomembnih predvsem očesni stik (eye contact) med vsemi udeleženci v prometu. Nesrečna peška in kolesar sta žal prva potrdila, da bo to vse prejkot lahko. Upamo lahko le, da sta bila tudi zadnja. R. Š. FOTO NINA KRAJČINOVIČ

Slovenska cesta: Dnevna soba ob 1900 avtobusih?

Lahko cesta, po kateri dnevno vozi kar 1900 avtobusov, ki prekomerno onesnažujejo zrak, postane dnevna soba mesta?

Ljubljana - Novi drevored in tlaki ne bodo edina novost prenovljene Slovenske ceste med Šubičevo in Gosposvetsko. Načrti so še bolj velikopotezni, saj naj bi postopoma preuredili tudi pritličja in prenovili fasade. Kot so zapisali na občini, bo prostor zasnovan kot »dnevna soba«, primerna za prirejanje različnih dogodkov in območje, kjer se ljudje srečujejo, nakupujejo, posedajo ali se le sprehajajo – in se počutijo prijetno. V ponedeljek bo sicer mestni svet predvidoma ta del Slovenske črtal s seznama območij za pešce, kjer je dovoljen omejen lokalni promet (urejena bo cona 30). V SDS predlogu mestne uprave nasprotujejo; z dopolnilom predlagajo, da območje za pešce ostane in se na njem dolgoročno omogoči ureditev tramvaja ali podzemne železnice.

Kot je nedavno povedala Alenka Pavlin, na MOL vodja odseka za prostorske izvedbene akte in prenovo, ima mesto pri preoblikovanju pritličij dolgoročne načrte. Na pločniku so predvideni tudi gostinski vrtovi, ki jih doslej ni bilo. Po podatkih iz razpisa za gradbena dela so zanje na občini predvideli več kot 400 kvadratnih metrov površin, in sicer ob drevoredu na vzhodni strani ceste. Kot smo že pisali, se lastniki nekaterih objektov (Nama, Slon) že odločajo za prenovo zunanosti. V Slonu so prav tako napovedali postavitev letnega gostinskega vrta pred vhomom v hotel.

Problematični dušikovi oksidi

Pa je cesta, kjer je po navedbah občine speljanih 16 avtobusnih prog oziroma po njej vozi kar 1900 avtobusov na dan, pri čemer jih okoli dve tretjini še vedno preveč onesnažuje okolje, res najbolj primerna za posedanje? Vprašanje se postavlja tudi zaradi meritev emisij v zraku, ki so bile zbrane v konec preteklega leta izdani publikaciji Onesnaženost zraka v Ljubljani. Avtorje je namreč presenetila velika količina dušikovega dioksida ob Slovenski cesti, ki je bila pozimi, po zapori osrednjega dela za avtomobilski promet, precej višja kot poleti, ko je avtomobilski promet tam še tekel. Glavni vir dušikovih oksidov je promet, previsoke koncentracije pa lahko povzročajo poškodbe dihalnih poti in pljuč, pri čemer so izpostavljeni predvsem kronični bronhitiki in astmatiki.

Soavtor raziskave dr. Matej Ogrin s filozofske fakultete je povedal, da so pozimi namerili okoli 70 mikrogramov dušikovega dioksida na kubični meter, medtem ko je dopustna meja 40 mikrogramov. »Vsekakor se kaže, da je za tako majhne prostore, kot je koridor Slovenske ceste, dovolj že zelo malo prometa.« Ogrin poudarja, da bi morali nove meritve opraviti poleti, zdaj ko je cesta zaprta za osebni promet. »Pozimi je zrak nad Ljubljano precej onesnažen, že v ozadju, v parkih je bila vsebnost dušikov zelo blizu mejnih vrednosti. Tako da v resnici ni potrebno več veliko, da bodo presežene.«

Korak k trajnostnemu urbanemu razvoju

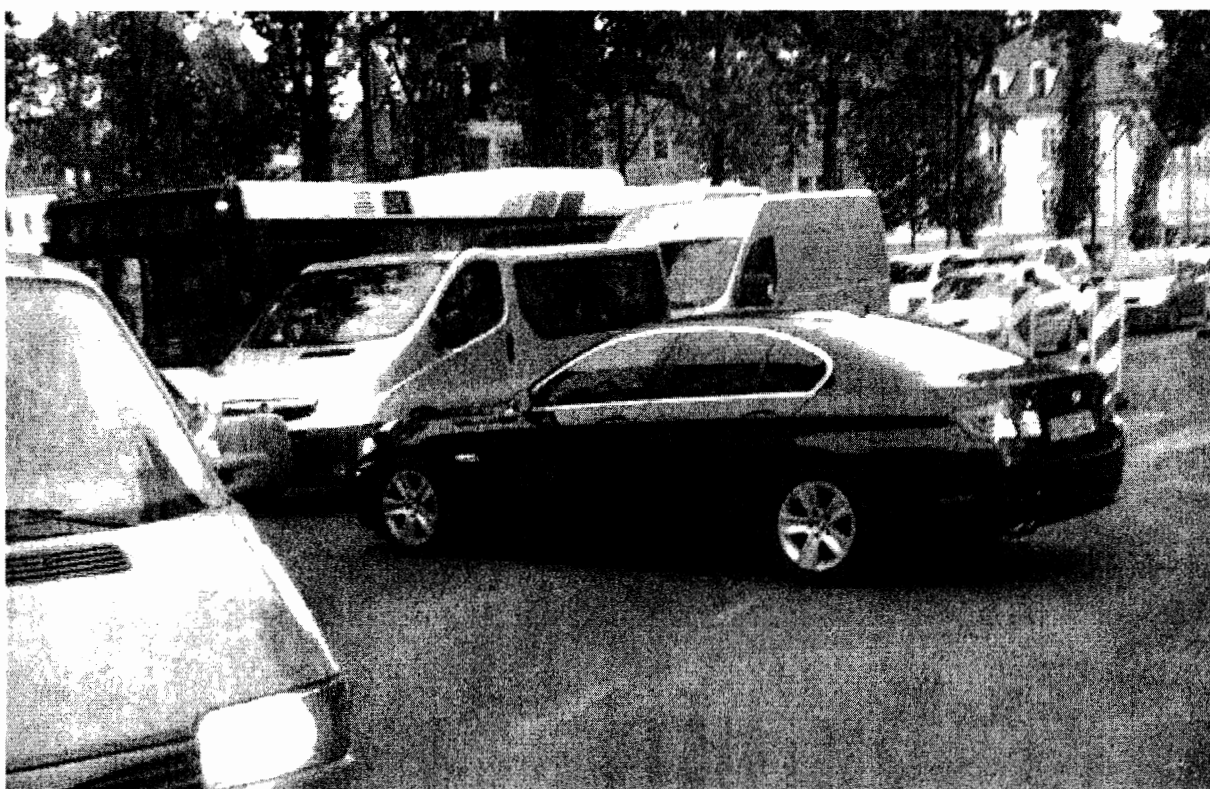
Bo torej prenovljena Slovenska primeren prostor za gostinske vrtove? »Kar mesto dela na Slovenski in v centru, je vsekakor dobro, to je treba z vidika trajnostne mobilnosti mest podpreti. Kar se dogaja s kakovostjo zraka v Ljubljani, ni odvisno samo od prometne ureditve na Slovenski. Pozimi so bile na primer koncentracije presežene ali zelo blizu mejnih vrednosti tudi na Tromostovju, pa ne bomo rekli, naj se ljudje tam nehajo sprehajati,« odgovarja Ogrin in poudarja, da je izboljšanje kakovosti zraka dolgotrajen proces. »Po mojem mnenju je prav, da se ta prostor nameni mestnim interakcijam, lokalom. Brez dvoma pa je treba nadaljevati plinifikacijo oziroma uvajanje čistejših tehnologij tudi v LPP. To se sicer dogaja, ampak verjetno jim zmanjkuje denarja, da bi se odvijalo hitreje.«

Sogovornik pravi, da je vse skupaj samo en korak na poti, ki se ji reče uresničevanje trajnostnega urbanega razvoja. Če bi poleti opravili nove meritve in bi te potrdile, da stanje ni dobro, kar je nakazala njihova študija, »naj bo to le dokaz, da je treba še naprej krepiti te ukrepe«. Naj se omeji dostava, naj LPP dobi priporočila, da prilagodi vozni park in na Slovensko preusmeri za okolje manj škodljive avtobuse, predlaga Ogrin. Ma. J.

Hitreje peš, kot z avtobusom? 'Popoldne sredi Ljubljane vse stoji. Bo kdo odpravil ta kaos?'

Ljubljana, 02.10.2015 15:07

"Bo za vedno ostal tak kaos?" se sprašujejo potniki, ki so v prvih oktobrskih dneh obtičali na avtobusih v kolonah sredi prestolnice. Ti imajo prve dni oktobra v času popoldanske konice do pol ure zamude, priznavajo na LPP. Potnike pozivajo k strpnosti, voznike k uporabi P+R parkirišč. Kje tičijo razlogi?



Bratka nas je opozorila, da veliko zmedo povzročajo vozniki osebnih vozil, ki se ne izognejo Slovenski cesti.

"Sem 21-letna študentka, odvisna od ljubljanskega mestnega prevoza. Prosim vas, to ni normalno za nikogar." nam je po prometno 'veseli' sredi na ljubljanskih mestnih cestah potožila ena od bralk. Medtem, ko je še v torek promet v času popoldnaske konice potekal dokaj normalno, so dan kasneje številni poročali o kaosu v mestnem prometu.

21-letnica pravi, da je na postajališču na Bavarskem dvoru na avtobus številka 2, na katerega je čakala pol ure, vstopila okoli 17. ure, šele približno pol ure kasneje pa so s prenovljene Slovenske ceste zavili na Šubičevo ulico. Običajno avtobus to pot prevozi v petih minutah, v pol ure pa bi lahko razdaljo prehodila kar trikrat. Vozila, ki so zapuščala in vstopala v Garažno hišo Kongresni trg so zablokirala križišče s Šubičevo, zato so avtobusi obstali. "Se bo glede tega kaj postorilo, ali bo ostal tak kaos?" se sprašuje. O podobni slabi izkušnji so poročali tudi na družbenih omrežjih



(Foto: Reuters)

LPP: Takšen je pač začetek oktobra, vozniki potrebujejo nekaj dni

Tamara Deu, tiskovna predstavnik LPP, je potrdila, da so imeli avtobusi na dani lokaciji v času popoldanske konice resnično polurne zamude. Še dan pred tem ob istem času zamud ni bilo. Pravi, da vozniki osebnih vozil vsako leto potrebujejo nekaj dni, da se privadijo na povečano število prometa. *"Vsako leto se s pričetkom šolskega leta število študentov oktobra močno poveča, zato je v prvih dneh, preden se vozniki osebnih vozil ne prilagodijo, gneča večja. Nato pojenja,"* pravi.

Ne silite z avtom v središče, poteka prenova južnega dela Slovenske ceste

Težav s prometom se sicer zavedajo tudi na občini. A to ni ustavilo prenove južnega dela Slovenske ceste, zaradi katere na cestah v okolici velja spremenjena prometna ureditev, ki situacijo še poslabšuje. *"Dela bodo potekala predvidoma do konca novembra, zato vse udeležence v prometu prosimo za razumevanje in se jim zahvaljujemo za potrpljenje."* Voznikom avtomobilov, ki prihajajo v mestno središče in parkirajo v garažni hiši Kongresni trg, svetujejo in jih naprošajo, da svoj odhod iz garažne hiše načrtujejo ali pred 16. ali po 17.30 uri in se tako izogone gneči v popoldanski konici.



(Foto: 24ur.com)

Kakšni so ukrepi?

"Vsem udeležencem v prometu se opravičujemo za težave in jih hkrati prosimo, naj razmislijo o drugačnih načinih mobilnosti," na ljubljanski občini ob tem ne skrivajo želje in nenazadnje tudi prometne politike, po kateri bi več ljudi uporabljalo javni potniški promet ob uporabi parkirišč na obrobju prestolnice. Prav slednja bojda predstavljajo glavne ukrepe za hitro izboljšanje razmer.

Voznikom tako priporočajo uporabo javnega potniškega prometa in parkirišč P+R na obrobju Ljubljane. Povsem na novo je odprto parkirišče na Barjanski cesti. Gre za eno od petih tovrstnih, ki pa je najbližje mestnemu središču. S postajališča pot lahko nadaljujemo do središča mesta z mestnimi avtobusi. Kot pravijo, je pomembno to, da ta parkirišča vsebujejo ugodno ceno za parkiranje, hkrati pa ponujajo bonus vožnje z avtobusom.