

Informacija o izvajanju 10-letnega programa izgradnje cest v Ljubljani

V odloku o programu izgradnje cestnega omrežja na območju mesta Ljubljane v 10-letnem obdobju, ki ga je skupščina mesta Ljubljana sprejela na 2. seji zborov dne 28. 6. 1974 (Ur. list SRS, št. 26-74) so zajete naslednje ceste in semaforška mreža s predvideno dinamiko po letih in gradbenih fazah:

I. 1974-1979

mestna obvozna cesta v odseku Črnuče-Dolgi most

1974-1975 Karlovski most

Drenikova cesta

Celovška cesta (I. etapa)

Prešernova cesta

II. 1976-1983

mestna obvozna cesta v odsekih Črnuče-Šmartinska cesta

Dolgi most-Dolenjska cesta

Celovška cesta (II. etapa)

Tržaška cesta

Celovška (III. etapa)

Jarška cesta (Šmartinska)

Njegoševa cesta

Topniška cesta

Poljanska cesta

Litijska cesta
Dolenjska cesta
Zaloška cesta
Masarykova cesta
Vilharjeva cesta
Titova cesta

Odlok ne vsebuje podrobnejše letne dinamike, temveč so ceste navedene po posameznih obdobjih.

SIS za gradnjo cest Ljubljana je pričela z operativnim in organizacijskim delom sredi leta 1976. Pri uresničevanju 10-letnega programa izgradnje cest v Ljubljani se je oprla na srednjeročni družbeni plan Ljubljane za obdobje 1976-1978, ki ga je skupščina mesta Ljubljane sprejela na 24. seji dne 29. 7. 1976 (stran 12 - Družbeni plan razvoja Ljubljane 1976-1978)

Na podlagi srednjeročnega družbenega plana Ljubljane je SIS za gradnjo cest izdelala podrobnejši srednjeročni plan izgradnje cestnega omrežja v Ljubljani za čas do leta 1984. Program je bil dokončno sprejet na 3. seji skupščine SIS za gradnjo cest dne 31. 3. 1977. Predloženi sred-

njeročni program so obravnavale in z njim soglašale skupščine občin in mesta. Po globalni dinamiki sprejetega odloka in po sprejetem srednjeročnem programu je bila v srednjeročnem obdobju predvidena priprava tehnične dokumentacije in izgradnje sledečih cest oz. cestnih objektov v Ljubljani:

a) ceste in objekti, ki so zdaj že zgrajeni:

1. Karlovško vozlišče, razen ceste za Gradom, investicijska vrednost 220 mio din;

2. Drenikova cesta, dolžina 1400 m, investicijska vrednost 150 mio din;

3. Celovška cesta I. faza (obvoz za Šentvidom) dolžina 1684 m, investicijska vrednost 1320 mio din;

b) ceste, ki so v gradnji:

4. Prešernova cesta ob železnici, dolžina 1250 m, investicijska vrednost 350 mio din;

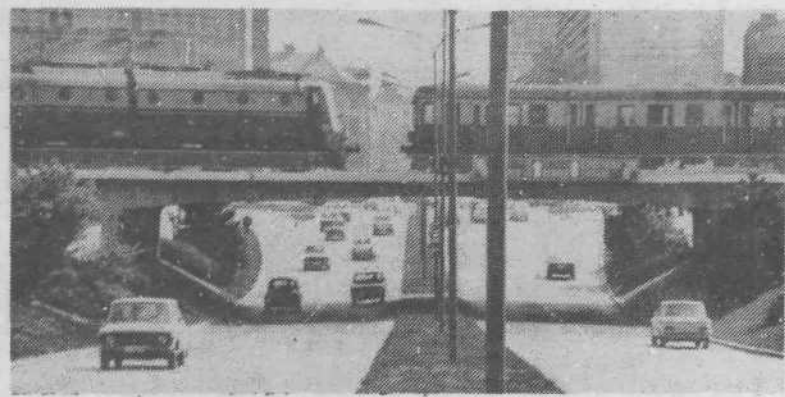
5. Celovška cesta II. faza, dolžina 2100 m, investicijska vrednost 263 mio din;

6. Obvoznica Celovška-Dolgi most - začetek del, dolžina 9500 m, investicijska vrednost 1320 mio din;

c) ceste, ki naj bi jih začeli graditi v letu 1979:

7. Poljanska in Litijska cesta, dolžina 1600 m, investicijska vrednost 150 mio din;

8. Južna obvoznica (avtocesta), dolžina 6500 m, investicijska vrednost 1060 mio din.



Center in Bežigrad na vrhu

Po podatkih Zveznega zavoda za statistiko je znašal lani narodni dohodek na prebivalca Slovenije 57.024 dinarjev. Med občinami je na prvem mestu seveda Ljubljana Center, sledi ji Ljubljana Bežigrad, pa Velenje, Celje, Nova Gorica, Jesenice, Piran, Ljubljana Moste-Polje, Ravne na Koroškem, Koper itd. Ljubljanska občina Šiška je na 12. mestu med slovenskimi občinami, občina Ljubljana Vič-Rudnik pa na 45. mestu po narodnem dohodku na prebivalca. Na zadnjem mestu v Sloveniji je občina Lenart, kjer je znašal narodni dohodek na prebivalca 15.967 din v letu 1977.

V primerjavi z letom 1976 se je narodni dohodek na prebi-

valca občine Center in Bežigrad povečal v letu 1977 za 22%, v Šiški za 17%, v Mostah za 16% in na Viču za 12%.



Nardni dohodek na prebivalca ljubljanske občine v letu 1977

Radio Glas Ljubljane

Radio Glas Ljubljane poslušajte vsak delavnik od 16. do 19. ure na srednjem valu 241,5 metra - 1242 kHz in na UKV 89,3 mHz. Spored preberite v Dnevniku in Delu. Telefon radia Glas Ljubljane: 325-494, v studiu 261-876.



gijo še bolj na tesnem kot smo sedaj. Ljubljana bo čista in plovna, na njenih bregovih pa bo poskrbljeno za rekreacijo. Do leta 2000 bo potrebno poskrbeti tudi za zadostno število domov za ostarele, saj postaja Ljubljana mesto starejših ljudi in ne mladih.

BORUT SMRKOJ: (tajnik pravne fakultete)

Ekološki problem je na prvem mestu in če se bo onesnaževanje razvijalo tako naprej, lahko pride do takega stanja, kot so ga imeli v Londonu leta 1952, ko je zaradi onesnaženosti umrlo 4000 ljudi. Zato bi morali v prihodnosti zapreti promet v strogem centru, razen seveda za mestni promet. Center bi bilo treba spremeniti v strogi poslovni center. Ostali deli Ljubljane naj bi dobili veliko zelenic in nasadov. Ljubljano bi bilo treba očistiti in urediti njeno okolico za rekreacijo. Soseske, ki so danes samo spalne, bi morale biti v prihodnosti tudi kulturno rekreacijske površine, saj se bo človek drugače spremenil v robota. V prihodnosti bi bila boljša



gradnja manjših stanovanjskih hiš, saj bi le tako prišlo do večje povezanosti med prebivalci, kar marsikje že danes pogrešamo.

MAJA JAGODIC: (študentka na filozofski fakulteti)

Verjetno se bo Ljubljana še



zelo razvijala in glede na porast prebivalstva bo potrebno bolj poskrbeti za sprostitev,

saj danes še vedno premalo mislimo na to. Rekreacijo bo treba vključevati v delovni čas. Poskrbeti bo treba v večji meri tudi za kulturne objekte, da bi kljub življenjskemu tempu v prihodnosti obdržali svojo človeškost. Ljubljana naj bi bila v prihodnosti zopet »bela«, vendar bo prej potrebno preprečiti onesnaževanje. Ukrepati bi bilo treba tako pri gospodinjstvih, ki ogrevajo s trdim in tekočim gorivom, kot pri industrijskih objektih, ki onesnažujejo okolico. Ohraniti bi morali tudi več zelenic, saj bomo le tako imeli osnove za zdrav razvoj in življenje. Današnji center bi morali zapreti za individualni promet, saj gre lahko vsakdo z lastnimi močmi od enega konca do drugega. Nasplošno pa se bo Ljubljana razvijala v širino.

MARJAN ŠKUFCA: (uslužbenec, Ljubljanska banka)

Ljubljana v prihodnosti ne



bo mesto stolpnic, z izjemo centra, se pravi poslovnih stavb in blagovnic, ki stojijo

že danes. Okolica bi morala biti pozidana z nizkimi zgradbami in vrstnimi hišami. Manj bo betonskih naselij, ki jih tako radi gradimo danes in ki človeka psihično ubijajo. Zgrajene bodo obvoznice in hitre ceste. Center bi bilo treba zapreti za individualni promet, Viator pa bi že moral začeti počasi razmišljati o brezplačnem prevozu, kar je ponekod po svetu že v navadi. To bi se dalo urediti z raznimi prispevki. Rabili bomo tudi več zelenic in Tivoli bi moral ostati neokrnjen. Očistiti bi bilo treba onesnaženi zrak.

MIRJAM PETEK: (dijakinja, gimnazija Ivan Cankar)

Čez 20 let bi lahko bilo več zelenja. Promet naj ne bi šel skozi center, ampak bi bile urejene obvoznice. Mladi bi imeli več prostora kjer bi se lahko zbirali, ne pa tako kot zdaj, ko se lahko sestajamo le po raznih lokalih. Kanalizacija bi morali prečiščevati, na



tovarne pa montirati filtre za prečiščevanje onesnaženega zraka in odplak. Mislim, da bo

center ostal isti, spremenila pa se bo predvsem okolica Ljubljane.

FRANC KOS: (prodajalec, Metalka)

Treba bo nekaj narediti glede onesnaževanja zraka. Izprazniti bi bilo treba center in ga pustiti samo za mestni promet. Leta 2000 bi lahko začeli delati tudi podzemeljsko železnico. Ne bi bilo dobro, da bi zidali visoke stavbe. Rabili bi več manjših sosesk z veliko zelenja, kar bi ustvarjalo toplo, domače okolje. V teh soseskah bi moralo biti poskrbljeno tudi za družabno življenje. Tovarne bi morale dobiti čistilne naprave, prav tako pa bi morali ukiniti kurjenje na trdo gorivo in kurilno olje. Na bregovih Ljubljane bi lahko bilo tako kot včasih, ko je bila reka še čista. Center se bistveno ne bo spremenil, lahko pa bi tu osredotočili specializirane trgovine, tako da ne bi bilo



treba prehoditi cele Ljubljane, zaradi nakupa kakega artikla. T. E.