

# Zapleti in razpleti na Titovi cesti

V začetku tega meseca, točneje 8. julija ob osmih zjutraj, so zaradi napeljave kolektorja in gradnje podhoda za pešce zaprli Titovo cesto na Ajdovščini (med Figovcem, Gosposvetsko in Dalmatinovo) in Kidričevo ulico. Dela bodo trajala predvidoma štiri mesece, za ta čas pa velja obvozni prometni režim za vsa motorna vozila — po Gosposvetski, Zupančičevi in Kidričevo za mestni javni promet, torej avtobuse, drugi vozniki pa morajo iz Zupančičeve obvezno zaviti na Cankarjevo, v obratni smeri pa velja obvoz po Cankarjevi, Prežihovi, Puharjevi in Prešernovi cesti.

Nekoliko »naokoli« morajo tudi pešci. Zanje so tik ob ograji na ploščadi pred Figovcem uredili poseben hodnik do Leninevega parka in naprej do Kidričeve ulice, v nasprotni smeri pa imajo pešci »obhod« na prehodu med Titovo 18 in 20 pri Manufakturi, po ploščadi Borisa Kraigherja, mimo nove Metalke, čez Dalmatinovo do Titove in naprej.

V zvezi s to zaporo so se seveda že prej pojavljala številna vprašanja. Denimo, češ da si po eni plati prizadevamo kar največ prometa »spraviti iz strogega centra« — nekateri se sploh ogrevajo za prepoved prometa v centru mesta — in po drugi plati, zakaj »se gremo tako velike investicije«.

Vsa ta in številna druga vprašanja v zvezi z gradnjo na minulem sestanku z novinarji in predstavniki prometnega urada na oddelku za gradbene in komunalne zadeve občine Center, so, kot so zagotovili, na

ustreznih službah dobro pretehtali.

Povedali so, da prometa v Centru mesta, ki je poslovno turistično središče, v nobenem primeru ni mogoče preprosto ukiniti, za boljšo urejenost prometnih razmer bo treba urediti kar največ enosmernih ulic. (V zadnjem času so jih res začeli urejati tako, da se marsikateri voznik, ki po »stari navadi« zapelje »v prepovedano smer, najprej jezli zaradi prekrška, po drugi pa zato, ker včasih kratkomalo ne more tja, kamor je nameraval. Prometni znaki ga usmerjajo daleč naokoli ali pa sploh čisto drugam. To velja, denimo, za predel vzdolž Prešernove, Cankarjeve, ulice. Za varnost pešcev pa bo poskrbljeno z gradnjo podhodov — postopoma jih bodo vzdolž Titove zgradili še nekaj.

Tudi glede časa — trdijo nekateri, da je zdaj turistična sezona na vrhuncu, torej je čas slabo izbran, prevladalo pa je mnenje, da je zdaj Ljubljana praktično prazna, ljudje množično odhajajo na dopust, prav tako pa so, kot kaže, upoštevali priporočila prometnih strokovnjakov, naj v času zapore puščajo svoje avtomobile doma in uporabljajo mestne avtobuse. Sicer pa te gradnje, kot so povedali, ni bilo mogoče načrtovati za poznejši čas, zaradi same narave dela.

Nekaj dni pred zaporo Titove na Ajdovščini so sklicali na oddelku za gradbene in komunalne zadeve občine Center sestanek s predstavniki »vseh prizadetih« lokalov vzdolž Titove, od Iskre do Pionirja. Predstavniki Iskre, Alpine, Borca, Vitorja, Pionirja in drugih, ki so zaradi zapore skriti za ograjo, so se zavzemali, naj bi na vogalu Iskre, kjer ni prehoda, uredili prehod za pešce z nekakim visečim mostom Strokovnjaki, ki so ta in podobne predloge proučili, so to odločno odklonili. Ne le zaradi tega, ker bi bilo to silno drago, ampak ne bi bilo mogoče zagotoviti ustrezne varnosti za pešce.

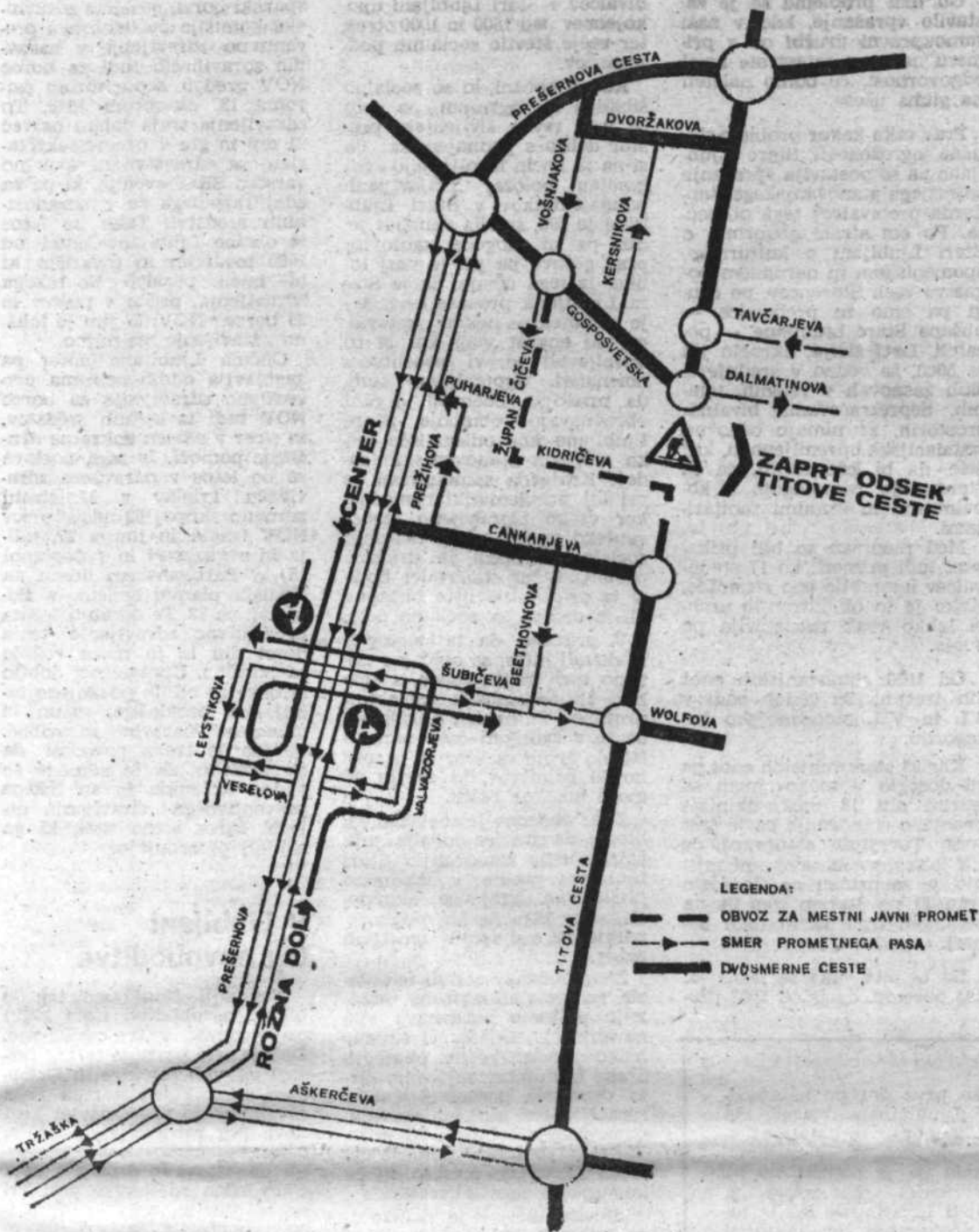
Trgovci so prav tako poudarjali, da bodo zaradi zapore »škodovani«. Viator, denimo, se je moral celo preseliti na Titovo 38, Prodajno razstavna galerija založbe Borec, ki so jo nekaj mesecev obnavljali in je prav zdaj pričakovala veliko tujih turistov, bo, kot se bojijo, skrita in bo prav tako utrpela škodo. Enako so seveda govorili vsi trgovci. Nazadnje so se le nekako sporazumeli, da bodo na začetku Kidričeve uredili ustrezne reklamne napise, soglasno pa so zahtevali, naj se izvaja — Gradis — tokrat »drži roka«.

Sicer pa si oglejmo, kako bodo dela potekala. Prvi teden so sicer že začeli brniti vrtni stroji, to so bile nekakšne priprave — na delu pa so bili tudi arheologi, ki so budno pazili, če bi morebiti odkrili kaj zanimivega vendar — v času ko to pišemo, nismo mogli zvedeti, ali so nemara našli kaj arheološko vrednega. — Približno tri tedne bodo potrebovali za prenavljanje komunalnih vodov. Zamude utegnejo nastati pri tistih delih, ko bodo morali ojačevati temelje stavbe, v kateri sta Iskra in Gospodarska zbornica (to bodo morali namprej precej spodkopati) — in seveda pomanjkanje gradbenega materiala, zlasti cementa in betonskega železa.

Na gradbišču bo delalo nad 60 ljudi, po 12 ur dnevno, če

D. S.

Nadaljevanje na 6. strani



## Ljubljana 2000

Kar se velikokrat zgodi, te ne prizadene več, je nekoč dejal Erich Maria Remarque. Verjetno lahko domnevamo, da tako misli že marsikateri Ljubljančan, ko se sprehaja skozi svoje mesto. Danes je Tavčarjeva enosmerna, jutri je dvosmerna, pojutrišnjem pa... In vedno nekaj podirajo, vedno nekaj prekopavajo. In res — morda smo bili v začetku tudi prizadeti, morda smo se jezili, morda pa nam je bilo celo vseeno, toda kmalu smo postali ravnodušni, navadili smo se na ceste, ki »spreminjajo smer« čez noč, navadili smo se na cestne zapore, ropot agregatov, dim in smrad. In morda se je kdo med nami celo vprašal: Zakaj? Čemu le? Zato smo obiskali Skupščino občine Ljubljana-Center, oddelek za urbanizem, gradbene zadeve in komunalo in se o tej problematiki pogovarjali s strokovnjakoma s tega področja inž. Bogdanom Opresnikom in dipl. pravnikom Emilom Zalarjem.

Emil Zalar je bil mnenja, da se občanu s sprejetjem nove ustave, z uvajanjem delegatskega sistema vsi problemi, s katerimi se ukvarja, veliko bolj približajo.

»Občani bodo bolj vključeni in veliko bolj seznanjeni s celotno problematiko na vseh področjih, tako tudi na področju urbanizma, prometa in komunale.« je bil mnenja inž. Opresnik. Po njegovem mnenju bo izvršni svet (občinske skupščine Ljubljana-Center — op. p.) nedvomno še naprej reševal vsa vprašanja, ki se pojavljajo, tako na področju urbanizma kot tudi prometa in komunale. »Vendar bodo z vzpostavitvijo delegatskega sistema in delegatskih odnosov z gradivom za skupščino seznanjene s problematiko vse delegacije, v TOZD, KS in družbenopolitičnih organizacijah,« je dodal inž. Opresnik.

Ko smo se pogovarjali o nalogah, ki jim bo treba, v luči novih ustavnih sprememb posvetiti največ pozornosti, sta bila oba sogovornika mnenja, da bo, kar zadeva urbanizem, to predvsem Ljubljana 2000. Tu so najpomembnejša predvsem osnovna izhodišča programa za Ljubljano 2000, za program, ki je sedaj pri koncu prve faze.

### LJUBLJANO PEŠCEM

Kar zadeva promet, bo najpomembnejša naloga na vsak način desetletni program razvoja cestnega omrežja, ki zadeva, po mnenju inž. Opresnika, tako Ljubljano kot mesto, kot tudi vprašanje navezave mesta na slovenski cestni križ.

Bistveni spreminjalni predlog izvršnega sveta je namreč bil, naj bi ne šli v rekonstrukcijo mestnih vpadnic, »ker ne

želimo povečanega prometa, predvsem tranzitnega skozi mesto«.

Nujni cestno prometni ukrep od leta 1975 do 1979 bo gradnja severozahodne in južne vpadnice (Črnuče—Dolgi most—Dolenjska cesta), s čimer naj bi prišlo do občutne razbremenitve sedaj najbolj obremenjenih vpadnic.

Sicer zaenkrat še ni popolnoma jasno, kot se je izrazil inž. Opresnik, od kod zagotoviti deset starih milijard letno, vendar je mnenja, da bo ta problem v prihodnjih petih letih moč rešiti, kar bo seveda rešilo izredno akutno vprašanje mestnih tranzitnih cest.

Kritična pripomba, ki sta jo govornika izrekli na račun sedanjih prometnih študij, in sicer dejstvo, da le-ta ni analizirala javnega prometa v Ljubljani, je tudi bistvena pomanjkljivost desetletnega programa razvoja cestnega omrežja. Po njunem mnenju gre tudi za željo »izpraznitve« Centra, ki bi ga »vrnila« pešcem, in sicer s tem, ko bi tranzitni promet potekal mimo Ljubljane, kar bi seveda takoj omogočilo tudi drugačen prometni režim v Centru.

Dokler pa bosta Resljeva in Prešernova cesta glavni tranzitni žili, bo seveda ta problem nemogoče reševati. In vsaj tako dolgo bo ostalo odprto vprašanje Wolfove ulice.

### »SLON« IN »KOMPAS« OSTANETA

V nadaljevanju pogovora sta sodila, da so zadnji prometni ukrepi spremenjenega prometnega režima le delni pričetek dolgoročneje zapore ožjega mestnega središča za osebne avtomobile in obenem ustvar-

janje večjih površin za pešce, delno prilagajanje sezonskih konic (Prešernova...) ter prilagajanje nujnim komunalnim delom. Zapora na Ajdovščini, ki bo trajala štiri mesece, poteka zaradi graditve podhoda med Metalko in Figovcem in zaradi gradnje kolektorja v smeri od Kidričeve do Ajdovščine.

Zapora na Resljevi cesti, ki bo predvidoma trajala en mesec, bo zaradi rekonstrukcije obstoječega vozišča v isti širini, ki je sedaj vsekakor preobremenjeno. Ob tem velja omeniti zagotovilo, da bodo drevesa ostala nedotaknjena.

Do zapore na Bavarskem dvoru (trajala bo pol leta) bo prišlo zaradi gradnje podhoda in kolektorja od Pražakove pod Titovo cesto.

V pogovoru smo tudi zvedeli, da bodo prihodnje leto pričeli z aktivno gradnjo ploščadi Borisa Kraigherja. Prvo resno delo je že omenjeni podhod pri Ajdovščini, julija bodo porušili hiše na Titovi cesti, tako da bodo do jeseni ostale le zgradbe Manufakture, Kompasa in Slona. Toplovod na Dalmatinovi je že tudi zgrajen, tako da je po besedah inž. Opresnika res lahko pričakovati prihodnje leto v upanju, da bo predvidena gradnja ploščadi stekla po načrtu.

Prav zaradi navedenih gradenj in zaradi omenjenega načina reševanja tranzitnega prometa pa je že prišlo (in bo še v večji meri) do širšega posega v ožje mestno središče, kar zadeva ureditev prometne situacije. Tu gre predvsem za ukrepe enosmernih cest, prepovedi zavijanja v levo ter prvih zapor, katerim bodo sledile, kot smo lahko slišali, še druge.