Datum: 30. 1. 2012

Številka: 371-57/2012-1

MESTNA OBČINA LJUBLJANA

MESTNA UPRAVA

ODDELEK ZA GOSPODARSKE

DEJAVNOSTI IN PROMET

Trg MDB 7, Ljubljana

**Zadeva. Pripombe na *"Predlog prometne politike MOL"***

Kot predstavnik četrtne skupnosti Rožnik, torej ene izmed sedemnajstih četrtnih skupnosti ne želim komentirati vseh predlogov, ki so predvideni v prometni politiki za obdobje do leta 2015 na območju MOL. Omejujemo se samo na tiste infrastrukturne posege - ceste, ki so vidni na priloženih grafičnih prilogah ali pa so nam posredno znani iz javnih razprav in o katerih je Svet ČS Oddelku za urbanizem pisno posredoval že več kritičnih, vendar konstruktivnih pripomb.

Upam torej, da sta poleg ene v *Predlogu* označene ceste, vsaj še dve drugi, za to območje pomembni cesti, predvideni za realizacijo v tem časovnem obdobju in to:

* Brdnikova in Pot za Brdom kot prečni in bočni nasip občasnega zadrževalnika Glinščice in
* Podaljšek ceste XVII do Večne poti kot servisne ceste k novo predvidenim stanovanjskim stolpičem, (prizadetim občanom povsem nesprejemljivih)

Iz konteksta *Predloga prometne politike* je razvidno, da so bili za realizacijo predlagani že začeti projekti, stroškovno sprejemljivi in tisti ki največ pripomorejo k optimizaciji javnega in kolesarskega prometa. Žal iz predlaganih cestnih odsekov ta dobri namen ni povsem viden

V dveh priloženih grafičnih prilogah:

V *Omrežju cest in P&R do 2015* je predvidena gradnja ceste pod št. 15, ki prečno povezuje štiri prometno vzporedne ceste in to: Cesto na Brdo, Cesto na Vrhovce, Cesto Dolomitskega odreda in Tržaško cesto. To je sicer cesta, ki njeno gradnjo ČS Rožnik že mnogo let zahteva (od idejnih zasnov Tehnološkega parka), vendar bi za njen odsek med Cesto Dolomitskega odreda in Tržaško cesto težko trdili, da je poceni. Na tem odseku je potrebno zgraditi kesonski podvoz pod dvotirno železniško progo, kar bo težko izvedljivo brez začasne prestavitve proge, kar bo pomeni daleč največji del investicije. Pri tem pa ni znano, kje bo potekala hitra proga med Postojno in Ljubljano. Zelo dober prometni efekt bi dosegli že, če bi novo cesto razdelili v dve etapi in zgradili cenejši odsek do Ceste Dolomitskega odreda.

V *Omrežju cest in P&R do 2020* je predvidena pod št. 48 gradnja ceste med rondojem na Bokalcah, Cesto na Vrhovce s kratkim mostom preko Gradaščice do Ceste Dolomitskega odreda. Tudi z delitvijo tega odseka na dve etapi, torej z zgraditvijo 400 m odseka med rondojem in Cesto na Vrhovce investicijo začasno lahko zmanjšamo za vrednost nadomestne gradnje stanovanjske hiše in gradnjo mosta ter takoj dobimo možnost uvedbe krožnega avtobusnega prometa na višinsko členjeni cestni zanki Brdo, Vrhovci, Bokalce, ki poleg oddaljenosti pomeni težjo dostopnost do postaj avtobusne linije 14. Ob tem pa z menjajočo smerjo vožnje avtobusa podvojimo frekvenco voženj, ki je danes predmet pritožb, hkrati pa zmanjšamo lokalni tranzit dnevnih migrantov skozi stanovanjsko območje Vrhovcev in preko Brda. MOL bo morala končno rešiti tudi problem nelegalnega P&R ob avtobusni postaji Bokalce, ki se je delno, zaradi nočnega zapiranja parkirišča Lesnine preselil na proste površine zahodno od Doma starejših na Bokalcah.

Čeprav ob robu ČS Rožnik je zanjo kot za ostale ČS na jugu Ljubljane, izjemno pomembna čimprejšnja zgraditev 140 m dolge cestne povezave med Tržaško cesto in Jamovo cesto. Istočasno je seveda potrebna rekonstrukcija neustreznega križišča Tržaške z Gregorinovo cesto in križišča s Koprsko cesto. S tem se bistveno izboljša tudi dostopnost na teritorij ČS Rožnik, ki je svojevrstna enklava med Rožnikom in železnico, brez ustreznega trgovskega centra s slabimi povezavami proti jugu. Po zgraditvi te kratke povezave postanejo za prebivalce ČS Rožnik vsi veliki trgovski centri na jugu Ljubljane, bistveno hitreje in lažje dostopni, namesto po preobremenjenih Tržaški, Aškerčevi in Karlovški cesti, po Jamovi in Cesti v Mestni log, ki sta vzporedni omenjenim cestam.

S tem avtomatsko dosežemo v *Predlogu* tako zaželeno razbremenitev ene od mestnih vpadnic, brez uvajanja prometno tehničnih diskriminacijskih metod zmanjševanja prometa osebnih vozil in privilegiranja sezonsko pogojenega kolesarskega prometa, ki danes prehaja predvsem v domeno rekreacije (Podobna distribucija prometa med dvema cestama se bo zgodila tudi med Dunajsko cesto in novo Štajersko cesto, posebno po zgraditvi Fabianijevega mostu, saj je med njima med Črnučami in Železniško postajo brez Severne obvoznice osem dobrih prečnih cest).

Ob tej priložnosti moram ponovno opozoriti na dejstvo, da niti ob sprejemanju GUP niti ob sprejemanju IPN, niti sedaj, ob obravnavi *Predloga prometne politike*, niso bile prikazane javnosti karte prometnih obremenitev. To bi bilo nujno, da bi se občani lahko prepričali, da bodo prognozirane prometne obremenitve na bolj ali manj izpopolnjeni cestni mreži v raznih časovnih obdobjih, ustrezne njihovim željam in pričakovanjem.

Glede na izkušnje, kako presenetljivo velik vpliv na obremenitev avtocest in razbremenitev ostalih cest je imela uvedba vinjet, lahko pričakujemo obrnjen proces po uvedbi satelitskega cestninjenja, posebej če vemo, da je bila sicer obširna in kompleksna prometna študija preveč optimistična. Optimistična v smislu namišljenih privilegijev za Ljubljano kot so: nižja cestnina, ki naj bi jo imel promet na AC obroču okrog Ljubljane, sploh nižji nivo cestnine in večja ekonomska moč prebivalstva. Skrb zbuja tudi dejstvo, da se načrtovalci mreže niso dovolj poglobili v razumevanje študije in se zadovoljili, kot smo videli, samo s potrjevanjem svojih zamisli s strani izdelovalcev študije.

Ker nekatere izpopolnitve srednjega obroča ponujajo bližnjice AC obroču in so že po optimističnih prognozah preveč obremenjene, kako pa bodo obremenjene šele po realnih, je sedaj skrajni čas, da se izvede obljubljeni preizkus in natančna ocena modificirane variante obroča s predorom pod Rožnikom na območju med Vičem in Rožno dolino na območju naše ČS.

Generalno pa v teh *Predlogih* motijo stvari kot protislovja v *Predlogih,* kjer se predvideva efektivno zožitev mestnih vpadnic, istočasno pa DARS v sklopu 11,8 mio € vredne izvedbe četrtega kraka križišča pred predorom v Šentvidu načrtuje tudi širitev Celovške ceste. Pri tem pa je v *Omrežju cest in P&R do 2020* pod št. 32 predvidena gradnja ceste Stanežiče - Brod z novim AC priključkom Brod in rekonstrukcija Nemške ceste.

Postavitev nekaterih namerno nekorektnih tez in nato postavitev njihovih antitez, ki ustrezajo željam načrtovalcev ter na njihovih izhodiščih predlogi novih tehničnih elementov cest, kot so bili uporabljeni na marginalnih predelih nekaterih tujih mest.

V ZDA so od sredine 50 let do 1961 potekali v vsej cestni stroki znani AASHO testi, za dimenzioniranje vozišč, ki so se v 10 letnih ciklih obnavljali še po letu 2000 in enako znani NCHRP testi za ugotavljanje vpliva širine vozišča, oziroma voznih pasov, strukture prometa, psiholoških vplivov raznih ovir na prometne nesreče in zastoje.

Novi, ožji vozni pasovi, določeni v *Predlogih* so zato nesprejemljivi, saj ne upoštevajo števila razporeditve in izvedbe križišč, števila in lokacij avtobusnih postajališč, niti ne enostavni predvsem pa ne poceni.

Člani sveta ČS Rožnik pričakujejo, da boste upoštevali predloge in dopolnitve glede prioritet, časovnega obdobja in korektnosti preizkusov variant, z željo po čimhitrejših prometnih efektih.

Anton Gunde, udig

Predsednik Sveta

Četrtna skupnost Rožnik

Mestna občina Ljubljana

Vročiti/poslano:

* OGDP, MU, MOL, Trg MDB 7
* Podžupan, prof. Koželj, Mestni trg 1
* OUP, MU, MOL, Poljanska 28
* SLS, MU, MOL, Amrožev trg 7
* Zbirka dokumentarnega gradiva

Priloge:

* Suhi zadrževalnik Brdnikova cesta
* Rožna dolina cesta XVII