

# LJUBLJANSKE OBVOZNE AVTOCESTE NE ZMOREJO VEČ – NAČRTOVANJE IN PERSPEKTIVE

## LJUBLJANA RING-MOTORWAYS REACHED THEIR CAPACITY LIMIT – PLANNING AND PERSPECTIVES

doc. dr. Alojzij Juvanc, univ. dipl. inž. grad.

alozj.juvanc@fgg.uni-lj.si ali

juvanc.slavc@gmail.com

Ljubljana

Strokovni članek

UDK 656.11:711.28(497.451.1)

**Povzetek** | Na sistemu obvoznih cest za motorni promet okoli Ljubljane, zasnovanem pred več kot 40 leti v Generalnem urbanističnem planu mesta Ljubljana, se vse pogosteje pojavljajo dolgi zastoji. Ker naš spomin z leti hitro blede, ne bo odveč, če si ga obnovimo z vsaj nekaj osnovnimi dejstvi o tem sistemu – kako je bil načrtovan, kakšne so bile takrat alternativne možnosti, ali bi se danes odločali enako, katere so najbolj prometno občutljive točke na njem in ali bi razširitev vozišč pripomogla k zmanjšanju sedanjih prometnih problemov.

Ključne besede: avtocestni sistem okoli mesta Ljubljana, Generalni urbanistični plan Ljubljane, Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana

**Summary** | On the motorway system around the city of Ljubljana, the capital of Slovenia, designed 40 years ago by the General urbanistic plan of the town, frequent and long traffic jams are appearing. Our memory is rapidly fading through the years and it is not redundant if we renew it with at least some basic facts about this system - how was it planned, what were the alternatives at the time, would the decisions be the same today, which are the most traffic-sensitive points on it and would extensions of the carriageways help to reduce the traffic problems occurring today?

Key words: Motorway system around the city of Ljubljana, General urbanistic plan of Ljubljana city, Integrated transport strategy of the Municipality of Ljubljana

### 1 • PROMETNE ZAGATE NA AVTOCESTAH OKOLI LJUBLJANE

Na avtocestnem obroču okoli mesta Ljubljana, zasnovanem pred več kot 40 leti, smo priče časovno in dolžinsko dolgim prometnim zastojem, ki imajo zlasti ob prometnih konicah velik vpliv tudi na omejeno prevoznost vzporednih državnih cest in na promet v mestu samem. Posledice so opazne: velika izguba časa uporabnikov, nekoristna poraba fosilnih goriv in čezmerno onesnaževanje okolja. Negodovanje javnosti je veliko in sprašuje, zakaj je tako. Vsem, tudi »mestni oblasti«, se zdi dodajanje pasov na avtocestah edina primerna rešitev. Pa je res? No, ni ravno tako.

Ker naš spomin z leti močno zbledi, ne bo odveč, če se strokovni in laični javnosti ponudi odgovore na nekaj najpogostejših vprašanj v zvezi z razvojem zasnove tega sistema, o izdelanih alternativnih trasah in o možnih ukrepih za povečanje prepustnosti sistema, ki je bil zgrajen v več korakih v letih od 1981 (zahodna avtocesta) do 1999 (vzhodna avtocesta). Pri pripravi tega gradiva se je pokazalo, da je brez iskanja starih zapisnikov raznih organov, za katere je vprašanje, ali sploh še obstajajo, na razpolago bolj malo gradiva. Ga je pa vendarle nekaj v raznih člankih in

v knjigi Ceste na Slovenskem skozi čas, ki je bila predstavljena na 12. kongresu o cestah in prometu 2015, ter na spletnih straneh, kjer pa so zapisi močno pomanjkljivi. Temu avtor tega prispevka dodajam svoje spomine, spoznanja in stališča iz časa, ko sem pri načrtovanju alternativnih potekov tras avtocest v tem sistemu sodeloval kot odgovorni projektant skrajno zunanje avtocestne povezave med Krtino in Brezovico, imenovane Mengeška varianta (1974) in kasneje kot soustvarjalec Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji.

## Avtoceste okoli Ljubljane 2019

Še zmorejo ves promet?  
Kako je bil izbran U-sistem?  
Alternative potekov?  
So bile trajnostno izbrane?  
Kako se jih da izboljšati?



Slika 1 • Avtoceste okoli Ljubljane leta 2019.



Slika 2 • Zastoji na avtocestah okoli Ljubljane.

## 2 • VZROKI ZA NASTALO STANJE

Prvi vzrok je starost obvoznih AC, ki vse do pred kratkim niso bile deležne prav nobenih »popravkov«. Dimenzije cestnih površin se namreč prometno načrtuje za plansko dobo 20 let in prav toliko časa je že minilo od izgradnje zadnjega odseka na ljubljanskem AC-obroču, od prvega pa celo že 40 let. Zato ni presenečenje, da posamezni deli tega obroča prometa ob prometnih konicah sedaj enostavno ne zmorejo več prevajati.

Drugi vzrok je to, da so iste cestne površine namenjene tako daljinskemu kot lokalnemu (mestnemu) prometu, ki se je in se še povečuje zaradi širitve urbanega prostora mesta Ljubljana izven obroča, zaradi velikih dnevnih

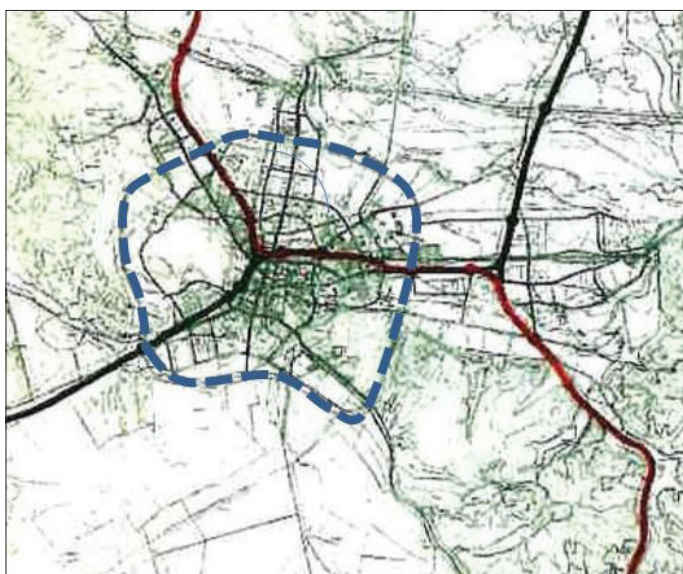
migracij dom-delo-dom (116.000 vozil/dan (MZI, 2019)) in zaradi izrivanja prometa s cest v mestnem jedru (mestne površine vrniti pešcu in kolesarju (MOL, 2017)), mesto pa enostavno nima kje zgraditi svojih »hitrih« cest, na katere bi lahko preselilo ta promet, saj so tistega, ki je bil predviden že leta 1976, zasedle AC.

Tretji vzrok je, da se lokalni promet, ki ob konicah že predstavlja veliko večino prometa na posameznih delih AC, od tranzitnega razlikuje po hitrosti vožnje, po pogostosti prometnih manevrov prepletanja, vključevanja in izključevanja, in po različnosti voznikov glede pozornosti na cesti. To je še posebej izrazito pri

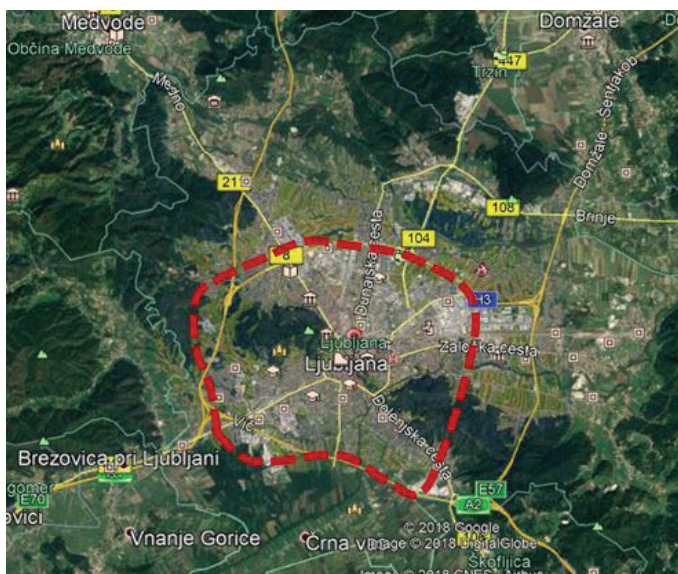
razcepih in priključkih, pri katerih je pretok vozil na mestne ceste omejen (bližina nivojskih križišč, zastoji na mestnih cestah ipd.). Zato so to prometno in predvsem prometnovarnostno najbolj izpostavljene točke na avtocestah.

Četrty vzrok je pri drugih deležnikih, ki imajo možnost vpliva na urejanje prometnih razmer. V prvi vrsti gre za počasnost MOL pri uveljavljanju ukrepov programa trajnostne mobilnosti (na strani ponudbe in povpraševanja) in Slovenskih železnic pri razvoju in širitvi obsega ponudbe (postajališča, enotna vozovnica) tirnega prometa v okviru LUR, saj zgolj z ukrepi na avtocestah trajne rešitve za prometne zagate na AC okoli Ljubljane v času prometnih konic ne bo mogoče doseči. Z vsakim izboljšanjem stanja se namreč privlačnost (atraktivnost) avtocest samo še poveča ...

## 3 • ZASNOVA POTEKA OBVOZNIH CEST ZA MOTORNI PROMET OKOLI LJUBLJANE



Slika 3 • Mestna obvoznica (modro črtkano) in H-sistem avtocest (rdeče) v Ljubljani (Vir: (DRC, 2014)).



Slika 4 • Načrtovana mestna obvoznica okoli Ljubljane 1966 in zgrajene AC (Vir podloge: Google map).



in avtocest (dalje: AC) okoli mesta zarisana ločeno – vsak v svojem koridorju (slika 3).

Mestna obvoznica (slika 3) je bila namenjena prometnim povezavam med posameznimi deli mesta (notranji promet) in navezavo tega prometa na avtocestni sistem Slovenije. Po severni in južni strani je potekala približno tako kot danes, na zahodni strani nekoliko zahodnejše od današnje AC (skozi Podutik), na vzhodni strani pa od Peruzzijeve (današnji AC-priključek Ljubljana Rudnik) na jugu s predorom skozi Golovec in čez Štepanjo vas z novim mostom čez Ljubljanico v območje današnjega BTC na severu. Severni del obvoznice je bil planiran kot 6-pasovnica (6).

Potek avtocest ob mestu so predvideli po tako imenovanem H-sistemu (slika 3), v katerem sta bili avtocesti Gorenjska–Primorska (zahodna AC) in Štajerska–Dolenjska (vzhodna AC) prečno povezani po severni strani mestnega središča z neposredno navezavo na železniško in avtobusno vozlišče.

### 3.2 Kaj je ostalo od zasnove poteka obvoznih cest 1966?

Leta 1966 pripravljena zasnova obvoznih cest za motorni promet se je kmalu začela spreminjati.

Od celotne zasnove mestne obvoznice v prostorskem planu 1966 je danes zgrajen in ohranjen le del njenega severnega kraka Koseze–Šmartinska/Tomačevo. Vzhodni koridor je bil že kmalu pozidan (Štepanjsko naselje, vrstne hiše zgrajene točno na koridorju skozi Štepanjo vas), trasi zahodnega in južnega dela pa sta bili izkoriščeni za zgraditev avtocest, pri čemer je bil njun potek na spojnem delu nekoliko preoblikovan.

Tudi zasnova poteka avtocest v H-sistemu je bila spremenjena. Ker je prečna povezava v smeri zahod-vzhod potekala preblizu mesta in parka Tivoli, so jo pomaknili na jug na območje Barja v koridor mestne obvoznice (slika 4). Ker je v generalnem urbanističnem planu 1966 zarisana povezava Gorenjska–Primorska potekala po gosto naseljenem območju (Šentvid–Koseze) in v prostoru povzročala preveč konfliktov (narava in lokalno prebivalstvo), so za severni (X-sistem) in zahodni (U-sistem) krak naročili izdelavo več dodatnih variant (DRC, 2014). Poteku vzhodne AC je bil določen šele s programom DARS leta 1993.

### 3.3 Dodatni varianti avtoceste po severu in zahodu mesta

Za severni in zahodni krak avtocest mimo Ljubljane sta bili po navodilu delovne skupine urbanistov leta 1974 obdelani 2 trasi obvozne



Slika 5 • Varianti AC Mengeš in Gameljne (Vira: (Pečar, 1974) in (Juvanc, 1974)).

avtoceste – ena bližje in druga bolj oddaljena od mesta. Trasi sta bili projektantsko obdelani tehnično izredno natančno in z jasnimi opredelitvami do elementov rabe v prostoru.

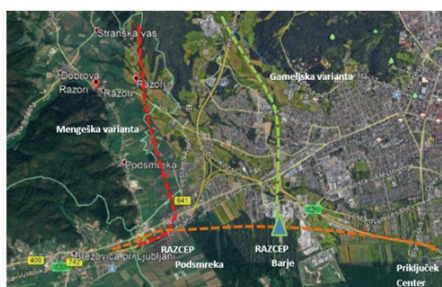
To sta bili (slika 5):

– Gameljska varianta (Pečar, 1974), ki je potekala od Lukovice mimo Domžal v smeri današnje štajerske AC do Ihana in nato mimo Gameljne proti zahodu do Šmarne gore, kjer se je priključila na gorenjsko AC in po njej na jug do Šentvida ter od tam skozi Šentviški hrib z nadaljevanjem v trasi današnje zahodne AC do Kozarij (priključitev Primorske AC) in do južnega kraka mestne obvoznice v današnjem priključku Center (slika 6);

– Mengeška varianta (Juvanc, 1974), ki je potekala od Lukovice severno nad Domžalami, Mengšem in okoli Šmarne gore, kjer je bil predviden odcep gorenjske AC, se skozi kamnolom v Podutiku in mimo Stranske vasi pri Dobrovi spustila do današnjega AC priključka Brezovica na primorski AC in se s prečkanjem železniške proge Ljubljana–Pivka nadaljevala do južnega kraka mestne obvoznice v današnjem priključku Center (slika 6).

Mengeška varianta je v nadaljevanju ostala v celoti pozabljena, od Gameljske pa sta bila uporabljena le del od Šmartnega pod Šmarno goro do Kosez, kjer je bila spojena z zahodnim krakom mestne obvoznice, in del od Krtine

### Varianti MENGEŠ in GAMELINE – spoj s Primorsko AC



Vir: PNZ, 1974

Slika 6 • Potek variant AC Mengeš in Gameljne na jugozahodu (Vira: (Pečar, 1974) in (Juvanc, 1974)).





skoraj ni bilo. Bilo je le nekaj predlogov za spremembo nekaterih detajlov na sistemu. Tako smo na takratni UL – FAGG (danes FGG) na Prometnotehničnem inštitutu leta 1983 predlagali,

- da bi se južno AC zgradilo kot 6-pasovnica od Kozarij po trasi sedanje južne AC do nekje pri Ivančni gorici in od tam preko Zasavja do Celja (torej ne mimo Domžal in skozi

Trojane, ampak z vključitvijo zasavskega bazena);

- da se namesto razcepa Kozarje in priključka Ljubljana zahod (Vič) zgradi enoten razcep v 3 nivojih, pri čemer bi se primorska AC tam iztekla direktno na Tržaško cesto.

Pobuda za enoten razcep je bila dana zato, ker je bila umestitev priključka Ljubljana zahod v neposredni bližini razcepa Kozarje vse prej

kot prometno pravilna. Isto opozorilo je bilo dano tudi za priključek Ljubljana jug, ki je v neposredni bližini razcepa Malence.

Žal teh predlogov ni nihče nikoli obravnaval. Res pa je, da so bile prometne obremenitve v tistem času sorazmerno zelo nizke in se pri projektiranju ni dosti gledalo na take »malenkosti«, ki so svoje pomanjkljivosti pokazale kaj kmalu in se danes kažejo v polni luči.

## 5 • POGLED NA TRAJNOSTNOST ZASNOVE OBROČA

Marsikdo se sprašuje, ali bi se danes odločali podobno kot pred 40 leti. Najbrž bi se, saj sam potek AC okoli Ljubljane razen nekaterih detajlov (območja priključkov) načeloma ni slab. Žal pa se ni sledilo prvotni usmeritvi (slika 7), da bi ta sistem dopolnili s cestami, ki bi prevzemale promet, ki ga mesto zaradi širjenja urbanizacije in s svojimi urbanističnimi ukrepi vedno bolj potiska proti »obroču«, prostora za vodenje tega prometa pa enostavno ni. Zato lahko danes kot zelo napačno in trajnostno sporno ocenimo presojo, s katero so bile avtoceste zarisane po prostoru, ki je bil v GUP Ljubljane že namenjen in zarisane za mestno obvozno hitro cesto, in ga enostavno »povozile«. Edini del tega prostora, ki je ostal in ga je zgradilo mesto (severna obvoznica), pa,

ker so bile severne tangente pozabljene, služi tudi za tranzit med Gorenjsko in Štajersko. Tovorna vozila si po tej cesti namreč skrajšajo pot, saj bi sicer morala na tej relaciji po južni strani obvoziti mesto (zahodna + južna + vzhodna AC).

V vsakem primeru bi se danes drugače pristopilo k umeščanju priključkov in vozlišč in k dimenzioniranju tehničnih elementov teh ureditev. Pri visokih prometnih obremenitvah, ko je prepustnost zgrajenih AC skoraj popolnoma izkoriščena, je prometna uspešnost celotnega sistema močno zmanjšana prav zaradi slabosti na območjih prometno najbolj obremenjenih priključkov. Pri tem na AC zlasti izstopajo prekratke dolžine za prometne manevre (prepletanje, vključevanje, izključevanje) pred in

izza priključki in vozlišči, kjer so prometne nesreče najpogostejše, na priključnih cestah pa nivojska križišča, ki so locirana približno AC.

Tisto, kar je pri ljubljanskem obroču, trajnostno gledano, najslabše in najbolj obremenjujoče, je to, da sta na istih površinah združena daljinski in lokalni promet in so avtoceste »povozile« leta 1966 načrtovano »obvoznico«, namenjeno za distribucijo lokalnega prometa med posameznimi predeli mesta. Poraba prostora mestne obvoznice za zgraditev avtocest je povzročila tudi to, da Ljubljana enostavno nima obrobni cest, po katerih bi lahko bil voden tudi javni mestni promet med posameznimi deli mesta. Skoraj vse linije LPP (mestni avtobusni promet) potekajo skozi središče mesta, potovanja med posameznimi deli mesta pa so časovno zelo zamudna in v času konic vse prej kot uspešna alternativa potovanjem z osebnimi vozili.

## 6 • MOŽNOSTI ZA OMILITEV PROBLEMA ZASTOJEV

Ceste in zlasti avtoceste so prometni sistem, odvisen od potreb razvijajoče se družbe. Žal pa je treba ugotoviti, da na avtocestah okoli Ljubljane v vseh letih od njihove zgraditve ni bila narejena nobena dopolnitev. Tri pa so le bile – zgraditev dodatnega tretjega pasu med razcepom Koseze in priključkom Brdo na zahodni avtocesti (spojitev vključevalnega in izključevalnega pasu), kar je zelo koristno, dodatni izvozni pas od predora Golovec proti priključku Ljubljana jug na razcepu Malence, ki je prometno-tehnično manj učinkovita rešitev, in podaljšanje vključevalnega pasu od južne proti zahodni AC proti severu v razcepu Kozarje, kar je prav tako zelo dobro.

Je pa neizogibno, da bo treba narediti še kaj več, in to zelo kmalu.

Torej, kaj?

Ali obstoječim AC dodati pasove ali zgraditi nov obroč bolj zunaj mesta? Zgraditi tiste, že dolgo načrtovane dodatne ceste (ni treba,

da so AC ali HC), ki bi prevzele promet, ki med posameznimi predeli države ali med posameznimi deli mesta danes poteka po obvoznih avtocestah Ljubljane? Morda podaljšati pasove za prepletanje, izključevanje in vključevanje med sosednjimi priključki, kjer je to mogoče? Ali tudi omejiti vozno hitrost (na 90 km/h) in uvesti sistemske ukrepe, ki bi omilili povpraševanje po prevozi na AC-obroču?

### 6.1 Študiji urejanja ljubljanskega AC-obroča

Vse to so imeli v mislih tudi načrtovalci, projektanti in prometniki v podjetju Projekt – nizke zgradbe Ljubljana, ko so leta 2010 izdelali študijo o učinkovitosti ukrepov na AC. Študija je potrdila pričakovanja ekspertov, da se z gradnjo nove, od mesta bolj oddaljene avtoceste ali vsaj dodatnih pasov na obstoječih avtocestah stanje ne bi bistveno izboljšalo, ker bi bila od mesta bolj oddaljena avtocesta manj privlačna (tranzitnega prometa je sorazmerno malo). Z dodajanjem pasov obstoječim avtocestam

pa bi se povečala njihova atraktivnost, kar bi povzročilo še dodatno povečanje prometa na njih, zastoji vozil v izvozu pa bi se še podaljšali. V študiji je bilo podanih kar nekaj alternativnih možnosti, tudi o ukrepih zunaj AC, o katerih bi se bilo treba odločiti skupaj z investitorji in z varstveniki okolja, vendar se to 7 let ni zgodilo.

Leta 2017 je bila naročena nova študija (MZI, zanj DARS, d. d.), ki so jo izdelali v PNZ in LUZ v prostorsko in sistemsko mnogo širšem obsegu in so izhodišča zanjo predstavili 26. 3. 2019 na tiskovni konferenci MZI (MZI, 2019). Načrtovalci so ugotovili, da (citāt iz (MZI, 2019)) »problematike ljubljanskega AC-obroča, vpadnih cest in prometnih razmer na širšem območju Ljubljane ni moč rešiti le s širitvijo obstoječih ali/in gradnjo novih cest, ampak le s sočasnim uveljavljanjem ukrepov trajnostne mobilnosti ter razvojem tirnega prometnega omrežja in so zato prizadevanja v smeri uresničenja teh ukrepov nujno potrebna. Bistvo teh ukrepov je zmanjšanje obsega cestnega/avtomobilskega prometa na AC-omrežju, predvsem dnevnih delovnih migracij in/ali preusmeritev teh na javni pot-

niški promet» (konec citata (MZI, 2019)). Pripravili so 12 scenarijev kombinacij ukrepov in izdelali 4 opcije (A, B, C in D), v katerih so vključeni tako ukrepi na AC kot tudi ukrepi s področja trajnostne mobilnosti in razvoja tirnega prometnega omrežja. Ker ti vzporedni ukrepi niso v pristojnosti naročnika oziroma plačnika naloge, so načrtovalci predlagali, da naj bi projekt ureditve ljubljanskega AC obroča potekal po 2 vzporednih sklopih: eden v okviru državnega prostorskega načrtovanja (torej DARS, d. d.), drugi pa v okviru uveljavljanja ukrepov, ki niso v pristojnosti DARS, d. d.

Iz predstavljenega gradiva (MZI, 2019) ni moč razbrati, da bi bili v snovanje ukrepov v pripravo naloge poleg DARS, d. d., vključeni tudi drugi deležniki, predvsem Slovenske železnice (SŽ) in Mestna občina Ljubljana. Ker so ukrepi, ki naj bi jih izvedel DARS, d. d., močno odvisni od ukrepov, ki naj bi jih izvedla ta dva deležnika, bi zamujanje z odločitvami glede teh vzporednih ukrepov povzročilo težavo DARS, d. d., za katero od opcij, po kateri naj bi bili izvedeni ukrepi, naj se odloči.

SŽ so v preteklih letih zgradile nekaj postajališč ob obstoječih vpadnih progah. Da pa bi imele kakšen pripravljen konkreten program ukrepov za povečanje atraktivnosti tirnega prometa, javno (še) ni znano.

Mesto Ljubljana ima leta 2017 sprejeto Celostno prometno strategijo (MOL, 2017), v kateri so skrbno opisani namen te strategije in cilji, o realizaciji te strategije (ukrepi, presoja učinkovitosti posameznega ukrepa in časovnica izvedbe) pa ni še nič znanega. To, da problem dnevnih migracij v mesto MOL za zdaj rešuje z gradnjo postajališč P+R, je sicer zelo pozitivno, ni pa zadostno. V Ljubljano migrira dnevno okoli 150.000 potnikov v približno 120.000 vozilih. Četudi bi te potnike z izgradnjo dodatnih P+R želeli prepeljati z javnim prevozom (avtobusi), tega pri koničnem prometu obstoječe kapacitete avtobusov še zdaleč enostavno ne bi zmogle. Mesto Ljubljana ima dnevno na mestnih in primestnih progah 213 avtobusov (Ljubljana, 2019), katerih polna kapaciteta (sedišča + stojišča) je po grobi oceni skupaj okoli 28.000 potnikov. Upošteva, da se v času jutranje konice (2 uri) obratovalni cikel avtobusnih voženj ponovi 2- do 3-krat, so mestni avtobusi takrat sposobni prepeljati okoli 70.000 potnikov. To je nekaj več kot 1/2 števila potnikov, ki dnevno migrirajo v mesto. Ampak prostor v avtobusih potrebujejo tudi potniki, ki se v mesto pripeljejo po železnici, in prebivalci mesta sami. Prizadevanje, da bi povečali mobilnost v mestu

s kolesarjenjem (BicikelJ) in s preureditvijo poteka linij mestnega prometa (Koren, 2016) izboljšali razmere v prometu v mestu, je sicer zelo koristno in trajnostno naravnano, vendar očitno preskromno. Če se temu doda še problem zasedanja okoli 165 ha mestnih površin s parkiranjem, s čemer vozila dnevnih migrantov hromijo tudi dostopnost do objektov javne rabe (parkirišča pri trgovinah in ob cestah), je vse skupaj zelo resen alarm za mestno oblast, da je treba v povezavi s sosednjimi občinami (vsaj na območju LUR) in z državo (zaposleni v uradih in šolah) nujno nekaj spremeniti (izraba obstoječih železniških tirov, tirni mestni promet, dislokacija prometno najbolj obremenjenih objektov javne rabe ipd.).

Žal pa v tej strategiji ni najti niti ene besede o vodenju cestnega motornega prometa skozi mesto, predvsem v smeri sever-jug, ki je najbolj kritična, in bi lahko zmanjšalo obremenitve na AC-priključkih. V SPN MOL 2009 sta bila namreč predvidena predor pod Rožnikom (povezal naj bi AC-priključek Brdo-zahodna AC z Drenikovo ulico) in predor pod Golovcem (povezal naj bi nakupovalna centra NS Rudnik in BTC), ki pa, ker ne sodita v pristojnost DARS, d. d., v študijo 2017 (PNZ in LUZ) nista bili vključeni. Bi pa bilo to zelo koristno, saj bi prometno vrednotenje pokazalo, če imata ti dve vertikalni povezavi kaj vpliva na prometne razmere na AC in ali sta prometno sploh uspešni ali ne.

## 6.2 Gradbeni ukrepi na AC in širše

Gradbeni ukrepi so in bodo na AC-obroču okoli Ljubljane potrebni v vsakem primeru. O

jivo utemeljenih okoljskih razlogov opuščeni, in ni znano, ali so bili v Študiji 2010 in 2019 vključeni ali ne. Isto velja za cestne povezave, ki naj bi bile, sicer precej oddaljene od Ljubljane, sposobne prevzeti vsaj del tranzitnega prometa, ki danes obremenjuje ljubljanski obroč, in mu omogočiti mnogo krajšo pot.

V okviru mesta Ljubljana sta to:

- povezovalna cesta Podutik-Bokalci-Tržaška cesta, kot je bilo pred mnogimi leti pogodbeno že sklenjeno med mestom Ljubljana in DARS, ki bi vsaj delno razbremenila zahodno AC, prometno najbolj obremenjeno cesto v državi;
- povezovalna cesta med Tržaško in Kočevsko cesto (2-pasovnica) po bočnem nasipu južne AC (tangenciala), predvidene v Strateškem prostorskem načrtu MOL 2009, ki je bila v celoti zavržena, »ker poteka po Barju«, čeprav naj bi jo zgradili na bočnih nasipih južne AC (opomba: nasip za AC po barjanskih tleh ima za zagotavljanje stabilnosti ob straneh zgrajene več kot 15 m široke bočne nasipe) in bi služila kot servisna cesta tudi za javni BUS-promet, za katero bi bilo treba ponovno presoditi o upravičenosti »brezprizivno« negativnega okoljskega mnenja za gradnjo,

bolj oddaljene pa:

- cesta v 3. razvojni osi srednji del (skoraj vsotovorni in večina osebnega prometa z Dolenjske proti Celju namesto po 45 km dolgi državni cesti med NM in CE sedaj poteka po več kot 140 km dolgi poti mimo Ljubljane),



Slika 8 • Tangenciala na južni AC, zasnovana v SPN MOL 2009, je bila okoljsko zavržena (MZI, 2019).

tistih, ki so jih predvideli načrtovalci v okviru Študije 2017, je pisal dnevnik Delo 27. marca 2019 na strani 10 (intervju g. Aleša Stigarja z načrtovalcem mag. Alešem Mlakarjem).

Je pa treba ta seznam nekoliko razširiti, saj je bilo v preteklosti nekaj ukrepov že načrtovanih in (še) niso izvedeni ali pa so bili iz pomanjkl-

- dopolnitev povezave Primorske z Belo krajino in Dolenjsko od Unca preko Kočevja (obvoznice posameznih večjih krajev in mest Ribnice in Kočevja) in Črnomlja do Novega mesta in
- povezava Gorenjske s Primorsko v 4. razvojni osi (Škofja Loka-Tolmin).





primer: naselje pri Uncu), in črnograditelji, ki so gradili na poceni zemljiščih, sedaj pa (po legalizaciji) zahtevajo, da jih DARS, d. d., ker tako določa zakon, zaščiti pred hrupom z avtoceste (Juvanc, 2019). Visoke protihrupne ograje pa niso samo strošek, ampak tudi nenaravna pregrada v prostoru, ki ima močan negativni vpliv na počutje voznikov med vožnjo in prometno varnost.

Okoljske omejitve so postale tako intenzivne, da za promet enostavno ni več mogoče najti prostora. V zvezi s tem se »tehnik« pogosto

sprašujemo, ali so odklonilna stališča »okoljašev«, ki praktično pomenijo brezprizivne preprečitve umeščanja novih cest v prostor, v vseh primerih strokovno zares zadostno in prepričljivo utemeljena. Zlasti takrat, ko nova cesta s preselitvijo prometa močno spremeni intenzivnost vplivov na okolje ob stari cesti, s katere naj bi bil promet preseljen na novo cesto. Kaj je slabše? Ni vključeno v presojo ...

Tak izraziti primer je južna ljubljanska »tangentiala« (slika 8), ki so jo okoljevarstveniki

ocenili za povsem nesprejemljivo. Čeprav naj bi cesta potekala po utrjenem bočnem nasipu južne AC, so nasprotovali njeni vključitvi v SPN MOL 2009 in svojo odločitev utemeljili s tem, da »bo potekala po Barju«. Očitno je za njih strokovno bolj sprejemljivo, da se neskončne kolone vozil cele dneve valijo po enem in edinem voznem pasu mimo Križank in Fakultete za arhitekturo.

## 7 • SKLEP

Prometne razmere na ljubljanskem avtocestnem obroču so skrajno resne in v dolgih zastojih povzročajo izrazito negativne vplive na psihično stanje voznikov, na stroške uporabnikov avtocest in na pogostost nastajanja prometnih nesreč pri priključkih, če se čezmernih in nepotrebnih emisij hrupa in škodljivih plinov ter nepotrebne porabe pogonskih goriv (energija) sploh ne omenja (slika 11). Ne nazadnje imajo te razmere tudi velik vpliv na mestni prostor, ki bi se rad razbremenil svojega lastnega prometa, a ga nima kam preseliti.

Zanimivo je tudi, kako smo pri investicijskih vlaganjih v infrastrukturo očitno vsi pozabili na ekonomiko v prometu – rečemo: »Saj nimamo denarja.« (Tudi za preнове.) A ga na obstoječem omrežju mečemo stran z veliko lopato ...

Nesprejemljiva je ozkost ocenjevanja in presoje pri varovanju okolja, ko »z vetom« prepreči-



Slika 11 • Vsakdanji prizor na avtocestah okoli Ljubljane.

mo izvedbo posameznih gradbenih ukrepov, ki na posamezni lokaciji res niso najbolj okolju prijazni, bi pa zelo razbremenili močnejše

obremenjeno še bolj občutljivo okolje nekje v bližini ...

Ali vse to res nikogar ne moti?

## 8 • LITERATURA

DRC, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, Ceste na Slovenskem skozi čas, ured. Ficko, G., Ljubljana, 2014.

Gaberščik, B., Sistem avtocest v širšem prostoru Ljubljane, Naša skupnost, glasilo občine LJ Moste - Polje, Ljubljana, 15. 9. 1978.

Juvanc, A., Idejna študija avtoceste Mengeš, Republiška skupnost za ceste in Skupščina mesta Ljubljana, C-312, grafični del, Projekt-nizke zgradbe, Ljubljana, 1974.

Juvanc, A., osebni spomini, ugotovitve in stališča avtorja, projektanta in recenzenta v obdobju 1974-2008 in soustvarjalca NPIAC RS 1993-2002, 2019.

Koren, M., Načrtovanje in optimiranje linij javnega potniškega prometa, diplomska naloga, mentor Žura, M., UL FGG, Oddelek za gradbeništvo, Prometna smer, 2016.

Ljubljana, Glasilo MOL, letnik XXIV, št. 3, str. 15, Ljubljana, april 2019.

MOL, Mestna občina Ljubljana, Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana, julij 2017.

MZI, Ministrstvo za infrastrukturo, Izhodišča urejanja ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih cest, PNZ in LUZ, Tiskovna konferenca Ministrstva za infrastrukturo, Ljubljana, 26. 3. 2019.

Pečar, M., Idejna študija avtoceste Gameljne, Republiška skupnost za ceste in Skupščina mesta Ljubljana, C-267, grafični del, Projekt-nizke zgradbe, Ljubljana, 1974.