

Nova Slovenska cesta - sintezna rešitev

Katušič Kocbek arhitekti, Dekleva Gregorič arhitekti, SADAR+VUGA, Scapelab & Arhitekti Dobrin



INVESTITOR:
MESTNA OBČINA LJUBLJANA,
Mestni trg 1, 1000 Ljubljana
JP VODOVOD-KANALIZACIJA d. o. o.
Vodovodna cesta 90, 1000 Ljubljana

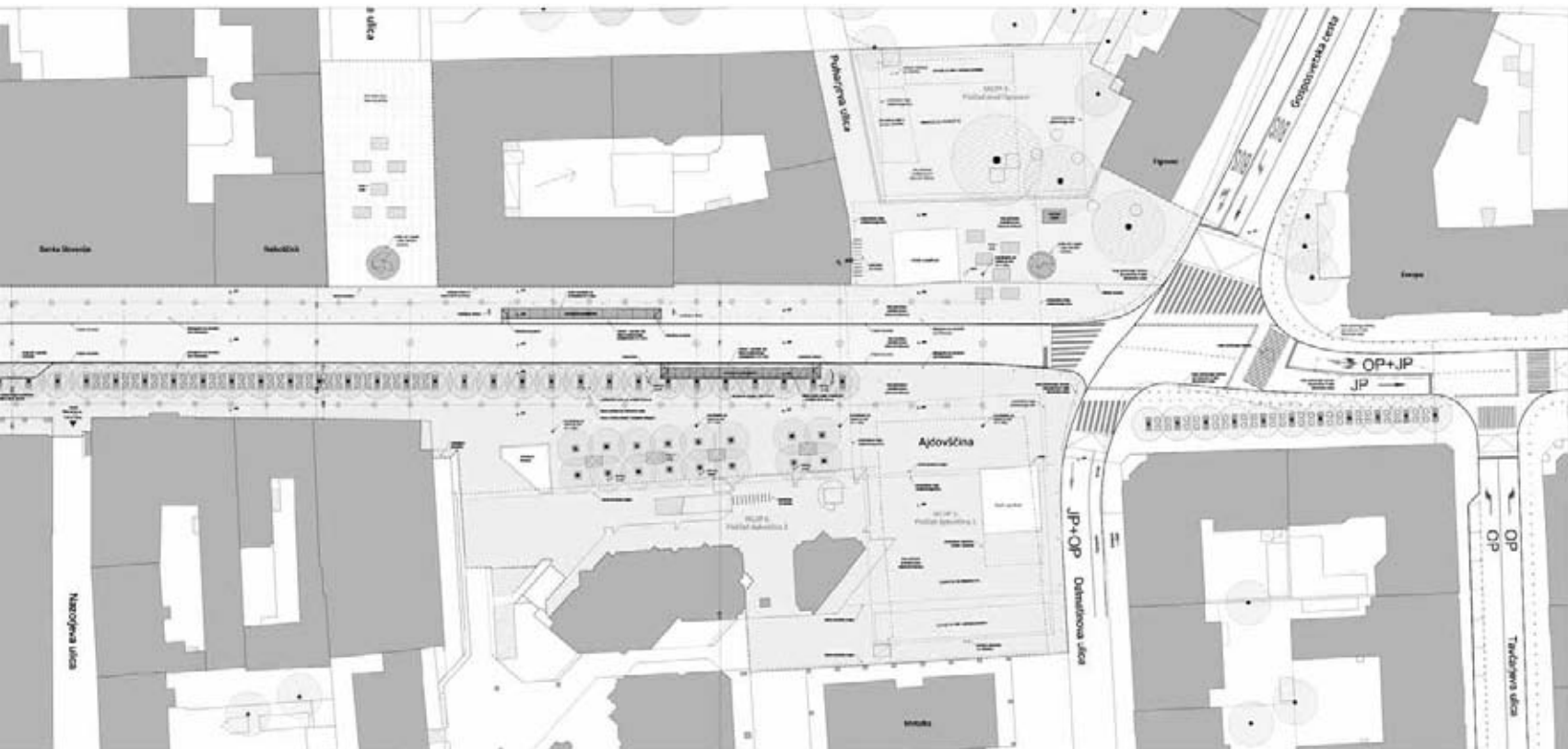
ARHITEKTURA:
DEKLEVA GREGORIČ ARHITEKTI d. o. o.
Dalmatinova ulica 11, 1000 Ljubljana
(Tina Gregorič Dekleva, Aljoša Dekleva)
2K ARHITEKTONSKI URED d. o. o.
Gornji prečac 10, 10000 Zagreb
(Jana Kocbek, Davor Katušič)
SADAR+VUGA d. o. o.
Tivolska 50, 1000 Ljubljana
(Jurij Sadar, Boštjan Vuga)
SCAPELAB d. o. o.
Levstikov trg 4a, 1000 Ljubljana
(Marko Studen, Boris Matič, Miha Dobrin)

KRAJINSKA ARHITEKTURA:
PRO HORTO STRGAR d. o. o.
Suhadolčanova 6, 1231 Lj-Črnuče
(Andrej Strgar)

PRESTAVITEV KOMUNALNIH VODOV,
TEHNIČNE RISBE, POPIS:
LUZ d. d.
Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana
(Tomaž Blaž, Matjaž Grabljevec, Miha Miklavčič)

PROMETNA UREDITEV:
Tehnično svetovanje in projektiranje
Boštjan Račič s. p.
Gospodsvetska cesta 57, 2000 Maribor
(Boštjan Račič)

KOORDINIRANJE IN VODENJE PROJEKTA:
STUDIO KRIŠTOF ARHITEKTI d. o. o.
Rimska cesta 20, 1000 Ljubljana
(Tomaž Krištof)



01. SPLOŠNI OPIS

Osrednja povezava glavnega mesta

Slovenska cesta je trdno zasidrana v mentalni podobi Slovencev kot pomembna prometnica glavnega mesta. Prav zato je predvidena sprememba v njenem osnovnem prometnem karakterju preobrazba, ki bo vplivala na mestno središče tudi širše.

Promet

Projekt predvideva spremembo prometne ureditve z umiranjem motornega prometa, poudarkom na javnem prometu, vzpostavljanju zveznih in urejenih kolesarskih poti in razširjenih prostorih, namenjenih pešcem.

V osrednjem delu, na odseku med Šubičevo in Gosposvetsko, bo ukinjen osebni motorni promet, preostala dva odseka – južni, med Šubičevo in Aškerčevo, ter severni, med Gosposvetsko in Tivoljsko – bosta za osebni motorni promet urejena na voznih pasovih, ki bodo namenjeni tudi avtobusom mestnega potniškega prometa (MPP).

Javni potniški promet bo potekal po celotni Slovenski cesti. V osrednjem delu enotno uredimo večja avtobusna postajališča Konzorcij/Pošta in Ajdovščina. Južni in

severni odsek z enosmernim motornim prometom še vedno v veliki meri obdržita obstoječi karakter prometnice, medtem ko »osrednji del« z ukinitvijo osebnega motornega prometa predstavlja ključni potencial gradnje novega karakterja mesta.

Osrednji del

S preno se bo tranzitni koridor spremenil v osrednji javni prostor prestolnice. Umik osebnega motornega prometa omogoči razširitev programov in oblikovanje prostora z lastnim značajem. Ohranitev avtobusnega prometa in dostave delno ohranja tudi zgodovinski značaj prometnice, ki napaja mestno središče.

Ključna poteza ureditve in razpoznavni element Slovenske bo postal intenziven drevored po njenem vzhodnem robu. Izboljšal bo kakovost prostora in hkrati spremenil podobo mesta. Celotna ureditev bo degradirano in razdrobljeno območje povezala v enovit prostor z močnim zelenim značajem.

Slovenska cesta s tem pridobi samosvojo identiteto – sodobno in drugačno od starega mestnega jedra. Razširitev pločnika z vzpostavitvijo deljene rabe za pešce in kolesarje vzdolž obeh strani ter izenačena

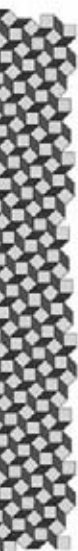
raven pločnika in cestišča vizualno povežeta prostor, pešcem pa olajšata prečne povezave. Predvideno je novo tlakovanje v betonski izvedbi z različno strukturno obdelavo srednjega pasu, namenjenega javnemu prometu, ter stranskih pasov, namenjenih pešcem in kolesarjem.

Dostop do garažne hiše pod Kongresnim trgom ne bo oviran – potekal bo prek Šubičeve ceste in odcepa z južnega odseka Slovenske. Dostop za stanovalce, dostava za lokale ter dostopi za hotelske goste bo zagotovljen z elektronskim nadzorom in dovolilnicami. V žepih prečnih ulic, ki se pripenjajo na osrednji del Slovenske, uredimo mikrotрге – prostore druženja, počivanja in igranja, kjer združujemo koncept javne skulpture (*public art*), ki so hkrati tudi kot igrala. Velike klopi delujejo kot otoki za počitek in sproščanje. Prav celostne, enovite in trajnostne rešitve bodo omogočile preureditev prometnice v reprezentativni javni prostor nacionalnega pomena.

02. Štirje ključni elementi nove ureditve

1: Tlak

Pomen Slovenske ceste in njena edinstvenost v urbanem tkivu mestnega središča bosta poudarjeni z



TLAK



DREVORED

izborom in oblikovanjem njenega tlaka. Predviden je nov enovit tlak po vsej površini osrednjega dela Slovenske ceste, v celoti na enotnem nivoju, brez robnikov ali klančin, izveden iz enotnega tipa tlakovanja, z zgolj delno modifikacijo za označitev površine cestišča in površine, namenjene pešcem in kolesarjem. Predvideni tlak je iz betonskih tlakovcev, dimenzij od 15 x 15 do 45 x 45 cm, z geometričnim vzorcem, v treh barvah.

Geometrija in barve tlaka bodo dali močan karakter ulici in tudi ločili tlakovanje Slovenske od ostalih v centru mesta. Modifikacija za označitev cestišča bo predvidoma izvedena z odvzemom ene barve in/ali delno poenostavitvijo geometrije. Tlak na cestišču bo podložen z betonsko ploščo, na pločniku pa predvidoma s podložnim betonom.

Vsi parametri tlaka (geometrija, barve, material, podatki materialu in obdelave) se natančneje določijo v PZI projektu.

2: Drevored

Ključna poteza ureditve in razpoznavni element Slovenske bo postal intenziven drevored po njenem vzhodnem robu. Potekal bo vzdolž severnega, osrednjega in južnega dela, tako da bo povezal celotno Slovensko cesto od Tivolske do Aškerčeve v enotno potezo.

Drevesa bodo posajena na razdalji 5 m, v osrednjem delu bo 74 dreves. Drevored se v osrednjem delu Slovenske prekine samo na križišču s Čopovo – tako se poudari njen pomen in podaljša njeno veduto v Cankarjevo ulico.

Izbrana so drevesa ginko biloba, *Fastigiata Blagon*, ki se jeseni obarvajo v značilno rumeno. Obseg debela ob vsaditvi mora biti vsaj 30–35 cm (merjeno na višini 1 m). Končna višina drevesa je 15–20 m, premer krošnje 4–6 m.

Izbrana vrsta je veliko drevo, dobro prilagojeno mestni klimi, saj uspeva v revnih tleh, prenaša vročino in sevanje, odporno na mraz, hkrati pa je odporno tudi na bolezni in škodljivce. Zaradi ozke krošnje in pokončnih vej je primerno za drevorede. Dobro uspeva tudi v koritih. Je izredno nezahtevno za vzdrževanje in zelo dolgoživo. Zaradi goste krošnje daje gosto senco in zagotovi 5–15 °C nižjo temperaturo, s čimer pomembno prispeva k uravnavanju mestne klime in izboljšanju pogojev bivanja. Ginko biloba je učinkovit pri absorpiranju ozona, dušikovega oksida

in ogljikovega monoksida, deluje tudi kot dober filter za odstranjevanje lebdečih prašnih delcev v zraku. Oddaja zelo malo hlapljivih organskih snovi, ki bi lahko poslabšale kakovost zraka v njegovi okolici.

Drevesa bodo posajena v podzemna korita za omejitve rasti korenin. Glede na lokalne zahteve podzemne komunalne infrastrukture bodo korita kvadratna (3 x 3 m), okrogla ($2r = 3,4$ m) ali linijska ($\xi = 2,5$ m), v vsakem primeru globoka 2 m, dno pa prosto. Površina rešetke za meteorno vodo okoli dreves je najmanj 1,5 x 1,5 m – zaradi rasti drevesa oz. širjenja debela se da sredinske elemente odstraniti.

Med prvim obdobjem rasti je treba sadike v času, ko so razviti vsi listi in ni padavin, redno zalivati na vsakih 10–14 dni. Če pade več kot 25–30 l/m² vode, zalivanje lahko izostane.

3: Avtobusna postajališča

Avtobusni promet ohranja Slovenski zgodovinski značaj prometnice, ki napaja mestno središče. Ker je (z izjemami omejenega prometa za hotel, dostavo in intervencijo) to edini preostali motorni promet na osrednjem delu, je bila posebna pozornost namenjena postavitvi in oblikovanju avtobusnih postajališč.

Avtobusna postajališča so štiri, po dve na vsaki strani:

- pred Pošto v smeri S
- na ploščadi Ajdovščina v smeri S
- pred knjigarno Konzorcij v smeri J
- pred stavbo MNZ v smeri J

Avtobusna postajališča bodo krita s standardnim nadstreškom kot drugod po Ljubljani, le da bo imel na spodnji strani dodaten linijski svetlobni element za osvetlitev prostora neposredno pod njim.

Dolžina vseh postajališč je 30 m. Širina posameznih nadstrešnic se zaradi temeljenja prilagodi širini med drevesi v drevoredu (5,10 m). Širina nadstrešnic je 1,80 m, od roba cestišča so odmaknjene 0,75 m.

Da bo avtobusni izstop/vstop lažji, bodo vsa postajališča opremljena s peroni, tj. lokalno dvignjenim tlakom višine 12 cm. Peroni nadomeščajo robnik med pločnikom in cestiščem, ki je odpadel z ureditvijo enotnega nivoja celotnega tlaka. Potekali bodo po celotni širini postajališča, vključno s prostorom med nadstrešnico in robom cestišča. Široki bodo 2,55 m, dolžina bo najmanj 30 m – to omogoča istočasen vstop in izstop na dveh avtobusih. Na obeh koncih vsakega perona bodo klančine za dostop gibalno ovi-

ranim, celotna površina klančin bo pod nadstreškom. Peroni bodo izvedeni iz enakega ali podobnega tlaka kot pločniki, a jih bo glede na potrebe možno enostavno odstraniti.

4: Gostinski vrtovi

Zaradi enotnosti poteze in želje po urejenosti osrednje ulice prestolnice so edini predvideni ulični gostinski vrtovi na zahodni strani pod drevoredom. Linearnost in urejenost postavitve vrtov bo delovala v sozvočju z linearnostjo in ritmičnostjo novega drevoreda. Drevesa bodo zagotavljala senco ter ustvarjala prijetno vzdušje (zeleno, bogata krošnja, zvok lista v vetru).

Linearna postavitve gostinskih vrtov in njihov odmik od fasad objektov omogoča prilagodljivost v najemu površine – lokalom ne bodo vnaprej pripadale določene površine vrta, ampak bo delitev potekala terminsko, na skupnih ali ločenih pogajanjih z MO Ljubljana. Ta lahko dobi več najemnine, lokali pa se lahko sproti glede na promet in zmožnosti odločajo za velikost vrta. Skupna površina gostinskih vrtov pod drevoredom je 421 m².

Oprema gostinskih vrtov pod drevoredom bo funkcionalno in oblikovno strogo omejena, razmisliti je tudi o možnosti predpisanega izbora kosov opreme. Vrtovi bodo imeli samo mize in stole, izjemoma v zimskem času tudi grelna telesa. Zunanji pulti ne bodo dovoljeni, prav tako lastna razsvetljava gostinskih vrtov, glasba ... podiji ali kakršnakoli druga talna ureditev – mize in stoli bodo postavljeni neposredno na tlak ulice.

Poleg gostinskih vrtov pod drevoredom na osrednjem delu Slovenske ni predvidenih novih – obdržijo se obstoječi na ploščadi Ajdovščina in pred gostilno Figovec. Morebitnim novim lokalom na zahodni strani (ob Konzorciju, pred Namo, ob izteku Tomšičeve in Štefanove ulice) so namenjene nove klopi otoki, ki bodo javne, ne v najemu lokalov – gostinci bodo morali temu prilagoditi svojo ponudbo (kava za s sabo, hitra prehrana itd.).

Novi gostinski vrtovi so predvideni še v Cankarjevi ulici na severni strani, v podaljšku obstoječega gostinskega vrta restavracije Joe Peñas (skupno 90 m²). Na ostalih ulicah, ki se stekajo na Slovensko, se obstoječi obseg gostinskih vrtov ne spreminja.



AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA



GOSTINSKI VRTOVI

03. URBANA OPREMA

Public-art igrala

V iztek štirih prečnih ulic na zahodni strani Slovenske (Tomšičeva, Cankarjeva, Štefanova in Puharjeva) so postavljene štiri skulpture, oblikovane tako, da jih lahko uporabljajo tudi otroci za igralo.

Skulpture markirajo prostor in so postavljene v os prečnih ulic do fasadne linije objektov ob Slovenski. Do njihove izvedbe se pride prek javnega natečaja ali podobne oblike izbora avtorjev z jasnimi določili.

Spomeniki

Ohranita se spomenik Franu Rozmanu Stanetu in fontana na ploščadi Ajdovščina. Novi spomeniki ali podobna obeležja niso predvideni.

Klopi otoki

Veliki elementi dimenzij 3 x 2 m so uporabni ali kot klasično sedalo z vseh štirih stranih ali kot podij za druženje manjših skupin. Postavljeni so v iztek Tomšičeve in Štefanove, na ploščadih Ajdovščina in pred Figovcem ter v prostoru pred Konzorcijem. Predvideno število klopi otokov je 27.

Kioski

Kiosk na ploščadi pred Figovcem ostane, tistega pred Konzorcijem se minimalno prestavi. Novi kioski na osrednjem delu Slovenske niso predvideni.

Pitniki

Načrtovani so štiri nove pitniki, predvidoma:

- pred Konzorcijem, v podaljšku kolonade njegovih stebrov
- v izteku Cankarjeve, v bližini vhoda v Namu
- na ploščadi pred Figovcem, za vhodom v podhod
- na ploščadi Ajdovščina, za vhodom v podhod

Parkirišča za kolesa

Obstoječa stojala za kolesa nasproti Konzorcija se odstranijo. Predvidenih je 6 mest s fiksnimi stojali za kolesa:

- v izteku Šubičeve, pred športno trgovino
- v izteku Tomšičeve, ob stranski fasadi Konzorcija
- v izteku Cankarjeve, ob stranski fasadi Name (delno Bicikelj, delno prosta parkirišča koles)
- na ploščadi pred Figovcem, v izteku Puharjeve
- na ploščadi Ajdovščina, pod stopniščem na zgornji nivo ploščadi
- v izteku Čopove, ob fasadi Pošte

Reklamni panoji

Predvideni so štiri standardni reklamni panoji vrste City-light. Postavljeni so po en ob vsakem avtobusnem postajališču. Natančnejša lokacija reklamnih panojev se določi v projektu PZI.

Podzemni zbiralniki odpadkov

Vsi odpadki gospodinjstev, gostinstva, trgovine in poslovnih prostorov se zbirajo ločeno v podzemnih zbiralnikih. Klasičnih zabojsnikov za odpadke na širšem območju osrednjega dela Slovenske ne bo. Predvideno je troje zbirališč odpadkov – dvoje novih in eno prestavljeno, vsa s po šestimi podzemnimi zbiralniki odpadkov:

- novi na Šubičevi, na severni strani ceste pred športno trgovino
- obstoječi na začetku Cankarjeve (ob stranski fasadi trgovine Zara), ki se prestavi predvidoma pred Cankarjevo 5 (zraven trgovine s čevlji)
- novi na Dalmatinovi, za avtobusno postajo ob Metalki

Prireditveni prostori

Prireditve s stojnicami in podobno (mobilno) opremo na osrednjem delu Slovenske niso predvidene. Predvideni so trije večji prostori za prireditve, vsi opremljeni s potopnim stebričkom in priključki za električno energijo (oder, odrska tehnologija ipd. prireditveni elementi niso del tega projekta):

- pred Konzorcijem
- ploščad Ajdovščina
- ploščad pred Figovcem

04. ZAGOTAVLJANJE NEOVIRANEGA GIBANJA

FUNKCIONALNO OVIRANIH LJUDI

Taktilne oznake za slepe in slabovidne

Taktilne talne oznake v ožjem mestnem središču mesta so načrtovane v skladu z Načrtom talnega taktilnega sistema (TTVS) za osebe z okvaro vida; št. projekta: 01-09/2012; izdelovalec: Adkrajine d. o. o., Šišenska cesta 2, 1000 Ljubljana; naročnik: Mestna občina Ljubljana.

Namen načrta TTVS je določiti potek označenih poti, ki bodo slepim in slabovidnim omogočali dostop do pomembnejših javnih ustanov, predvsem prek navedenih na postaje MPP.

Edina pomembnejša javna ustanova na osrednjem delu Slovenske ceste, h kateri vodijo talne taktilne

oznake, je Pošta; v neposredni bližini so še Opera, Cankarjev dom, Državni zbor in Mestna knjižnica Otona Župančiča. Večina označenih poti za slepe in slabovidne je na zahodni strani Slovenske ceste, mimo knjižarne Konzorcij, Name itd., izjema je le pot od Name do Pošte in do postajališča MPP.

Če bo mogoče, se bodo standardni elementi taktilnih oznak nadomestili s posebej preoblikovanimi elementi siceršnjega tlaka ulice. Večinoma se slepe in slabovidne vodi ob fasadah objektov, kjer dodatne taktilne oznake niso potrebne.

Talne oznake za slabovidne

Posebne talne oznake za slabovidne (barvni trakovi ali podobno) niso predvidene, vse označbe se rešujejo s spremembo barve in strukture osnovnega tlaka. Ker bo po celotni površini osrednjega dela Slovenske tlak v enotnem nivoju, je treba posebej označiti samo:

- prehoda med cestiščem in pločnikom na obeh straneh cestišča. Prehoda bosta dobro vidna zaradi različnih tlakov pločnika in cestišča, dodatno bosta poudarjena z linijskima kanaletama (hauraton ali podobno) vzdolž celotnega cestišča na stiku s pločnikom;
- nivojski preskok (stopnica) peronov na avtobusnih postajališčih. Peron bo dobro viden zaradi spremembe barve in strukture tlaka.

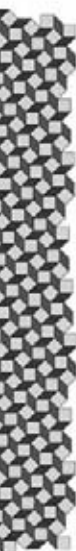
Nivojski prehodi

Zaradi ureditve celotne površine osrednjega dela Slovenske v enotnem nivoju posebej izvedeni nivojski prehodi, namenjeni gibalno oviranim, niso potrebni. Izjema so postajališča MPP, kjer je del tlaka izveden kot povišan peron za lažje vstopanje/izstopanje. Na začetku in na koncu vsakega perona je predvidena klančina z naklonom 5-6°, primerna za gibalno ovirane. Peroni so dolgi najmanj 30 m, kar omogoča vstop/izstop na dveh avtobusih hkrati. (Sicer po pravilih MPP ni več obvezno, da se avtobus ustavi na prvem ali drugem mestu postajališča, če je že prej odprl vrata večini potnikom.) Nivojski prehodi v trgovine niso predmet tega projekta.

05. RAZSVETLJAVA

Stalna ulična razsvetljava

Vsa ulična razsvetljava je viseča, obešena na kable, 10 m nad ulico. Kabli so nameščeni kot prečne osi



SLOVENSKA CESTA - OSREDNJA POVEZAVA GLAVNEGA MESTA

pravokotno čez ulico, na medsebojni razdalji 25 m. Enakomeren ritem prečnih svetlobnih osi in svetlobnih elementov na njih poudarja karakter enotne poteze osrednjega dela Slovenske, podobno kot enakomeren ritem drevov v drevoredu in enoten tlak v celotni širini ulice.

Osi s kabli je 16, na vsaki sta nosilna jeklenica in električni kabel. Dva kabla sta na eni strani zaradi izteka stranske ulice nošena s pomočjo sosednjih dveh osi. Večina jeklenic je na obeh straneh sidranih v ulične fasade objektov ob Slovenski. Skupno število sidrišč na objektih je 26, vsa bodo nova. Postavljeni bodo tudi štirje kandelabri na ploščadi Ajdovščina in en na ploščadi pred Figovcem, vseh pet je točkovno temeljenih.

Na vsaki osi so tri luči: osrednja nad cestiščem in stranski nad obema pločnikoma. Poleg prečnih osi sta nad pločnikoma še dve stranski vzdolžni svetlobni osi, ki povezujejo vse stranske luči na vseh prečnih oseh. Na vsakem razmiku vsake vzdolžne osi (med dvema prečnima osema) so še po tri stranske luči. Skupno število centralnih luči je 16, stranskih 80.

Svetilni elementi

Nova razsvetljava na Slovenski je večplastna. Osnovna osvetlitev vozne površine je potrebna za varnost v cestnem prometu. Svetilke so locirane centralno nad vozno površino, pripete na prečne jeklenice (svetlobne osi). Barva svetlobe je nevtralna bela, okoli 4000 K.

Površine, namenjene pešcem, dodatno osvetljujejo luči z ozkosnopno linearno porazdelitvijo svetlobe, tako da je površina dodatno poudarjena osvetljena. Tudi te svetilke se obešajo na jeklenice. Barva svetlobe je toplejša, okoli 3000 K.

Na območju postajališč MPP, kjer je pričakovati večje koncentracije oseb in prometa, so površine osvetljene s svetili, vgrajenimi v objekte – postajališča. Te površine so najsvetlejšje, saj je za večjo koncentracijo in orientacijo potrebne več svetlobe. Barva svetlobe je nevtralna bela, 4000 K.

Vse svetilke uporabljajo najnovejšo LED tehnologijo, ki zagotavlja (trenutno) najučinkovitejšo rabo energije.

Novoletna razsvetljava in razsvetljava ob posebnih priveditvah

Praznična razsvetljava se obeša na prečne svetlobne osi z ulično razsvetljavo, dodatno, glede na ureditev, lahko tudi na ostale ulične elemente (fasade objektov, drevesne krošnje itd.). Dovodi električne energije bodo pripravljene na sidriščih kablov ulične razsvetljave na objekte.

Prireditvam, ki potrebujejo dodatno ločeno razsvetljava (koncerti itd.), so namenjeni dovodi električne energije v treh potopnih stebričkih, tik ob predvidenem odru, na treh trgih, namenjenih prireditvam: ploščadi Ajdovščina in pred Figovcem, prostor pred Konzorcijem.

06. PROMETNA UREDITEV

Splošno

Z novo ureditvijo se omeji dostop skozi osrednji del za vsa vozila, izjema so vozila MPP, dostave, stanovančev in hotelskih gostov. V osrednjem delu je predvidena površina za motorni promet v širini 7 m, ureditev postajališč MPP na obstoječih lokacijah in postavitve novega v smeri jug–sever pred Ajdovščino, tako da dobimo urejen par postajališč. Postajališča MPP imajo urejene perone, višinsko dvignjene nad nivo za 12 cm. Predvidena ureditev zahteva prenovo obstoječega prometnega režima na širšem območju Slovenske ob stiku peš cone in ostalih prometnih površin. Predvidena ureditev Slovenske sledi navodilom nove prometne politike MO Ljubljana z dolgoročnim ciljem, da do leta 2020 doseže spremembo razmerja prevoznih sredstev.

Obseg prometne preureditve, ki se smiselno navezuje na ureditev osrednjega dela Slovenske ter zagotavlja ustrezna prometna varnost:

- rekonstrukcija križišča Slovenska–Gospodsvetska–Dalmatinova z minimalnimi gradbeni posegi
- rekonstrukcija križišča Slovenska–Šubičeva
- rekonstrukcija osrednjega dela Slovenske v peš cono

V sklopu prometnih ureditev je predvidena sprememba horizontalne in vertikalne prometne signalizacije, smerni potek robnika za nemoteno odvijanje prometa v križiščih, ureditev novih površin za pešce in kolesarje.

Tehnični podatki projektne rešitve

Osnovne karakteristike tehničnih elementov so povezane po Zakonu o cestah (Ur. l. RS, št. 109/2010), Pravilniku o projektiranju cest (Ur. l. RS št. 91/2005), Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Ur. l. RS št. 110/2006).

Glavni kriteriji za izbiro horizontalnih in vertikalnih elementov na Slovenski (v območju križišč) so prevoznost, prepustnost in dostopnost merodajnega vozila – zglobni avtobus MPP. Na podlagi merodajnega vozila so izbrani tudi vsi priključni radii, ki omogočajo zavijanje tipskega vozila v vse prometne smeri prek križišča.

Glede na razpoložljive prostorske omejitve je bila izbrana projektna hitrost 50 km/h.

Karakteristični prečni prerezi

Karakteristični prerezi so določeni na podlagi prostorskih omejitev in predvidenih ureditev, ki zagotavljajo ustrezen nivo prometne varnosti za vse udeležence v prometu.

Izbrani karakteristični prečni prerezi križišča

Slovenska–Gospodsvetska–Dalmatinova

a) Severni krak – Slovenska:

- hodnik za pešce 2,00 m
- kolesarska steza 1,50 m
- varovalni rob 0,50 m
- vozni pas 3,50 m
- robni pas 0,50 m
- gradbeno prometni otok 2,40 m
- robni pas 0,50 m
- vozni pas 3,25 m
- pas za JPP 3,50 m
- kolesarska steza 1,50 m
- hodnik za pešce cca 2,70 m

b) Zahodni krak - Gospodsvetska:

- hodnik za pešce 2,00 m
- kolesarska steza 1,50 m
- vozni pas 3,50 m
- dvojna ločilna črta 0,50 m
- robni pas 3,25 m
- vozni pas 3,25 m
- pas za JPP 3,50 m
- kolesarska steza 1,50 m
- hodnik za pešce cca 2,70 m

- c) Južni krak – Slovenska:
Južni krak se uredi kot peš cona, zato prometne površine niso posebej označene.
- d) Vzhodni krak – Dalmatinova:
 - mešana površina za pešce in kolesarje 3,60 m
 - vozni pas 3,25 m
 - pas za JPP 3,50 m
 - kolesarska steza 1,50 m
 - hodnik za pešce cca 2,70 m

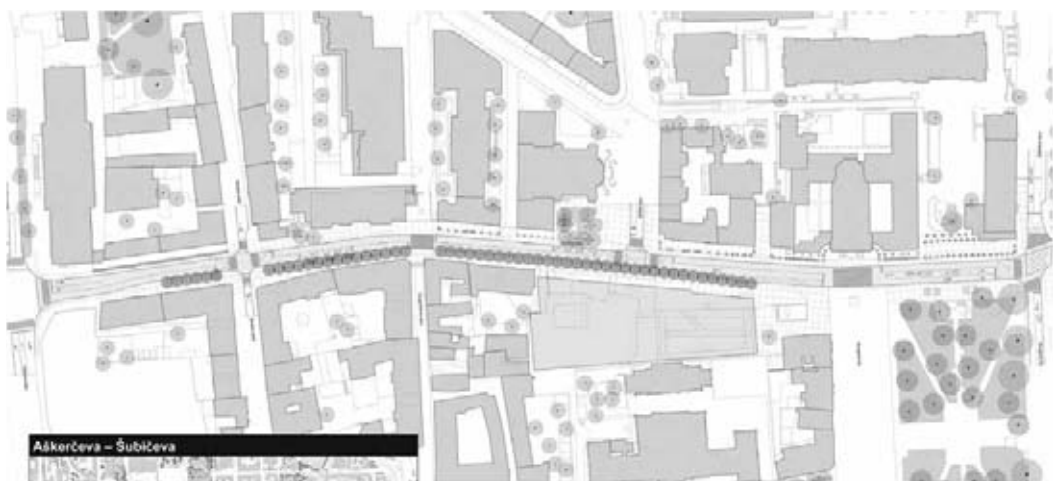
Izbrani karakteristični prečni prerezi križišča Slovenska–Šubičeva

- a) Severni krak – Slovenska:
Severni krak se uredi kot peš cona, zato prometne površine niso posebej označene.
- b) Zahodni krak – Šubičeva:
 - hodnik za pešce 2,60 m
 - kolesarska steza 1,50 m
 - zelenica z drevoredom cca 8,00 m
 - parkirišče za taksi 3,00 m
 - vozni pas 3,50 m
 - vozni pas 3,50 m
 - kolesarska steza 1,50 m
 - hodnik za pešce 2,50 m
- c) Južni krak – Slovenska:
 - hodnik za pešce pod arkadami obstoječe
 - kolesarska steza 2,00 m
 - varovalni rob 0,50 m
 - vozni pas 3,50 m
 - vozni pas 3,50 m
 - vozni pas 3,25 m
 - vozni pas 3,00 m
 - varovalni rob 0,50 m
 - kolesarska steza 1,50 m
 - ploščad kongresnega trga (obstoječe)
- d) Vzhodni krak – Kongresni trg:
V samo ureditev vzhodnega kraku se ne posega, prilaga se samo zavijalne radie na obstoječe stanje.

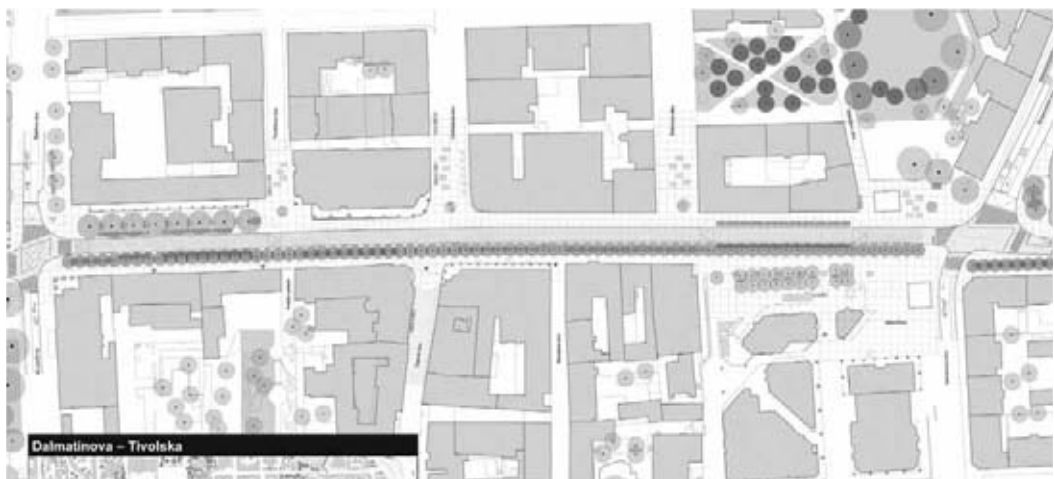
Ureditev križišč

Križišče Slovenska–Šubičeva–GH Kongresni trg

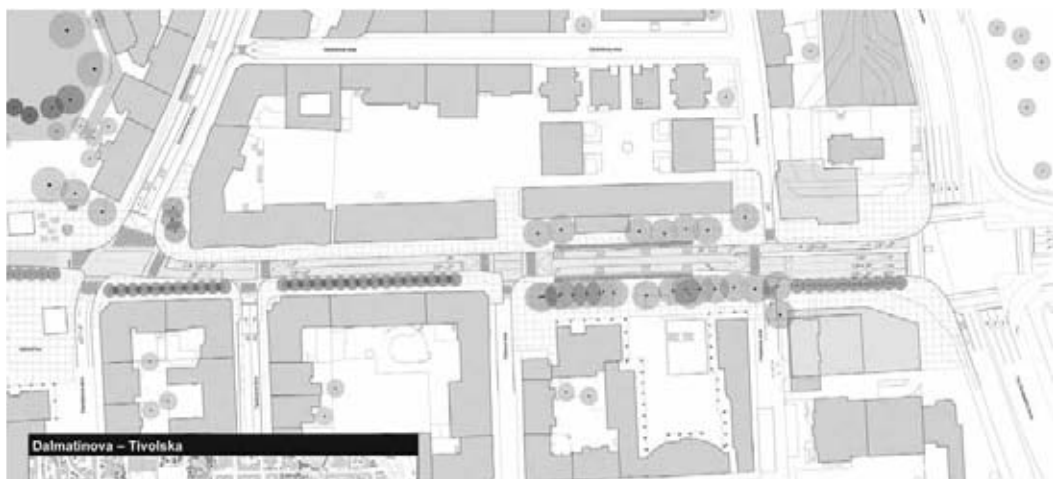
Skladno z novo prometno ureditvijo osrednjega dela (peš cona) je predvidena rekonstrukcija križišča. Na severnem kraku – Slovenska je predvidena ureditev peš cone, ki je podrobno obdelano v projektu arhitekture. Na zahodnem kraku – Šubičeva je predvidena rekonstrukcija kraka, in sicer odstranitev ločenega levega zavijalnega pasu za JPP, tako da je krak urejen z enim uvoznim in enim izvoznim pasom. Na južnem kraku – Slovenska se predvidena ureditev navezuje na projekt rekonstrukcije Slovenske od Aškerčeve do Šubičeve in ima urejeno obojestransko kolesarsko stezo, en uvozni in dva izvozna pasova, ločena po smereh in strukturi prometa. Vzhodni krak – Kongresni trg ima po en uvozni in izvozni pas, površina za pešce in kolesarje ostaja enaka. Predvideno je, da se celotno križišče dvigne na zgornjo koto robnika + 12 cm nad nivoletu vozišča. Skladno z novo prometno ureditvijo je predvidena tudi nova vertikalna in horizontalna signalizacija. Predlaga se ureditev diagonalnega prehoda oz. uvedba faze *all red*, kjer lahko pešci in kolesarji v svoji fazi prehajajo prek vseh krakov križišča. Varovalni čas (interval) za pešce na podlagi največje dolžine 25 m znaša 40 sekund.



Zožanje vozišča, širitev površin za pešce, novo tlakovanje, umirjanje motornega prometa in zasaditev drevoreda



S prenavo se bo tranzitni koridor spremenil v osrednji javni prostor prestolnice



Zožanje vozišča, širitev površin za pešce, novo tlakovanje, umirjanje motornega prometa in zasaditev drevoreda

Križišče Slovenska–Gospodsvetska–Dalmatinova

Skladno z novo prometno ureditvijo osrednjega dela je predvidena rekonstrukcija križišča. Na severnem kraku – Slovenska je zaradi navezave na predvideno ureditev osrednjega dela načrtovana smerna korekcija robnika na vzhodni strani. Predvidena sta dva uvozna pasova, ločena po strukturi prometa, in en izvozni. Na severnem kraku bo nov prehod za pešce in kolesarje – v njegovem območju je predvidena izgradnja gradbeno-prometnega otoka širine 2,40 m. Prav tako je na podlagi obstoječih gabaritov predvidena korekcija desnega zavijalnega radia na Gospodsvetsko, ki je dimenzioniran na merodajno tipsko vozilo – zglobni avtobus dolžine 18 m. Na zahodnem kraku ni predvidenih gradbenih posegov in se zadrži obstoječa struktura uvoznih in izvoznih pasov. Bili naj bi trije izvozni pasovi, ločeni po strukturi prometa, in en uvozni. Na južnem kraku – Slovenska je predvidena uvedba peš cone. Na vzhodnem kraku – Dalmatinova se prometno ne spreminja in je urejena enosmerno v smeri zahod–vzhod, z ločenima voznima pasova po strukturi prometa: predvidena je samo smerna korekcija robnikov in prilagoditev na obstoječe stanje.

V sklopu rekonstrukcije križišča je predvidena ureditev nove vertikalne in horizontalne signalizacije, skladno z novo prometno ureditvijo.

V sklopu ureditve novih krmilnih diagramov se predlaga ureditev predhodnega intervala za pešce in kolesarje 3 sekunde pred zeleno za vozila v samem križišču. Ta ukrep poskrbi za dodatno prometno varnost vseh šibkejših udeležencev v prometu, saj znatno reducira konfliktne točke med vozili in ostalimi uporabniki.

Povzetek prometne ureditve

Z novo prometno ureditvijo osrednjega dela kot peš cono in navezavi v območju križišč na obstoječe stanje sledimo trajnostnemu razvoju mesta Ljubljane in njegovi prometni politiki. Ustrezno se uredijo manjkajoče površine za pešce in kolesarje, postajališča MPP, z urbano opremo dobi osrednji del Slovenske novo dimenzijo. Posebno pozornost je treba v naslednjih fazah (PZI) nameniti usklajevanju krmilnih diagramov na širšem območju – ob tem prioriteto obravnavati pešce in kolesarje (predfaze in faza *all red*) –, saj to omogoča dodatno prometno varnost in zmanjšuje konfliktne točke v križiščih. Čim prej bi bilo potrebno pristopiti k urejanju južnega odseka Slovenske od Aškerčeve do Šubičeve, severnega odseka Slovenske od Gospodsvetske do Tivolske ter preureditvi Gospodsvetske, skladno s prometno politiko in rešitvami, ki jih je potrdil upravljalec cest MOL – OGD.

**07. FAZNOST GRADNJE**

Celotna gradnja naj bi potekala v eni fazi, ko bo osrednji del Slovenske neprevozen za promet. Dostava bo možna po stranskih ulicah. Na vsaki strani ceste se bo uredil koridor za pešce, da bodo lahko lokali in trgovine čim bolj nemoteno delovali.

08. PREGLED POVRŠIN

območje obdelave projekta idz 17.726,71 m²
 pločniki in trgi 14.103,76 m²
 tlakovano cestišče 2.891,88 m²
 asfaltno cestišče 730,93 m²
 tlakovana površina izven območja obdelave 2.965,73 m²
 Šubičeva ulica 231,59 m²
 prostor pod nadstrešnico Konzorcija 244,49 m²
 Tomšičeva ulica 333,12 m²
 prehod Nama 334,64 m²
 prostor med fasado in stebri Name 257,91 m²
 Cankarjeva ulica 520,46 m²
 prehod Banka Slovenije 418,73 m²
 Štefanova ulica 515,53 m²
 ploščad Ajdovščina 73,94 m²
 Nazorjeva ulica 35,32 m²
 skupaj celotna tlakovana površina 20.692,44 m²
 površina novih gostinskih vrtov 511 m²
 Slovenska cesta, pod drevoredom - južni del 243 m²
 Slovenska cesta, pod drevoredom - severni del 178 m²
 Cankarjeva ulica, nasproti Name 90 m²