

Lanskih novih cest ni malo

Zaradi pomanjkanja denarja bo letos z viškimi cestami, ki jih mora graditi občina, res bolj žalostno, vendar je bilo lansko leto zato še kar uspešno. Lani so namreč uspeli na občinski komunalni skupnosti Vič-Rudnik narediti precej: na mestnem in izvenmestnem področju. Res, da niso uresničili številnih želja in potreb, res pa je tudi, da je skupnost sodelovala s svojimi skromnimi sredstvi kjer je le mogla in, da je skorajda pri vsaki naložbi, izboljšavi nekaj pripomogla, pač po svojih finančnih zmoglostih.

Lani so položili denar za nekatere ceste, ki jih bodo zgradili letos. Komunalna skupnost pa je gradila ali sodelovala še pri gradnjah cest: lani so naredili servisno cesto ob železnici, ki jo je v glavnem plačal Zavod za urejanje stavbnih zemljišč Vič. Zavod je bil glavni investitor še za poseg na Zihorlovi. Komunalna skupnost je sodelovala tudi pri tem in pri urejanju cest v Trnovem, sofinancirala je Riharjevo, kjer

je bil investitor ljubljanska SIS za gradnjo cest, plačali so tudi semafor na križišču Vipavske in Gerbičeve, semafor na Prulskem mostu in skupaj s krajevno skupnostjo so uredili Valjavčevo ulico. S krajevnimi skupnostmi so imeli sploh široko sodelovanje. Tako so skupno modernizirali Rakovniško cesto in nekaj malenkosti v KS Krim Rudnik. Uredili so pločnik ob dolenski železnici in tako rešili pešce nadloge, ko so se morali umikati vozilom in hoditi po cesti. Skupnost je začela urejanje cestne povezave med Opekarsko in Lžansko z obema mostovoma. Skupaj s Plinaro in mestnim SIS za gradnjo cest so ob napeljevanju plinske napeljave na Mirje obnovili cesto.

Nove ceste izven mesta

Komunalna skupnost pa se ni usmerila le na mestni predel, temveč je lani plačala ali sofinancirala pomembne modernizacije

tudi na izvenmestnem področju. Uredili so del ceste od Dobrove do Podsmreke in KS Dobrova je uredila cesto skozi sam kraj Dobrova pri čemer je tudi sodelovala skupnost. Naredili so dostop do šole v Horjulu. S krajevnimi skupnostmi je potekalo tudi v izvenmestnem predelu naravnost vzorno sodelovanje. Skupaj s KS Velike Lašče, ki je bila nosilec urejanja, so zgradili v makadamski izvedbi vrsto cestnih povezav za različne zaselke do katerih je bilo doslej mogoče le po kolovozu ali le peš, saj uporabnih cest ni bilo. Uredili so nekatere ceste tudi na področju Pijave gorice in Želimelj. V Črni vasi je KS s sodelovanjem skupnosti naredila del ceste. Enako so ravnali tudi na Lavrici, kjer je rezultat sodelovanja KS in SIS za komunalno zgrajena cesta od Lavrice do Sel, propust na Karlovi in dostop na nekatera poplavna področja, do koder doslej v času deževja ali poplav ni bilo mogoče priti.

Čeprav je to republiška zadeva in bi morala to odšteti iz svojega žepa republika, so uredili na Škofljici osvetlitev na nevarnem križišču, kjer se stikata magistralna cesta Ljubljana-Zagreb in magistralna cesta Ljubljana-Brod na Kolpi oziroma predstavlja to ljubljansko južno vpadnico. Križišče je bilo zelo nevarno in se je na njem pripetila že vrsta nesreč kljub omejitvi hitrosti in vsem varnostnim ukrepom, saj je bilo križišče povsem v temi.

Komunalna skupnost je uredila še križišče na Turjaku. Pri tem, ko je investitor

zapadne obvoznice - Republiška skupnost za ceste - zgradil Kozarško in obnovil regionalno cesto od Dobrove do Hrastenice je s svojim deležem sodelovala tudi občinska komunalna skupnost.

Večna pot vendarle ni »bavbav«

Lani se je v praksi izkazalo, da je komunalna skupnost imela prav, ko je zagovarjala ureditev Večne poti takšne kot je danes. To sedaj priznavajo tudi prebivalci ob njej in to tisti, ki so gradnji v začetku zelo nasprotovali. Večna pot ni postala nikakršna mestna obvoznica in ni pretirano obremenjena, skratka življenje ob njej je znosno in boljše cestišče tudi pridobitev za prebivalce ob njej. Z novo cesto je tudi prav zaživel Živalski vrt, ki je bil prej dokaj odrezan in nedostopen.

Vzdrževanje cest pa je bilo lani v viški občini dobro. Zasluga za to je v tem, da se za vzdrževanje cest denar v Ljubljani združuje in tako dobijo za krpanje cest Vičani precej od drugih občin. Takšno prelinvanje denarja v okviru mesta je tudi smiselno in pravično, saj je viška občina v veliki meri stanovanjska in torej tam biva jo občani, ki delajo in ustvarjajo dohodek v drugih ljubljanskih občinah oziroma delovnih organizacijah. Ker torej delajo v enem delu mesta, živijo pa v drugem, je logično prelinvanje denarja na mestni ravni.

MILOVAN DIMITRIČ

RAZMIŠLJANJA NAŠEGA OBČANA - CIRILA STANIČA

Cesta pod Orlami

Občina Vič-Rudnik je vnesla v plan 1981-1985 tudi gradnjo nove ceste pod Orlami, ki priteka od Lavrice na Dolenski cesti preko sedla pod Orlami proti Sostrem in Zadvoru ob Litijski cesti. Vsi načrti zadnjega obdobja, ki obravnavajo sedanje predvsem pa bodoče prometne razmere na vzhodnem območju mesta, nakazujejo gradnjo nove pokrajinske ceste pod Orlami.

Do sedanjega sedla pod Orlami imamo že sedaj iz obeh dolin speljano boljše kolovozno pot za naselje Orle in sosedne vasi za vzdrževanje gozdov in odvoz dolomitnega peska.

Od Gruberjevega prekopa do sedla pod Orlami imamo približno 9 km dolg greben Golovca, ki je visok 150 metrov in je zelo slabo prevozen. Polega ceste ob Poti spominov in tovarištvu imamo le gozdne kolovoze. Za potrebe nemotenega razvoja mesta na Ljubljanskem barju (na jugu) in Ljubljanskem polju (na severu) so skušali cestno prometni strokovnjaki povezati obe veliki ravnini s cestnimi predori skozi Golovec. Tako so bili nakazani in obravnavani predori skozi Strelišče, Rakovnik, London, Vinterco, Rudnik in celo pod Molnikom za zvezo od Sostrega do Smarja.

Sedaj veljavna in že odobrena cestna dokumentacija za mestno obvoznico in avtocesto po sistemu »U« je že osvojila gradnjo dvojne cestne predora na jugu iz doline Malence z Rudnikom v naravni podaljšek globoke Bizoviške doline na severni strani Golovca. Osebnost sem predlagal popolni prekop, to je usek skozi Golovec iz globoke doline na Rudniku v globoko naravno dolino za Bizovikom. V takšnem prekoku naj bi speljali plovno pot Italija-Jugoslavija in ožvodnjavanje Ljubljanskega barja, obvoznico in avtocesto, hitro železnico, Dolensko železnico, lokalno cesto in vse potrebne mestne komunalne napeljave.

V okviru 10-letnega programa za izgradnjo cestne mreže v Ljubljani je še vedno predvidena gradnja vzhodne mestne obvoznice z dvojnim predorom skozi Golovec šele okrog leta 1990. Trenutni družbenoekonomski položaj ter povsem novo gledanje na razvoj železniške in cestne mreže v Jugoslaviji v času, ko še nimamo zagotovljenih dovolj sredstev za gradnjo severne obvoznice od Smartinske ceste do Celovške ceste in še bolj potrebne južne obvoznice, nas sili, da za obdobje do leta 1990 ali do 1995 predlagamo novo pokrajinsko cesto preko sedla pod Orlami.

Zelo globoki naravni dolini v Lavrici in na

Sostrem pogojujeta cenejšo gradnjo vzhodne mestne povezave s primerno cesto, ki bo zadostovala potrebam prometa tja do leta 1990-95, ko bomo šele sposobni graditi zelo potrebno mestno vzhodno avtocesto in obvoznico.

Gospodarski in prometni razvoj vzhodnega predela Ljubljane nujno zahteva prehodno gradnjo ceste pod Orlami, podobno torej kot smo zelo posrečeno zgradili Večno pot na zapadnem območju mesta. Risba nam povsem jasno prikazuje veliko območje Ljubljanskega

barja in Posavja z zelo obetavnim in pospešnim industrijskim razvojem.

Označil sem najbolj koristne trase cest na južni in severni strani Golovca, ki bodo v eni ali drugi obliki posredovale promet preko nove ceste nad Orlami z izrazito željo, da tako najbolj primerno in koristno premostimo čas 10-15 let, ko bomo v eni ali drugi obliki speljali vzhodno avtocesto in obvoznico. Moje mnenje je, da bi cesto pod Orlami zgradili v tehniki polavtoceste.

CIRIL STANIČ

