

IZ PRESEŽKA POSOJILA ZA CESTE

Titova na Črnučah: samo 800 metrov

Uredili bodo še križišče Titove in Nemške ceste – Denarja premalo, zato se obseg del stalno krči

Z denarjem iz presežka posojila za ceste naj bi zgradili oziroma preuredili križišče Titove in Nemške ceste in Titovo cesto skozi Črnuče, s pločnikom, za pešce in kolesarsko stezo ter semaforiziranimi križišči. Znano je, da sta prav to



križišče in pa Titova cesta skozi Črnuče nevarni za voznike in za pešce.

Kako daleč je še rešitev oziroma kje se zatika, da se te črne prometne točke za Bežigradom ni še nihče lotil?

V zadnjem poročilu Soseske o poteku priprav za graditev objektov iz presežka posojila za ceste v občini Bežigrad je zapisano, da je bilo za križišče Titove in Nemške ceste odobrenih 3,5 milijona dinarjev, za Titovo na Črnučah pa skoraj 8 milijonov dinarjev; razčlenjeni nalogi pa sta pokazali, da so odobrena sredstva premajhna. Razpoložljiva sredstva so bila torej razlog za zmanjšanje obsega rekonstrukcije Titove ceste na Črnučah, medtem ko obsega del na križišču Titove ceste z Nemško ni možno zmanjšati. Nasprotno, zelo resno je treba računati s preureditvijo zapornic in signalnih naprav na železniškem prehodu in tako še višji stroški.

Sicer pa je lokacijska dokumentacija, ki obravnava cestnogradbena dela, odvodnjavanje, razsvetljavo in semaforizacijo križišča Titove z Nemško, že izdelana, Soseska pa pridobiva soglasja za lokacijo. Lokacijska dokumentacija obsega: krak Titove proti Ljubljani s pasom za tiste, ki zavijajo v levo; krak Titove proti Črnučam pa obdelujejo do navezave na most čez Savo. Tak obseg je smotrni, pravijo v Soseski, zaradi navezave pločnika na mostu s pločnikom v križišču, krak Nemške ceste pa so obdelali v dolžini 200 metrov (funkcionalno zadoščča odsek v dolžini 100 metrov).

Vsi projekti so izdelani do faze »idejni projekti«, na Soseski pa predvidevajo, da se bo stvar nekoliko zavlekla zaradi razširitve zapornic na prehodu čez železnico. Zadrege utegnejo biti tudi s soglasji sanitarne inšpekcije zaradi hrupa: po eni strani je ugodna nova in bolj gladka površina križišča, neugodno pa semaforizirano križišče, občasni zastoji in zato večji hrup.

Kar zadeva rekonstrukcijo Titove ceste čez Črnuče pa je treba povedati to: prvotno so predvidevali obnovo od mostu čez Savo do Zasavske ceste. Že na začetku obdelave pa je bilo treba, tako pravijo na Soseski, obseg skrajšati, ker Republiška skupnost za ceste še nima rešenega križanja Titove z obvoznico. Tako so lokacijske osnove izdelali za odsek od mostu čez Savo do predvidenega avtobusnega obratnišča pred bencinskim servisom.

Podrobnejša študija pa je narekovala ponovno krajšanje predvsem zaradi finančnih razlogov in zaradi težko rešljivih lastniških problemov. Na predlog krajevne skupnosti Črnuče-Nadgorica so potem izbrali odsek med dvema križiščema ulice Ceneta Štuparja s Titovo cesto s potrebnima pasovima za razvrščanje vozil. Ta odsek bo dolg okoli 800 metrov.

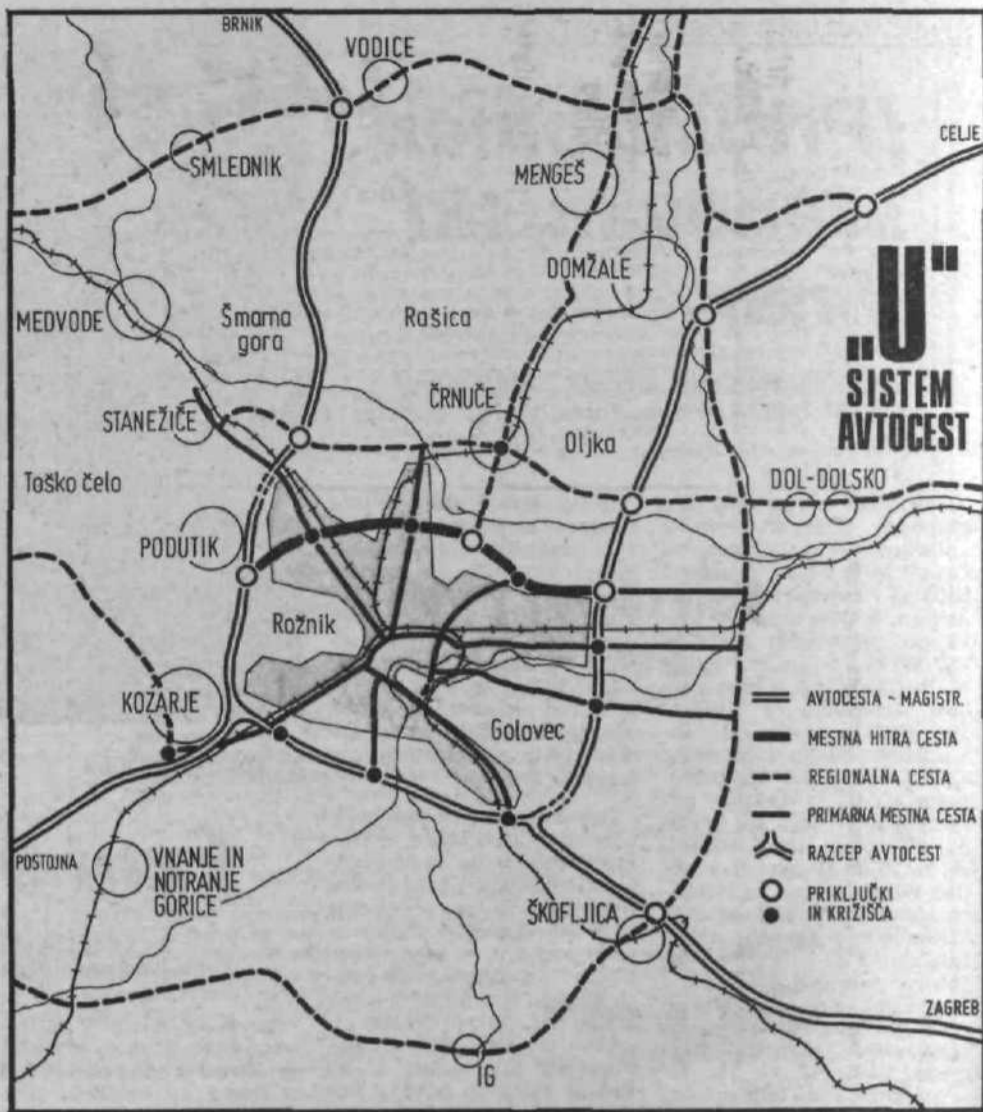
Šele za tako skrajšan odsek so začeli pripravljati lokacijsko dokumentacijo. V začetku maja so zbrali vse komunalne podlage, v izdelavi pa sta urbanistični del in prometno-tehnična situacija.

Ker je pričakovati, da se bo pridobivanje zemljišč za razširitev cestišča zavleklo, so se odločili za izdelavo dokumentacije v dveh delih; pospešeno za fekalno in meteorološko kanalizacijo, kjer ne bodo posegli v zasebna zemljišča; ko bo možno, pa bodo izdelali še predparcelacijski delilni načrt ter pripravili vse potrebno za pridobivanje zemljišč.

Do nekaterih pomembnejših objektov bo treba urediti nadomestne dovoze. Samo v skrajnih primerih bo namreč možen direktni dovoz s Titove: z železniške postaje, doma krajevne skupnosti ter postaje milice.

Mnogo težav pri vsem tem bi po mnenju Soseske odpadlo, če bi bil znan investitor, ki bi odločil v kočljivih primerih. Temu dejstvu gre pripisati precejšnjo negotovost pri določanju obsega obravnavanih gradenj, kajti tudi zato projektanti niso pravočasno dobivali potrebnih navodil in so z izdelavo projektne dokumentacije zamujali. In ne nazadnje, zaključujejo na Soseski, bodo še težave zaradi zmanjševanja realne vrednosti odobrenega deleža iz presežka posojila, zato bo treba zagotoviti premostitvena sredstva.

DRAGICA BOŠNJAK



CESTNI U OKROG MESTA

Peljali se bomo leta 2000

8 km bežigradskega dela ceste bo večinoma do 6 m globoko vkopanih v zemljo – javna razprava do 10. septembra

Ljubljanski urbanistični zavod in cestna republiška skupnost sta te dni v vseh petih ljubljanskih občinah »razgrnili« zemljevide, ki zgovorno pričajo, kje so vodni rezervati, za zidljive površine in kako poteka načrtovana trasa avtomobilske cestne obvoznice v obliki črke U okoli ljubljanskega mesta.

Priprave za gradnjo prvega dela – izmed šestih – ljubljanske obvoznice so v teku, zanjo je Mednarodna banka že tudi zagotovila posojilo. Gre za zahodni del obvoznice od Celovške ceste do Brezovice ali do deteljice pri Dolgem mostu, ki

naj bi jo začeli graditi – če bo vse po sreči – že letošnjo jesen. Dogradili jo bodo – spet po načrtu do leta 1980. Podobno dolgo naj bi gradili tudi vseh ostalih pet odsekov, ki pridejo na vrsto po terminskem in finančnem planu v naslednjem obdobju. Toda pojdi mo lepo po vrsti. Celotna avtomobilska obvoznica bo Ljubljano zares obkrožila šele leta 2000, kakor kažejo današnje prognoze in nič prej. Tako obvoznica kot priključki, za katere še teče urbanistična in bo začela potekati javna razprava.

Po sredi je desetletni cestni program mesta Ljubljane, ki ga skušamo realizirati v čim krajšem času. Mestna obvoznica bo v resnici prava avtomobilska cesta z dvema ločenima pasovima za dvosmerni promet, od prave avtoceste se bo ločevala le po tem, da na njej ne bodo pobirali cestnine.

Etapno gradnjo ljubljanske obvoznice narekujejo predvsem finance, kakor pravijo predsednik republiške skupnosti za ceste inž. Lojze Blenkuš in drugi predstavniki »cestarjev«. Kakor kažejo prometni tokovi, bodo morali najprej zgraditi zahodni del obvoznice, zatem južni in šele potem severozahodni, to je bežigradski odsek.

Čez dve leti naj bi torej zahodnemu delu obvoznice sledila gradnja južnega dela do Dolenjske ceste. To je tako imenovano koleno črke U, ki so ga načrtovalci nesli na skrajno mejo smotrnosti. Obvoznica se namreč tu izogne črnim gradnjam, ki jih prav ta čas skušajo prebarvati v bele – skratka legalizirati, potekala pa bo po mehkih barjanskih tleh, zato bodo podobno zahtevne tehnične težave kot na odseku Dolgi most-Vrhnik, na cest, kii je v gradnji.

Bežigradski odsek ljubljanske obvoznice je, kakor pravijo načrtovalci, kamen spotike,

zakaj trasa se nikakor ni mogla izogniti vsem najboljšim kmečkim površinam v Šentjakobu, Podgorici in v Polju. Bistveni problem predstavlja še neposredna bližina stanovanjskih sosesk. Na bežigradskem odseku, dolge kakih osem kilometrov, bo trasa skoraj v celoti vkopana do šest metrov globoko v savski prod, spričo česar bodo samo tu izkopal okoli milijon kubikov gramoza in mivke, prepotrebne gradbenega materiala ne samo za ceste in cestne objekte, temveč še za kaj drugega. To je vsekakor kapital, ki ga je ob ceni za ceste vredno upoštevati.

Razrvatov pitne vode obvoznica ne bo ogrozila, saj jo bodo podobno kot cesto Vrhnik-Postojna pošteno zaščitili. Gre za posebne lovilce ne samo meteorne vode, temveč tudi olja, ki bi se utegnili razliti ob nesrečno prevrnjeni avtomobilski cisterni.

Nikakor pa se naš del obvoznice ne more izogniti skoraj strnjeni stanovanjskim naseljem, kot so BS-3, kjer bo potekala tik ob robu in na priključku štajerske avtoceste z mostom čez Savo črnim tomačevskim naseljem, kjer se bo ta priključek zliil z obvoznico nad tomačevsko gramoznico. Koridor za obvoznico pri nas je rezerviran, padla bo le stavba nekdanje KS Posavje. Zdaj je še prezgodaj, da bi govorili, ker je gradnja tega odseka pomaknjena na leto 81/82, če ne morda še kaj kasneje, kar je

vse odvisno od mednarodnih posojil in lastnih finančnih sredstev.

Vkopana cesta za Bežigradom pomeni protihrupno zaščito, ki je nedvomno velike vrednosti za stanovanjska naselja, ki stoje ob njej, vendar bo zato dražja – če odmišljamo za načrtovalci in gradbeniki vred gramozno zlato jamo, ki jo vsaj v debati vrednostno podcenjujejo.

In javna razprava o ljubljanskih obvoznicah U sistema. Trajala bo 60 dni, ker je »padla« v obdobje poletnih počitnic. Toda nič zato, kaj je šestdeset dni proti 21 letom, kolikor jih po današnjih predvidevanjih še preostane, preden se bomo v eni sapi zares lahko zapeljali okrog Ljubljane po dograjeni avtomobilski obvoznici.

Če se bo dinarju za ceste kaj bolje godilo v prihodnjem cestnem obdobju, se potemtaka tudi kaj prej lahko nadejamo dograditvi ljubljanske obvoznice, sicer pa – kot že rečeno. Zdaj je torej časa na pretek, da se kot občani – na osnovi načrtane obvoznice – odločimo, ali nas začrtana trasa kaj moti ali ne in kaj nasploh mislimo o ljubljanskem cestnem vozlišču, ki ga vsak dan preizkušamo na lastni koži. Do 10. septembra je torej čas, da pridemo na dan s svojimi pomisliki, predlogi in dopolnili, kar zadeva predlagani načrt, medtem ko so finance in njihova moč časovno pač znanne – do leta 2000. J. O.



Za pešce je praktično vsak korak na črnuškem delu Titove ceste tveganje. Pločnika ni, nekateri so tvegali preveč...

UREJEN ODCEP LITIJSKE CESTE

Pazi, nimaš prednosti!

Vozniki, ki jih je v zadnjem času vodila pot mimo novega križišča pri odcepu Litijske ceste s Titove (nekaj sto metrov od bencinske črpalke na Črnučah), so se znašli v novi prometni situaciji. Predvsem zaradi potreb nove asfaltne baze na Črnučah so to križišče (končno!) razširili, da so povečali varnost. Križišče je dobilo nove pasove, talne označbe in nove prometne znake. Pomembni so trikotniki, ki svrtajo pred nevarnostjo ob vključevanju na prednostno cesto. Tak trikotnik bo nemara presenetil voznike, ki so vajeni »po starem« zavijati s Titove na Litijsko. V križišču se morajo sedaj najprej prepričati, če hkrati z njimi ne zavija z njihove leve tudi tovornjak (ki je pripeljal z Brnike in pelje v asfaltno bazo). Ta ima namreč prednost!

D. B.