

# Medvode - osnovni problem podvozi



NA POBUDO krajevne konference SZDL Medvode in drugih medvoških družbeno-političnih organizacij so se 13. 1. 1970 sestali predstavniki ljubljanskega urbanističnega zavoda ter projektivnega ateljeja in predstavniki Skupščine občine Ljubljana-Siška s podpredsednikom Romanom Dermašom, v cilju, da bi pereč problem obeh programiranih podvozov v Medvodah končno premaknili z mrtve točke. Sestanku so prisostvovali tudi predstavniki ZZTP ter republiški poslanec za medvoško področje tov. Brajnik Edo.

Medvoški bazen predstavlja zaradi svoje specifične lege poseben komunikacijski problem, v katerem zlasti izstopa potencialna potreba po izboljšanju prometne varnosti. Ze nekaj bežnih podatkov nam to ugotovitev lahko v celoti potrdi.

Posebna komisija, ki je 15., 17. in 19. decembra 1969 ugotavljala frekvenco prehodov preko železniške proge, na odseku, pod katerim naj bi bil zgrajen podvoz, je prišla do podatkov, ki gradnjo podvoza pod železniško progo še bolj utemeljujejo. Ugotovila je namreč, da so bile vsak dan zapornice zaprte povprečno 8,4 ure in da se je ustavilo pred zaprtimi zapornicami po 700 osebnih in tovornih avtomobilov. Vsak dan je namreč odpeljalo in pripeljalo v Medvode po 60 vlakov — pri tem so všteta tudi premikanja kompozicij v obsegu medvoške železniške postaje. Komisija je nadalje ugotovila, da je prešlo progo (v razdobju 17 ur) ob zaprtih zapornicah povprečno vsak dan po 508 pešcev, kolesarjev in mopedistov, od katerih si je vsak na svoj način pomagal, da bi bil čimprej na drugi strani, tvegajoč pri tem večkrat lastno življenje. Ta podatek nam zgovorno dokazuje možnost za nove nesreče, ki jih je bilo na tem prehodu že veliko. Črna kronika tega prehoda beleži več smrtnih žrtev in težkih poškodb. Ze

sama frekvenca prehodov čez progo ob zaprtih zapornicah resno opozarja, da je treba iskati rešitev problema le v gradnji podvoza pod železniško progo. Na drugi strani bi bilo treba še izračunati gospodarsko škodo, ki jo povzroča zastoj pred zapornicami vozilom oziroma podjetjem, kamor so ta vozila namenjena.

Da bi se skrajšalo čakanje pred zaprtimi zapornicami, je komisija predlagala, da se nastavi začasno zaporničar, ki bi do zgraditve podvoza skrbel za spust in dvig zapornic v najkrajšem možnem času. Seveda je to le premostitveni ukrep, ki je zaradi gostote prometa nujen in ga bo treba takoj realizirati.

Glede na prometno varnost in ekonomski vidik, bi moral imeti podvoz pod železnico prednost pri graditvi, dasiravno predstavlja ta podvoz večji problem z ozirom na ustrezno lokacijsko rešitev in priključke, ki jih bo treba prilagoditi cesti I. reda in pri tem npr. upoštevati montažo semaforjev.

Če upoštevamo celotni promet, ki se odvija po cesti I. reda, lahko hitro ugotovimo, da bo treba takoj pristopiti h gradnji podvoza, pod cesto I. reda, ki bo povezal naselje pod Svetjem s starim naseljem v Medvodah. Frekvenca prometa na cesti I. reda je tolikšna, da so občani, ki se poslužujejo ceste I. reda kot pešci, bodisi da hodijo iz naselja Svetje proti centru Medvod in obratno, v vsakodnevni nevarnosti pred tiso-



čerimi vozili, ki vozijo po cesti I. reda v obeh smereh. Tudi ta odsek ceste ima svojo črno kroniko, v katero se vpisuje skoraj vsak teden nova žrtev. Gradnja podvoza je edino funkcionalna in vsestranska rešitev.

Skupnemu sestanku med predstavniki medvoških družbeno-političnih organizacij in predstavnikov, ki so bili zadolženi za izdelavo potrebne dokumentacije, je sledil dne 14. I. 1970 sestanek v ljubljanskem urbanističnem zavodu, ki mu je prisostvoval tudi podpredsednik Skupščine občine Ljubljana-Siška Roman Dermaša. Na tem sestanku so bili sprejeti sklepi, ki obvezujejo ljubljanski urbanistični zavod za izdelavo lokacijske in projektne dokumentacije kot elaborata s tem, da se do 20. februarja 1970 izdela prometna analiza ter lokacijska dokumentacija za objekt cestnega podvoza pri naselju Svetje z vsemi potrebnimi soglasji. V tem smislu je bil zadolžen ing. Kragelj Jože za terenske meritve in izdelavo geodetske podloge v merilu 1 : 1000. Geodetski oddelek LUZ-a bo izvršil vsa ustrezna merjenja do 25. januarja 1970. Do 10. 2. 1970 bo ing. Pečenko Pavel izdelal prometno analizo v dveh variantah, s tem, da se strokovni svet bo izdelavi prometne analize odloči za izbiro najustreznejše variante. Že pri izdelavi prometne analize pa bo moral ing. Pečenko tesno sodelovati s prometnimi organi, ki so merodajni za izdajo soglasij k lokacijski dokumentaciji.

Okvirni rok izdelave posameznih projektov je naslednji:

Glavni projekt cestnega podvoza naj bi bil izdelan do 15. aprila 1970, glavni projekt ceste s povezavo naselja Svetja s starim delom Medvod pa naj bi bil izdelan do 30. junija 1970. Glavni projekt železniškega podvoza ter glavni projekt ceste s projekti predvidenih komunal-

nih napeljav pa naj bi bil izdelan do 30. oktobra 1970.

Iz bežno nanizanih podatkov o problemu izboljšanja prometne varnosti v Medvodah je razvidno, da v vrsti odprtih problemov izstopata zlasti oba podvoza, ki jih bo treba čimprej zgraditi na omenjenih odsekih. Da zadeva ni tako enostavna, nam dokazuje že sam postopek, po katerem si je treba pribaviti ustrezna soglasja in potrebno dokumentacijo. Nato pa se bo pojavilo vprašanje, kje dobiti sredstva.

Vlado KOŠIR

## Klub odbornikov o proračunu

Šišenski odborniki so na svojem zadnjem klubu razpravljali o težki situaciji, katera je nastopila zaradi pomanjkanja sredstev v občinskem proračunu. Kljub temu, da so lani dohodki zelo ugodno pritekali v občinski proračun in so bila v letošnji proračun prenešana zelo visoka sredstva, so bili odborniki postavljeni pred dejstvo, da za vse zahteve uporabnikov proračuna ni dovolj denarja. Težak položaj so povzročile predvsem anuitete za vedno večje investicije v šolske objekte in ustanove otroškega varstva.

Zaradi nastalega položaja so se odločili, da znižajo nekatere postavke v letošnjem proračunu tako, da bi pridobili sredstva, ki so potrebna drugje. V ta namen so predlagali znižanje obveznosti za leto 1970, katero je dolžna občina poravnati splošnemu gradbenemu podjetju Grosuplje za prizidek pri gimnaziji Sentvid in sicer za 100 milijonov tako, da bi ta obveznost znašala letos 322 milijonov starih dinarjev. Pridobljena sredstva pa bi razporedili po drugih postavkah proračuna in sicer: 60 milijonov za krajevne skupnosti v namene vzdrževanja domov, 2 milijona za Mladinski klub v Zgornji Šiški, 3 milijone za Mladinski klub v Medvodah, 8 milijonov za rekreacijski center Mostec, 2 milijona pa za kulturno dejavnost. Preostalih 30 milijonov pa so razporedili v postavko: tekoče rezerve za nepredvidene stroške, ki bi lahko nastali tekom leta.

Sedanja situacija v občinskem proračunu ni rožnata. Prav zaradi tega so sprejeli odborniki stališče, da bo potrebno v prihodnje še bolj paziti na to, kako se opravljajo investicije z občinskimi sredstvi. Odborniki so menili, da bi marsikje lahko privarčevali več sredstev, če bi bolj stalno spremljali, kako se izvajajo dela na posameznih investicijskih objektih.