



Mestna občina
Ljubljana
Mestna uprava

**Oddelek za
gospodarske
dejavnosti
in promet**

Trg mladinskih delovnih brigad 7
1000 Ljubljana
telefon: 01 306 17 00
faks: 01 306 12 06
glavna.pisarna@ljubljana.si
www.ljubljana.si

Številka: 90000-15/2018-60
Datum: 14.1.2019

MESTNA OBČINA LJUBLJANA
Mestni svet
Mestni trg 1

1000 Ljubljana

Zadeva: **Odgovor na pisno svetniško pobudo mestne svetnice Nataše Sukič**
Veza: **90000-15/2018-18 z dne 9.10.2018**

Spoštovani,
na podlagi prejetega dopisa z dne 9.10.2019 vam posredujemo odgovor na pisno svetniško pobudo, glede ureditve prometne varnosti na Hradeckega cesti, ki jo v skladu 97. členom Poslovnika MS MOL postavlja mestna svetnica ga. Nataša Sukič, županu in pristojnim službam.

Pobuda:

Na pisno svetniško pobudo glede ureditve prometne varnosti na prenovljeni Hradeckega cesti sem prejela odgovor Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet, s katerim se ne strinjam.

Trditev, da se je prometna varnost na Hradeckega zelo izboljšala za šibke udeležence v prometu, predvsem za pešce, saj je urejen zadosten prostor za neovirano gibanje - ne drži. Nova cesta je namreč prinesla več prometa in večje hitrosti, slabša je tudi preglednost.

Ugotavljam, da vozila vozijo s preveliko hitrostjo, večja je gostota prometa, nizke in podaljšane grbine so namreč lepo prevozne, tako da ne predstavljajo posebne ovire za motorni promet.

Predlagam naslednje rešitve za umirjanje prometa in večjo varnost:

- izdelava ocene prometne varnosti na tem območju in analizo strukture prometa; koliko je pešcev, kolesarjev, motornih vozil itd..
- povišanje in skrajšanje grbin,
- večji prometni nadzor. Za boljši nadzor prometa predlagam začasno namestitev enega od samodejnih merilnih naprav za merjenje hitrosti,
- omejitev hitrosti na 30 km/h.

Izpostavljam še prehod - most čez Gruberjev kanal pri stopnicah na Golovec. Po prenovi je preglednost in varnost slabša. Grbina je nižja in tako omogoča višjo hitrost, po drugi strani pa je zelo nepregledno. V smeri iz mesta je na levi strani visoka lesena ograja; v smeri z Golovca pa je na levi strani ovinek.

Odgovor:

V sklopu rekonstrukcije Hradskega ceste smo izvedli naslednje ukrepe:

- prenova celotne voziščne konstrukcije,
- ureditev vozišča,
- ureditev ločenih površin za vodenje pešcev in kolesarjev,
- celovita ureditev horizontalne in vertikalne prometne signalizacije,
- ureditev cestne razsvetljave,
- celovito preureditev vodenja padavinske vode (meteorna kanalizacija),
- celovita prenova kanalizacije, vodovoda, plinovoda,
- ureditev telekomunikacijskih vodov in elektrovodov.

Hradskega cesta je kategorizirana kot lokalna zbirna cesta, vendar je po določilih OPN MOL predvidena prekategorizacija te ceste v nižjo kategorijo, to je v lokalno krajevno cesto. Pri določevanju rešitev za posodobitev ceste je zato upoštevana predvidena kategorija ceste. Prometna funkcija lokalne krajevne ceste je zagotavljanje prometnega dostopa (natančneje: povezovanje manjših naselij oz. delov naselij in primestnih naselij z občinskim/mestnim središčem ter zagotavljanje povezanosti s cestami višjih kategorij, to je z zbirnimi in glavnimi cestami).

Hradskega cesta tako predstavlja prometno vez med Dolenjsko cesto in Litijsko cesto, obe sta kategorizirani kot glavna mestna cesta in sicer po veljavni in predvideni kategorizaciji mestnih cest. Hradskega cesta ni in ne more biti le cesta za stanovalce na naslovu Hradskega cesta, temveč ima bistveni pomen v širši mestni prometni mreži.

Pri določevanju vseh tehničnih, prometnih in varnostnih elementov za prenovu Hradskega ceste je bila upoštevana projektna hitrost 40 km/h.

Izbrali smo optimalne rešitve glede na razpoložljiv prostor, tako z vidika reliefa terena, stabilnosti tal, pozidanosti občestnega prostora, drugih ureditev v prostoru, poteka vseh komunalnih in energetskih vodov ter lastništva zemljišč.

Kot dodatni element za umirjanje prometa smo izvedli grbine in sicer grbine trapezne oblike, tako kot so določene v normativu TSC 03.800:2009 in ki so glede na izkušnje iz drugih primerov v Ljubljani izkazale kot najprimernejše za obratovanje prometa v našem okolju (za računsko hitrost 40 km/h je predpisana klančina dolžine 2,40 m in v naklonu velikosti 5%).

Visoka stopnja prometne varnosti prenovljene ceste v celoti je zagotovljena z ureditvijo zveznega poteka hodnikov za pešce in kolesarskih pasov in z zagotovitvijo enakomerne širine vseh prometnih pasov. Odstranjene so bile občestne fizične ovire, ki so preprečevale prehod pešcem in kolesarjem. S počiščenjem občestnega sveta je zagotovljena prometna preglednost za vse prometne udeležence.

Na Hradskega cesti je urejeno dvosmerno vozišče brez sredinske črte in obojestranski pas za kolesarje, ki je od vozišča ločen s tako imenovano zvočno črto ter obojestranski »klasični« dvignjeni hodnik za pešce. Taka ureditev ceste je novost v Ljubljani in v državi, je pa to primer dobre prakse iz sodobnega urejanja naprednih mest. Širina cestnega sveta je enaka kot pri »klasičnih« prometnih ureditvah, z izrisom horizontalne prometne signalizacije pa je dosežen učinek tako imenovanega optičnega zožanja prostora za motorni promet. Posledično taka ureditev narekuje nižje hitrosti motornih vozil (voznik ima občutek, da je cesta ozka in zato vozi počasneje kot na enako široki vendar drugače prometno opremljeni cesti).

Nova prometna ureditev pomeni, da ima kolesar na cesti prednost:

- za kolesarje je določen prostor na kolesarskem pasu (obojestransko oziroma v obeh smereh vožnje),
- če je na kolesarskem pasu kolesar, mu morajo dati motorna vozila prednost,
- če kolesarja na kolesarskem pasu ni, potem lahko motorno vozilo v primeru nasproti-vozečega vozila vozi tudi po kolesarskem pasu; taka vožnja je pravilna in ne more biti kaznovana.

Glede na naše spremljanje prometa na prenovljeni Hradeckega cesti velja, da so se v tem prostoru pojavili pešci in kolesarji; obojih na stari cesti praktično ni bilo. Ocenjujemo, da trenutne pritožbe glede prevelikih hitrosti motornih vozil na novi cesti nastajajo predvsem iz tega razloga, namreč ko pešcev ni bilo, ni bilo tovrstnih pritožb.

Naše spremljanje promet na tem odseku le pritrjujejo dejstvu: če je na voljo prostor za prometne uporabnike, potem se prometni uporabniki pojavijo.

Na prenovljeni Hradeckega cesti smo izvedli nekaj meritev hitrosti prometa z mobilnim radarjem. Rezultati meritev ne odstopajo od drugih primerov v Ljubljani. Preverili smo tudi možnost ureditve lokacije za namestitev stacionarnega radarja: zaradi tehničnih razlogov to ni mogoče (tovrstni radarji zahtevajo primeren »raven odsek ceste, Hradeckega je vijugasta cesta brez dovolj dolgega ravnega odseka).

Znižanje omejitve hitrosti vožnje na 30 km/h v tem konkretnem primeru po naši oceni in tudi iz primerov iz tujine ni smiselno. Cesta je urejena za hitrost motornih vozil 40 km/h. Temu so prilagojeni vsi elementi v prostoru. Strožja omejitev je določena le na odseku s preходом za pešce v osi mostu čez Gruberjev kanal (tudi na tem odseku so sicer vsi elementi ceste izvedeni za hitrost motornega prometa 40 km/h). V primeru, da prometni udeleženci upoštevajo prometna pravila, se promet odvija varno.

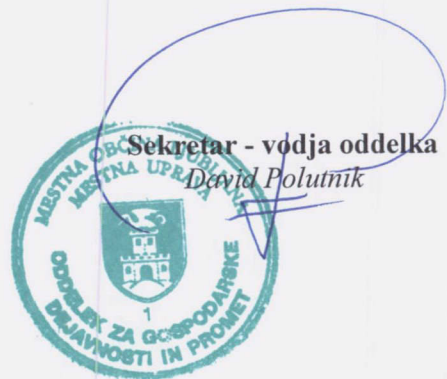
V tem konkretnem primeru ocenjujemo:

- Znižanje hitrosti bi pomenilo ponovno preusmeritev motornega prometa na Roško cesto in v križišče Roška – Dolenjska - Karlovška, kar smo rešili prav z rekonstrukcijo Hradeckega.

- Preusmeritev motornega prometa po v prejšnjem stavku opisanem scenariju pomeni več prometnih zastojev in zamud ter s tem tudi večje prometno onesnaževanje. To smo izkusili v času izvajanja prenove Hradeckega.

Ocenjujemo da smo s prenovo Hradeckega ceste dosegli željene učinke v preoblikovanju obratovanja mestnega prometa.

Lep pozdrav.



Poslati:

- Mestna občina Ljubljana, Služba za organiziranje dela mestnega sveta, g. Matjaž Bregar