

● NE ŠEST- PASOVNICE

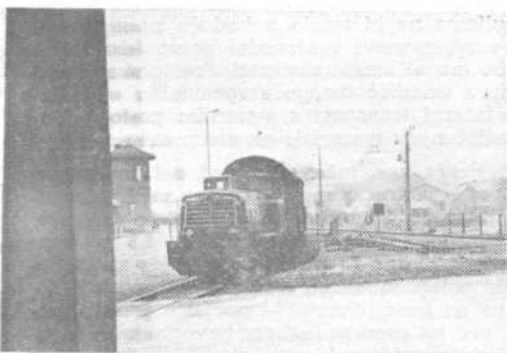
● NE PODVOZA

EDEN najbolj žgočih problemov v prometni ureditvi Ljubljane je vsekakor železniški prehod na Černetovi cesti, ki povezuje občini Šiška in Bežigrad. Niso redki primeri, ko se pred spuščeni zapornicami nabere kolona, ki ovira promet celo na Celovski cesti. Zastoji na tem delu ceste so naravnost neverjetni, tako dolgotrajni kot tudi pogosti. Neke raziskave so pokazale, da je cesta na tem prometnem grlu zaprta tudi po trinajst ur (v celem dnevu). Vozniki imajo ne glede na te raziskave tudi lastne izkušnje in se zato, če seveda nimajo časa na pretek, odločajo za daljšo pot čez središče mesta. S tem seveda obremenjujejo križišča na Celovski, Prešernovi in Titovi cesti; o tem, kakšno je stanje na teh točkah ob konicah, sploh ni potrebno izgubljeni besed.

Vemo, da je rešitev že dolgo nakazana — gradnja podvoza. Toda, zavedamo se tudi tega, da denarja ni in ga verjetno tudi ne bo tako kmalu. Tudi če bi se gradnja v tem trenutku začela, bi trajala nekaj let... In ves ta čas bi se pred zapornicami nabirale kolone, dolge kolone. Zakaj?

Obrnili smo se najprej na ZZTP Ljubljana, kjer pa nam niso mogli dati zadovoljivega odgovora, ker se niso mogli sporazumeti, kdo je pravzaprav odgovoren za ta vprašanja. Naposled smo le dobili »pravega« — načelnika postaje Šiška, tovariša Kavčiča.

Že takoj na začetku pogovora nam je nekam resignirano, kot da ima tudi sam že dovolj teh problemov, problemčkov in zapletov okrog prehoda, dejal, da prav gotovo ne bomo o tej »nadlogi« izvedeli kaj več, ker on ve o tem prav toliko, kot mi.



NA LICU MESTA

»Zanima nas, kako vi poskušate reševati ta problem?«

»Veste, o tem je bilo že toliko govora, imeli smo že toliko sestankov, pa nikdar nismo mogli najti skupnega jezika. Predvsem gre tu za velike finančne izdatke, ki so vezani na gradnjo podvoza. Nekaj so pravzaprav že začeli meriti, pa so dela kmalu zastala.«

»Kaj pa ste storili vi, ZZTP konkretno?«

»Bili smo pobudniki vrste sestankov, toda, kot sem dejal, nismo še našli rešitve. Govorilo se je, naj bi del prenesli s te postaje na postajo Zalog, vendar se to ni obneslo. Kot veste, je največ zastojev prav zaradi premikanja na cestnem prehodu. Toda to je potrebno, ne moremu se mu izogniti, čeprav smo čas dela na tem mestu že precej zreducirali.«

Pokazal je postajni poslovni red, v katerem je odstavek, kjer piše: »Ob konicah od 5 do 7.30 in pa od 13.40 do 15. ure se preko cestnega prehoda ne sme premikati, razen v izjemnih primerih, ki jih odobri službujoči vlakovodni odpravnik.«

Kljub vsemu pa so prekinitve ostale. Tudi »izjemni primeri« niso tako izjemni, to potrjujejo dolge kače čakajočih vozil. Do podvoza je torej še daleč, kako pa bi lahko ta problem še drugače rešili? Morda z ureditvijo ceste od Džakovičeve mimo Plinarne, kar pa je seveda tudi povezano s finančnimi stroški. Če bi upoštevali ameriške norme, bi morala biti takšna cesta, kot je Černetova, šestpasovna... Mi pa moramo razmišljati, ali bi in kako bi naredili podvoz.

Med ljudmi kroži zgodba, ki je nadvse zanimiva, čeprav ni nujno, da je tudi povsem verodostojna.

Ko so namreč belili pas po sredi ceste na Samovi in Černetovi, je vsaka matična občina poskrbela za beljenje samo do železniškega prehoda. Kdo pa naj bi narisal črto v »ničijem« pasu, o tem se niso mogli zediniti. In nekdo je ob tem dejal: »Kako naj se vendar dogovorijo o tako pomembnih rečeh, kot je ureditev prometa, če se niso mogli za tako malenkost...?« Kakorkoli že — z malo več razumevanja pri železničarjih, nekoliko strpnosti pri voznikih in dobro voljo (ter polno denarnico) obeh občin bi se dalo to ozko prometno grlo vendarle razvozljati.

Andrej LOGAR

Gradbeno podjetje »Megrad«

Ljubljana, Celovška 136

- izvaja vse vrste visokih in nizkih gradenj
- prodaja vse vrste gradbenega materiala in nudi vse projektantske storitve

Cenjenim strankam se priporočamo in čestitamo ob prvem občinskem prazniku občine Ljubljana-Šiška vsem poslovnim prijateljem, delovnim kolektivom in občanom



LJUBLJANSKI urbanistični zavod je pripravil obširno študijo valorizacije zazidalnih zemljišč v posameznih ljubljanskih soseskah, ki so v gradnji ali pa predvidene za gradnjo. K zbiranju gradiva so bile povabljene posamezne organizacije, ki se ukvarjajo s komunalno opremo zemljišč in druge strokovne službe. Že ob pričetku akcije so bili urbanisti opozorjeni na to, da so v Ljubljani večje razlike pri ocenjevanju in ugotavljanju opremljenosti zemljišč in da bo zelo težko poiskati za celoto skupni imenovalac. Ta opozorila pa niso dosegla svojega namena.

Obsežna študija, v katero je bilo vloženo prav gotovo veliko dela, zaradi tega ni mogla doseči svojega namena in je zato ostala le zbir podatkov, o katerih lahko upravičeno dvomimo. Značilno je, da h končni redakciji organizacije, ki so sodelovale pri zbiranju podatkov, sploh niso bile povabljene. Za presojo podatkov bi bilo potrebno, da bi dobili vpogled v celotno gra-

KOMENTAR

Vrednotenje zemljišč

divo. Tega pa Ljubljanski urbanistični zavod ni storil. Organizacije, ki se ukvarjajo z zemljiško politiko, komunalno in gradbeništvom, so zaradi tega ostale brez sleherne možnosti, da bi pravčasno vplivale na odpravo napak, ki so se pojavile v študiji.

Od celotne valorizacije je Ljubljanski urbanistični zavod posredoval le kratko informacijo, ki naj bi bila osnova o vrednotenju zemljišča in osnova za obravnavo pred skupščinskimi organi. Dela, ki lahko pomeni za nadaljnjo stanovanjsko izgradnjo v Ljubljani odločilni preokret, ne moremo obravnavati samo kot informacijo. Zato je bila pravilna odločitev odbornikov naše občinske skupščine, ki so odklonili razpravo o tako skopem gradivu in predlagali ponovno strokovno presojo celotne študije.

Avtorji študije se morajo zavedati, da ne-preverjena študija ob tem, da je za nekatere podatke celo dokazana netočnost, lahko povzroči veliko škodo zaradi možnosti političnih in gospodarskih odločitev, ki temelje na taki valorizaciji zemljišč. Ljubljanski urbanistični zavod bi moral zaradi tega posredovati strokovnim službam obsežnejše informacije ter dati možnost širše razprave o svojem delu. Naglica, s katero je bil določen rok za sprejem valorizacije, govori o tem, da so izdelavi študije botrovali posamezni lokalistični interesi. Ti interesi pa ne smejo prevladovati pri razpravljanju o tem, v kateri smeri se bo Ljubljana razvijala v prihodnjih nekaj letih.

BS