

Ižanka še naprej povzročča hudo kri

Vse kaže, da na Ižanki ne bo miru, dokler ne bo cesta dočkala temeljito obnovo. V petek, 22. junija je prizadetim krajanom podkriškega območja znova prekipelo, in z dveurno protestno zaporo Ižanske ceste so ponovno opozorili, da je promet na njej že več kot nevarno in da je že skrajni čas, da se prične z obnovitvenimi deli.

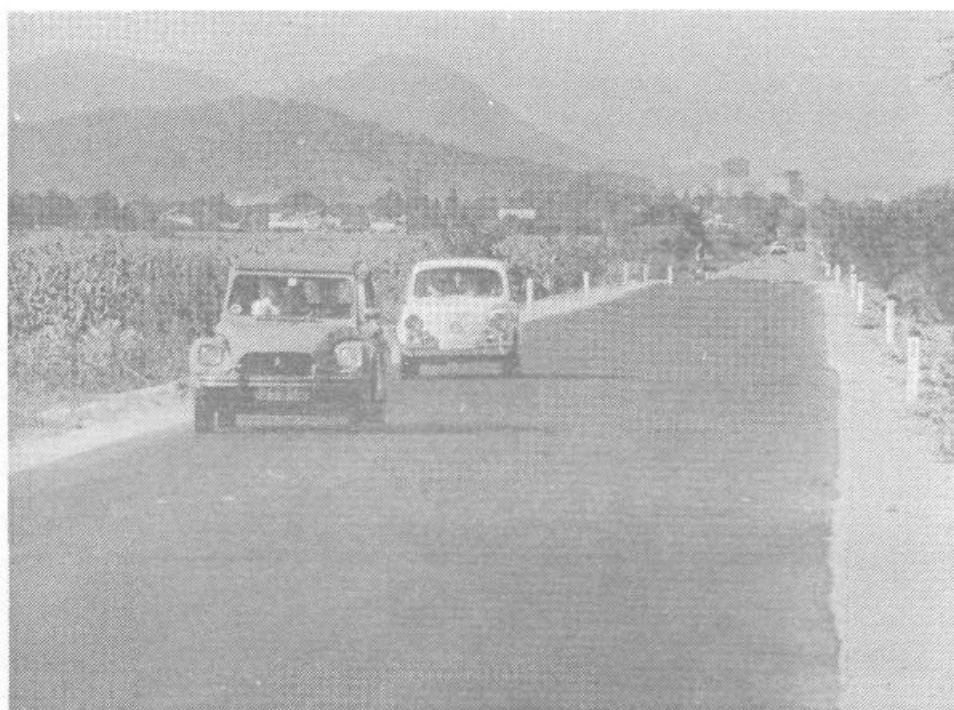
»To je zagotovo ena najslabših cest v Republiki Sloveniji in cesta, ki povzročča največjo materialno škodo na prevoznih sredstvih,« so kategorično zapisali v svojem protestnem razglasu odgovorni na KS Iga, ki je prevzela levji delež pri akciji za boljšo ižanko, hkrati pa opozorili, da bodo zapore stopnjevali do končnega zaprtja ceste, če ne bodo stekle aktivnosti za njeno ureditev.

Novi predsednik IS občine **Davor Valentičič**, ki je prišel mirit razgrete krajanke, prizadetim ni mogel obljubiti kaj več kot obljublja republiška uprava za ceste: projekt je enostavno prevelik finančni zalogaj, da bi ga zmogli kar čez noč. »Vsako pravi, da je to velik oreh. Toda

celega ne morem kar naenkrat pogoltniti. To je republiška cesta. Republika pa ima še druge probleme... Radi bi, da bi projekt nekdo prevzel, z republiškim denarjem seveda. Vodja projekta bi denimo lahko bil bivši ljubljanski sis za ceste. Moralo pa bi steči več akcij hkrati: najprej bi bilo treba speljati promet čez Škofljico, nato pa doseči sporazum, da bi začeli z nasipavanjem in odmaknili jarke proč.«

Če je verjeti republiški upravi za ceste, naj bi obnova celotne ižanke prišla v program šele v naslednjem srednjeročnem obdobju 1991/95. Letos naj bi uredili le križišče Ceste 18. divizije in ižanke. Celotna obnova Ižanske ceste pa naj bi nastala kar 161 milijonov dinarjev (od tega naj bi samo najdaljši odsek od Peruzzijske do Iga »požrl« 109 milijonov dinarjev). Zato pa republiška uprava za ceste obljublja, da bodo še letos zakrpali najbolj dotrajane in nevarne dele cestišča in tako vsaj za silo izboljšali varnost ceste.

B. VRHOVEC



Ped asfalta za Ižanko

V dolžini skoraj enega kilometra je v neposredni bližini Iga obnovljena Ižanska cesta. Strokovnjaki Republiške uprave za ceste so na tem delu pravzaprav opravili preizkus nove tehnologije. Na delu je bil stroj, ki je istočasno drobil bivše vozišče in ga dodatno mešal še z dodatnim gramozom, ki mu je bil dodan bitumen. Na takšen način je spod-

nji ustroj vozišča veliko bolj odporen, nanj pa je treba dodati še nekoliko debelejši sloj asfalta.

Če se bo ta preizkus na teh barjanskih tleh pokazal za uspešnega, bo nedvomno veljalo razmišljati tudi o tovrstni sanaciji oziroma prenovitvi Ižanke na krajši rok, dokler ne bo začrtana drugačna rešitev nove ižanke.

Krajanje z Ižanskega o svoji cesti

Janez Uršič, Iga:

»To je naravnost obupna cesta. Prav je, da so jo začeli popravljati, vendar pa bi jo morali najprej začeti tam, kjer je najbolj potrebna. To pa je med razpotjem za Iško loko in Mateno.«

Janko Kozina, Iška vas:

»Cestni odsek Ižanke, ki so ga zdaj razširili in asfaltirali, sploh ni bil najbolj kritičen. Prave jame so višje proti Ljubljani, denimo

med cesto za Iško loko in Barjem. Na vso srečo sam to cesto bolj malo uporabljam, ker pač delam na Igu.«

Terezija Jeremič, Iga:

»Ižanska cesta je še vedno nevarna. Sploh ne upam, da bi jo kdaj do kraja uredili, saj zanjo ni denarja, ali pa denar namenjen njej gre kam drugam. Po mojem se je od takrat, ko je ižanko zgradila Marija Terezija, cesta že vsaj stokrat amortizirala.«

B. V.

Ižanska cesta in cestna mreža občine Ljubljana Vič-Rudnik

Splošno: Komisija za reševanje Ižanske ceste je na razgovoru došla, da je treba republiški, mestni in ostalim mestnim občinam znova in znova dokazovati, da je bilo območje naše občine 45 let trajno zapostavljeno. Sredstva za ceste so se v merilu republike in mesta razdeljevala po občinah, ne pa po kilometrih cest, ki jih ima posamezna občina. Še znatno večje nerazumevanje je bilo pri gradnji mostov, saj smo jih zgradili na severu in v Mostah devet, pri nas pa samo enega na Livadi. Ceste in mostove smo gradili po odločitvah političnih organov, ne pa toliko po razvojnih in prometnih potrebah.

Vsa naša sklicevanja na zakon o policentričnem razvoju Slovenije, niso republika, mesto in ostale občine v dovoljni meri upoštevale, tako imamo še sedaj gramozna vozišča proti Podutiku, Črnemu vrhu, Dolgim njivam, Šentjoštu, Lesnem brdu, Rakitni, Zapotoku in Robu, pa proti Lužarjam in Orlam ter nemogoč most v Podpeči itd.

Poleg te ugotovitve je važno tudi to, da vse naše komunikacije na Barju in južnem delu mesta ležijo na nenosilnih tleh in ilovici, kar zahteva zelo drago nosilno podlogo in še dražjo kanalizacijo. Za občino Vič je velika težava tudi v tem, da ne more preprečiti črne gradnje in da je vsak izsiljen objekt črne gradnje nadaljnja komunalna obremenitev občine.

Nespoštovanje moratorija

Vse izgleda, da se moratorij za vse gradnje na Barju ne spoštuje, saj rastejo nove črne gradnje tako ob Ižanski cesti, kakor v Lipah. Sedaj so izigrani tudi vsi zeleni, ki so zahtevali moratorij v prepričanju, da bodo uspeli.

Komisija pri opuščeni skupnosti za ceste je dala vso prednost onim cestam v občini, ki smiselno obogatijo posamezno krajevno skupnost: Polhov Gradec, Horjul, Rakitna, Tomišelj, Iga, Želimlje, Golo, Zapotok, Rob, Lužarje, Velike Lašče, Rašica, Turjak itd., da ostaja prebivalstvo teh krajev na rodni zemlji, da je pa kljub temu dobro povezana s svojim gospodarskim, delovnim in kulturnim centrom Ljubljane.

Poleg teh splošnih ugotovitev naj bi komisija sodelovala še pri nadaljnjih prometnih posegih na našem območju. Pri tem gre predvsem za:

- letališče na Barju
- drugi tir dolenjske železnice
- obnovo Dolenjske ceste
- gradnjo ceste Iga-Škofljica
- gradnjo ceste Hauptmance-Lavrica-Orle, Sostro, Zadvor s povezavo na avtocesto pod Orlami
- nadvoz preko železnice na Kočevski cesti na Škofljici
- gradnjo severnega in zapadnega obvoza na Igu
- obnovo Črnovaške ceste od Mokarja do Podpeči
- gradnjo mostu v Lejsah
- sanacijo mostu v Podpeči
- povezavo Ceste dveh cesarjev neposredno s cesto na Livadi
- dopolnitev Karlovskega mostu ter razbremenitev Orlove ulice in Prul
- preusmeritev prometa iz Kardeljeve ceste na Groharjevo cesto in dalje na križišče pri občini z rušenjem objekta
- gradnjo garaž pod nasipom Kardeljeve ceste ob Gradaščici
- sodelovanje pri obravnavanju problema mostu na Prulah, prometni študiji za območje deponije na Barju, vrednotenju prometa na Cesti dveh cesarjev, itd.
- obvoznico za Notranje in Vnanje Gorice
- nadvoz preko železnice v Vnanjih Goricah
- sanacijo Podpeške ceste od Goric do Ljubljane
- gradnjo Žirovnikovega podvoza
- gradnjo podvoza ob gimnaziji
- povezavo Večne poti ob Biološkem centru neposredno na Rožno dolino in proti Ljubljanskemu barju
- povezavo Brda na avtocesto na Griču
- sanacijo starih podhodov pod Tržaško železnico za povečane potrebe pešcev, predvsem pa še študentov med fakultetami na Mirju in naseljem v Rožni dolini
- očuvati moramo rezervat za neposredno železniško povezavo med Tržaško in Dolenjsko železnico preko Ljubljanskega barja med Notranjimi Goricami in Škofljico oz. Pijavo gorico
- očuvati moramo rezervat za železnico med Goricami, Brezovico, Dobrovo, Podutikom, itd.

CIRIL STANIČ

Dogradimo Karlovški most

Že ob presoji variant in takoj po dograditvi mostu smo ugotovili, da rešitev ne odgovarja potrebam mesta, ampak potrebam ceste Ljubljana-Zagreb. Prenos prometa iz severa mesta na Ljubljansko barje preko Prul in Orlove ulice je zgrešeno. Ta promet bi moral posredovati neposredno na Ižansko cesto, ki je in bo ostala barjanska magistrala.

Skica prikazuje eno izmed variant dopolnitve sedanjega mostu. Nova Ižanska cesta se mora začeti na Karlovskega mostu, ne pa v Orlovi ulici. Botanični vrt bo le obrobno prizadet. Je pa možnih več tras po in ob vrtu. Tako na vrhu mostu povežemo Ižansko in Hradskega cesto.

Odpade vključevanje vozil preko ozkih ulic Prul in Orlove ulice.

Izvršimo takoj prosti, vedno odprti odcep z mostu na cesto za gradom. Pod odcepom Ižanske ceste zgradimo parkirne prostore. Promet pešcev in kolesarjev ostane neprizadet. Iz Prul naj se zgradi preko Gruberjevega prekopa brv za pešce in kolesarje. Priključek na avtocesto naj poteka po ižanki do Jurčkove poti in do Lahovega štradona, ne pa po Peruzzijski cesti. Zato naj se dopolni sedanji Karlovški most. Prikazal sem še več variant in rešitev tolmačil na terenu.

CIRIL STANIČ

