

# Predlog za novo prometno ureditev centra Ljubljane

V centru Ljubljane se vsak dan bolj dušimo v onesnaženem zraku. O tej onesnaženosti, ki jo skoraj izključno povzročajo intenzivni motorni promet, je skupščina občine Ljubljana Center razpravljala na seji obeh zborov že lani 25. oktobra. Urad za promet, ki je skupščino in njene pristojne organe seznanil s problematiko prometa v Ljubljani, je potem v marcu letošnjega leta prevzel organizacijo in nadzor nad izdelavo programa prometne ureditve na območju občine Ljubljana Center, in sicer za ožje področje do 30. junija 1973, za širše pa do 30. septembra 1973. Tako imajo pristojni organi sedaj že v obravnavi predlog za uresničitev prve faze prometne ureditve v Ljubljani.

Zaradi geografske lege mesta — »ljubljska vrata« — in ker ni nobenih obveznih poti, je središče Ljubljane prostor, kjer se prepleta notranji, ciljni in tranzitni promet. Vse to doseže skrajno napetost zlasti v poletnih mesecih, ko skozi Ljubljano drvi narasla reka turistov. K vsemu temu prispevajo svoj delež še nesistematično urejeno cestno omrežje in njegovi zastareli tehnični elementi in pa prometne navade voznikov motornih vozil. Tu je treba omeniti zlasti nediscipliniranost in pa slabo zasedbo osebnih avtomobilov.

Problem zasedenosti vozil je v maju 1973 raziskoval Prometnotehnični inštitut FAGG v Ljubljani na vpadnicah v mestni center: na Titovi, Celovški, Tržaški, Riharjevi, Ižanski, Dolenski in Smartinski cesti. Ugotovili so, da je povprečna dopoldanska zasedenost ob delovnih 1,35 oz. 1,45 oseb na avto, kar je daleč pod evropskim povprečjem, ki znaša 1,9 do 2 osebi na avto. Nekoliko bolj so zasedeni osebni avtomobili v popoldanskem urah, ko pride na avto 1,65 oz. 1,70 oseb.

Za smotno ureditev prometa z osebnimi vozili bo potrebno uvesti nekaj režimskih ukrepov:

- omejevanje ali zmanjševanje števila voznih pasov na račun pasov za vozila mestnega javnega prometa, taksijev in vozila prometnih organov,
  - zaporo nekaterih ulic za ves promet,
  - uvedbo enosmernih ulic,
  - ponovno uvedbo dvosmerne prometa v Wolfovi ulici in
  - omejitev vzdolžnega eno ali obojestranskega parkiranja.
- Nemoten promet zahteva tudi postavitev večjega števila kazipotov, ki jih je v Ljubljani premalo.

## PROMETNI REŽIM

Prometna ureditev na področju ožjega centra Ljubljane obsega režim in razčlenbo posameznih vrst prometa, in sicer:

1. — peš promet
2. — kolesarski promet
3. — dostavni promet
4. — mestni javni promet
5. — mirujoči promet (parkiranje)

Celotna analiza o urejanju prometa v območju centra sloni na uporabi obstoječega razpoložljivega cestnega omrežja omrežja brez upoštevanja izgradnje novih cest ali rekonstrukcij. Tak pristop je gotovo najbolj realen, kajti zastavljeni program, ki naj omejuje promet v centru, bi bilo nesmisel-

no vezati na nove investicije. Ves tranzit preko »ljubljskih vrat« poteka še vedno po Prešernovi, Masarykovi, Resljevi in Aškerčevi cesti. To pomeni, da zadrži primarni zunanji tranzitni obroč okrog centra sedanjo funkcijo in dosedanji režim, določene spremembe zadevajo le cestni sistem znotraj tega obroča.

Predlog urejanja prometa znotraj primarnega obroča sloni na načelu, da je treba tranzitiranje preko centra čim bolj omejiti. Znotraj centra je treba zagotoviti dostopnost, pešcem je treba zagotoviti dovolj prostora za njegovo gibanje in varnost, treba pa je najti tudi prostor za mirujoči promet. Tranzitni promet je mogoče omejiti tako, da se določijo ceste znotraj centra, po katerih je možno prioritarno tranzitirati in na katerih ima gibajoči promet absolutno prednost. Med temi cestami pa se formirajo zaključne cone z lokalnim cestnim omrežjem, ki služi le za dostopnost in je za tranzitiranje praktično neuporabno. Znotraj teh con se pojavljajo čiste peš cone.

Poleg obstoječega primarnega zunanjega tranzitnega obroča se formira še dodatni notranji obroč, ki ga tvorijo Titova cesta, Šubičeva ulica (Trg revolucije), Wolfova ulica, Miklošičeva cesta, ter Dalmatinova ulica skupaj s Tavčarjevo ulico. Znotraj tega notranjega tranzitnega obroča se ukine ves promet in se celotni kompleks izroči pešcem. Taka rešitev pomeni zaporo Nazorjeve in Čopove ulice za motorni promet. Na ta notranji obroč se vežejo še notranje tranzitne ceste: Gosposvetska cesta, Šubičeva ulica, Titova cesta, Stritarjeva ulica, Komenskega ulica.

Prostori med naštetimi cestami tvorijo zaključene cone, preko katerih ni normalnega tranzitiranja in v katerih služijo obstoječe ceste le za dostopnost.

In kakšen naj bi bil režim v doslej preštudiranih šestih conah, ki jih vidimo na sliki? Ulice v prvi coni služijo le za dostopnost in parkiranje. Kernikova in Vošnjakova ulica postaneta enosmerni, tranzitiranje se prepreči s tem, da so vsi priključki notranjih cest na osnovno mrežo le desni.

Druga cona je intenzivno poslovna cona, ki ima izredne zahteve za parkiranje, potrebne pa so tudi čiste poti za pešce na prehodu iz Tivolija proti centru. Tu bi se Leninov park (Puharjeva cesta) očistil motornih vozil, za promet pa se zapre tudi del Tomšičeve ulice, s čimer bi se rešila motornih vozil tudi Muzejski trg in Trg herojev. Osrednji poslovni kompleks se da na razpolago za parkiranje, s tem da je centralni uvoz predviden preko semaforiziranega križišča pred Pošto. Beethovnova cesta postane enosmerna, Župančičeva ulica pa ima le desni uvoz in izvoz ob Gosposvetski cesti.

Tretja cona se v celoti izroči pešcem. Za promet se popolnoma zapreta Nazorjeva in Čopova ulica. Za ta ukrep je treba preurediti Wolfovo ulico v dvosmerno s tem, da se rekonstruira vogal Wolfove ulice in Trga revolucije. Za potrebe hotela Slon se uredi parkirni zaliv na zahodnem delu Čopove ulice do uvoza v Pošto, za potrebe hotela Union pa se dovli parkira-

nje na platoju pred hotelom do višine marketa. Začasno pa je mogoče parkiranje tudi na vrtovih okrog tiskarne.

V četrta coni se promet uredi tako, da tranzitiranje preko nje ni mogoče, parkiranje odnosno peš cone pa se uredijo skladno z novo zgrajenimi kompleksi. Miklošičeva cesta postane enosmerna v smeri od severa proti jugu za razbremenitev Titove ceste in za zagotovitev dostopnosti do centra in garaž iz primarnega obroča. Cigaletova ulica postane enosmerna v smeri proti severu, da se doseže čim več parkirnega prostora okrog sodišča.

Peta cona: v območju živilskega trga se dopusti motorni promet samo po Mačkovi ulici do Pogačarjevega trga, Adamič-Lundrovo nabrežje pa se v celoti zapre za ves promet.

Šesta cona: v območju stare Ljubljane je treba sedanjo zaporo Starega trga podaljšati še preko Mestnega trga do Stritarjeve ulice. S posebnim režimom pa se zagotovi možnost parkiranja za svečanosti, sprejeme, poroke in zasedanja mestne skupščine.

## PESPROMET

Izključno za pešce so po novem predlogu rezervirane:

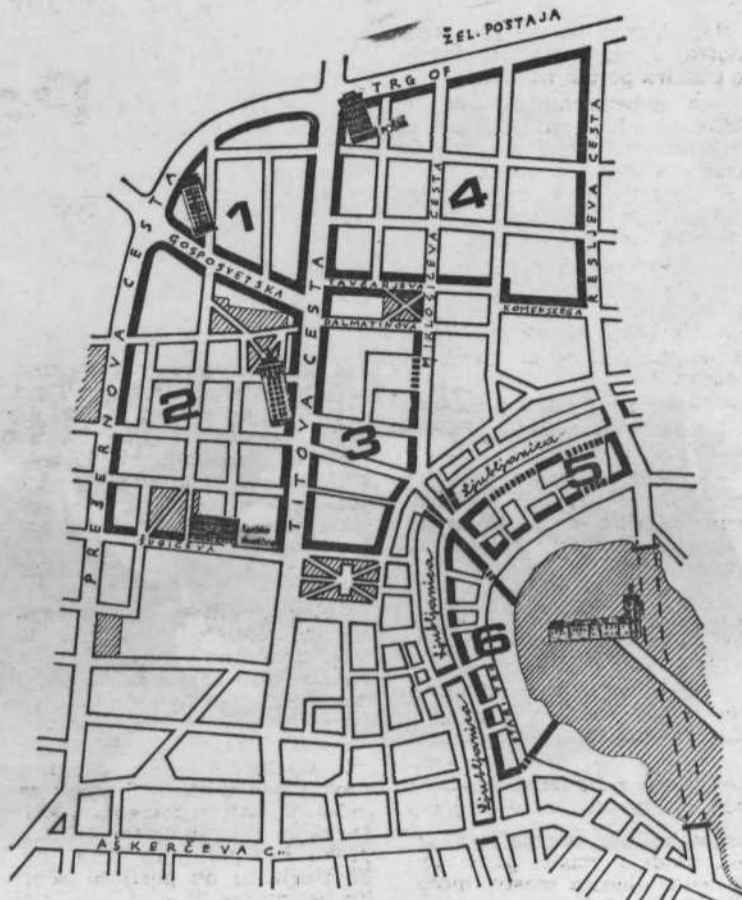
- Čopova, Nazorjeva in Puharjeva ulica
- Stara Ljubljana (Mestni, Stari in Gornji trg, Cankarjevo in Gallusovo nabrežje, Pod trančo in Stiška ulica) in
- obstoječi prehodi in pasaje (Knaflijev prehod, pasaja nebotičnika in NA-MA, ploščad Borisa Kraigherja).

V okviru predloga dobimo naslednje izrazite peš povezave in cone:

Iz Tivolija preko Leninovega parka in Ajdovščine do centralnega peš kareja na ploščadi Borisa Kraigherja, nadalje preko Čopove ulice in Tromostovja do Živilskega trga, Stare Ljubljane in do Gradu. Vzpostavljena je zveza med Tivolijem in Muzejskim trgom ter ploščadjo Maksimarketa, kakor tudi med ploščadjo Maksimarketa in preko hodnika ob konzorciju ali preko Trga herojev skozi pasajo NA-ME in pasajo nebotičnika do Leninovega parka. Manjka le izrazita peš zveza od železniške postaje proti ploščadi Borisa Kraigherja, ki pa jo bo mogoče vzpostaviti po končanih realizacijah izgrajenih ob Cigaletovi in Miklošičevi cesti.

Za zagotovitev pravic pešcev so predvideni ti ukrepi:

- za stanovalce ob naštetih ulicah, ki imajo garaže ali parkirnišča na dvoriščih, je potrebno oskrbeti uradne nalepke z imenom, naslovom stanovanja, registrsko številko vozila in mesto parkiranja. Vozilo smejo puščati le na svojih dvoriščih, nikakor pa ne na ulici.
- vozila komunalnega značaja in vozila za kakršno koli dostavo ali odvoz blaga smejo po naštetih prometnih površinah obratovati le od 9.—11. ure in od 21. do 6. ure. Izjeme lahko veljajo le za vozila hitre pomoči (reševalci), službena vozila prometnih organov in za servisna vozila komunalnih podjetij ob nujnih intervencijah (popravilu raznih vodov za plin, elektriko, vodovod, kanalizacijo, gasilci itd.)
- te prometne površine se zapro z betonskimi cvetličnjaki,



Za boljšo orientacijo: poiščite grad, skupščino, pošto, hotel »Leva« in nebotičnik. Predlagane cone so označene s številkami.

vgrajenimi klopmi ali železnimi klički z verigami. Za nemoten, vendar otežkočen pristop zgoraj naštetim vozilom morajo biti zapore primerno postavljene (npr. kot polzapornice pri železniških prehodih). Med posameznimi elementi zapor mora biti omogočen prehod pešcem, otroškim vozičkom in invalidskim vozičkom.

— ker spadajo v pešceve površine tudi vsi pločniki, je vsako, tudi delno parkiranje motornih vozil na pločnikih odpadlo. Tako se pešcu vračajo površine, ki so mu bile nekoč odvzete.

## KOLESARSKI PROMET

V okviru predloga ureditve prometa je predvidena tudi vzpostavitev posebnih kolesarskih tras preko centra. Na teh bo lahko kolesarski promet popolnoma zaščiten od motornega in ločen od peš prometa. Predlog predvideva tri kategorije režima za kolesarski promet. Iz dela cestnega omrežja bi se morali kolesarji zaradi nevarnosti motornega prometa popolnoma umakniti. Ta režim bi veljal za notranji tranzitni obroč. V drugi kategoriji bi bile določene posebne »kolesarske ulice« z absolutno prednostjo za kolesarje, na ostalih cestah pa bi obveljal dosedanji princip mešanega prometa.

Ločitev kolesarskih poti od ostalih prometnih površin se izvede z robniki (denivelacija), stebrički, stojnicami-kioski, drevjem, grmičevjem, cvetličnjaki itd. Če v prvi etapi pa morajo biti kolesarska vozišča izenačena z ostalimi vozišči (asfalt in drobne kocke, ne pa makadam ali peščene steze).

Na primernih mestih ob kolesarskih trasah je treba urediti kolesarske odstave (betonska stojala za kolesa), na vsakih 400 do 500 metrov, vendar brez plačevanja kolesarjine.

## DOSTAVNI PROMET

Za dostavo in odvoz blaga ter za normalno izvajanje komunalnih uslug je potrebno izvajati že sprejeti odlok mestne skupščine ali ga je treba oživit. Glede na pretočnost, prepustnost in varnost prometa bi se odlok popravil ali dopolnil z novimi časi dostave, in sicer od 9. do 11. ure in od 21. do 6. ure. Motorji dostavnih vozil morajo

biti ponoči ugasnjeni, prepovedano je izpeljevanje z močnejšim dodajanjem plina, prav tako je prepovedano preglasno sporazumevanje med dostavljalci.

## MESTNI JAVNI PROMET

Mestni javni promet zadrži v bistvu vse dosedanje trase s tem, da je Titova cesta še vedno centralna os mestnega javnega prometa. Postajališča v centru se reducirajo in razmaknejo. Predlagani sta dve centralni postajališči na Titovi cesti, in sicer enkrat obojestransko pred Kozolcem in drugi obojestransko pred Konzorcijem. Na vmesni povezavi obeh postajališč so na Titovi cesti označeni posebni pasovi za javni promet. Tretje centralno postajališče v centru je postavljeno na Gosposvetski cesti na eni strani pred protestantsko cerkvi in na drugi strani pred restavracijo Slavija. Proge mestnega javnega prometa sledijo trasam notranjih tranzitnih cest, in sicer potekajo razen po Titovi in Gosposvetski še po Šubičevi ulici — Trgu revolucije, Wolfovi in Stritarjevi ulici ter Dalmatinovi in Tavčarjevi odnosno Komenskega ulici. Del prog mestnega javnega prometa je vezan na železniško postajo in na del Prešernove ceste.

Centralno postajališče za primestni javni promet se preseli na novo Linhartovo cesto.

## MIRUJOČI PROMET (PARKIRANJE)

Za ureditev mirujočega prometa predlog predvideva splošna in detajlna načela.

### Splošna načela:

1. na zunanjem tranzitnem obročju je prepovedano vsakršno parkiranje,
2. na notranjem tranzitnem obročju parkiranje praviloma ni dovoljeno,
3. izven javnih cestnih površin za motorni promet (npr. manjši platoji ali ploščadi, razen pločnikov) je možno parkiranje, če je to označeno z oznakom,
4. na še nezazidanih parcelah med hišami naj se uredijo začasna parkirnišča, ki jih je treba predhodno urediti.

## Detajlna načela:

Na lokalnih cestah in ulicah znotraj spredaj navedenih con se parkira po teh načelih:

— v enosmernih ulicah se otroke manj premožnih staršev parkira praviloma le ob eni strani. V kolikor širina ceste dovoljuje, je v enosmernih ulicah dovoljeno tudi obojestransko vzdolžno parkiranje.

— v dvosmernih ulicah je dovoljeno enostransko parkiranje, če je vozišče široko najmanj 8 m, dvostransko pa je dovoljeno pri najmanjši širini 10 metrov.

— Vsi parkirni boksi morajo biti na vozišču obeleži v velikosti 2x6 m.

— rezervirana parkirišča so dovoljena le s predhodno pisмено odločbo mestnega urada za promet in morajo biti temu primerno označena.

— parkirne ure postavlja za to določena organizacija na osnovi sprejetega načrta. Parkirna tarifa znaša 2 din.

— parkiranje na organiziranih, čuvanih parkiriščih se plačuje po 2 din za uro.

— pred uvozi na dvorišče in pred vhodi v trgovine, urade in slično parkiranje ni dovoljeno.

— v kolikor pooblaščen organi najdejo vozilo, parkirano na nedovoljenem mestu, morajo poklicati službo za odvoz nepravilno parkiranih vozil

— z uvajanjem novega parkirnega režima na odprtih parkiriščih in v garažnih hišicah je potrebno v prvi fazi poskrbeti za zadostno število orientacijskih prometnih znakov, v drugi fazi pa avtomatske smerokaze — vodila na še razpoložljive parkirne prostore.

Novi prometni režim bo nujno posegel v obstoječe prometne navade pešcev in voznikov, istočasno pa bo zahteval nove režimske ukrepe, ki bodo vsaj v prvem trenutku za marsikoga boleči. Toda brez vzporednega režimskega reševanja bi vsak poseg praktično nemogoč in neučinkovit. Zato bo potrebno dosledno:

— izvajanje vseh sklepov, odredb in predlogov s strani odredbodajalca,

— nadzorovanje izvajanja prometnega režima,

— mandatno kaznovanje vseh prekrškov oz. prijava sodniku za prekrške in

— ukinjanje vsakršnih koncesij komurkoli.

## Imeli bomo lepo pasažo

Korenine za ureditev pasaže Nebotičnik so začele poganjati prav v krajevni skupnosti Ajdovščina. Občani so zahtevali, da se ta neurejenost v strogem centru Ljubljane odpravi. Saj je bila ta pasaža do skrajnosti zanemarjena in neurejena. Zamakala je streha in kvarile so se stropne konstrukcije, od stropa so padali deli štukature in ogrožali ljudi, reklamni napisi so bili razmetani, kakor si je kdo izmislil, nenačrtno in neokusno, brezvestni vozniki motornih vozil, tudi tovornih, pa so vozili kar skozi pasažo, povzročali ropot, smrad in ogrožali varnost pešcev. Tudi kanalizacija ni bila urejena.

Krajevna skupnost Ajdovščina je že pomladi leta 1968 pripravila teren za ureditev pasaže Nebotičnik. Sklicala je sestanek z uporabniki poslovnih prostorov in lastniki teh. Takrat so bili vsi pripravljene prispevati k ureditvi pasaže. Od takrat naprej se vleče kot rdeča nit vprašanje ureditve. Na vsakem zboru volivcev, občanov, na sejah sveta krajevne skupnosti je bilo na dnevnem redu to vprašanje. Občani so s svojimi za-

Z zadovoljstvom opazujemo urejanje starega gostišča »Pod lipco«, ki bo v novi fasadni in vrtni preobleki veliko doprineslo k še lepšemu videzu tega starega predela mesta. Pozdravljamo tudi fasadiranje ostalih starih objektov na malem trgu, saj so te hiše že resnično zelo zanemarjene in zapuščene.

Poleg graditve Ferantovega vrta do gostišča pa čakamo da bodo primerno uredili tudi dvoriščno stran gostišča, vse sedaj neurejene in zelo zanemarjene površine ob Ferantovih stanovanjskih blokkih. Te površine so po zamisli univ. prof. ing. arh. Ravnikarja sestavni del poti za pešce, ki naj bi potekala z Mirja skozi univerzitetno četrt, preko vrta pok. univ. prof. ing. Försterja in ob gostišču »Pod lipco« mimo šole »Majde Vrhovnik« na novi Trg revolucije in dalje v strogi center mesta.

Ko smo lansko leto zaključili dela na Aškerčevi cesti, smo že asfaltirali odcep med polikliniko in filozofsko fakulteto, v trasi proboja preko Forsterjevega vrta.

Znano nam je, da se že več let skupščina občine Center pogaja za izvedbo te poti, toda vedno se zadeva znova in znova odlaga. Sedaj pa, ko urejamo tudi že vso okolico na gostišču »Pod lipco«, bi bilo res primerno, da že večkrat obljubljeni pot za pešce tudi resnično zgradimo.

Ker imamo trenutno že več let ob Gradišču zelo oviran hodnik za pešce, bi bila pot še bolj potrebna. V univerzitetnem in kulturnem centru nadaljujmo z izboljšavami po ureditvi Aškerčeve ceste.

Priporočljivo bi bilo, da bi vsaj del gramoznih površin zelo širokega hodnika za pešce ob zahodni strani Vegove ulice in na Napoleonovem trgu takoj predelali v zelene blazine kakor na Aškerčevi cesti. Tako bi tudi to ulico še bolj obogatili

htevami pritiskali na vse mogoče gumba, zadožili odbornike, ki so tudi odigrali svojo vlogo, poleg tega pa so bile poklicane na pomoč tudi inšpekcijske službe mesta Ljubljana. Tako se je bila bitka za ureditev pasaže vse do letošnjega leta.

Delavci gradbenega podjetja Univerzal so pred nekaj dnevi začeli preurejati pasažo Nebotičnik. Investitor del je skupščina občine Ljubljana-Center, ureditev pasaže pa je zaupala stanovanjskemu podjetju Dom. V prehodu bodo uredili viseči strop, kanalizacijo, položili nov asfalt in grelce, da bodo v zimskem času preprečili zmrzovanje. Uredili bodo tudi zunanost lokalov, reklamne napise, razsvetljava in vse drugo. Ko bodo polagali novo asfaltno maso, bodo najprej dokončali eno polovico in nato še drugo tako, da bo promet čim manj oviran. Predvidevajo tudi dograditev novih lokalov. Ko bo pasaža dokončno urejena, se bodo morali podrediti redu tudi brezvestni vozniki dostavnih vozil, ki jim sedaj ni bilo mar, če so podrli oviro za dovoz v pasažo.

## Pismo bralca

# Pešec - človek v kulturni Ljubljani

z zelenjem, ki ga je sedaj dosti manj kot pred posekom velikih starih hrastov.

Zelo grda, pusta in enolična je velika asfaltna ploščad v podaljšku Murnikove ulice med fakulteto za kemijo in vrtom tehnične srednje šole. S sodelovanjem bi se dalo te površine obogatiti vsaj še z nekaj drevesi, če bi porušili ali preložili ograjo itd.

Ob koncu Aškerčeve in Rimske ceste imamo ob lekarni zelo zapuščen parcelo, na kateri gojimo drobno povrtnino. Ali ne bi mogli te zračne površine spremeniti v zeleno parkovno površino ali vsaj zelenico z nekaj drevesi. Tudi ta povsem nova površina bi veliko doprinesla k lepšemu videzu tega območja.

Ob Rimski cesti, poleg gostilne »Pri lovcu« pa imamo bogato poraščeno parcelo, ki je za mesto in prebivalstvo funkcionalno popolnoma neizrabljena, ograjena in neurejena. Znano nam je, da se krajevna skupnost bori že več let, da bi to bogato obraščeno parcelo priključili površinam za pešce. Po osnovnem osnutku za ure-

ditev Trga revolucije naj bi tudi iz smeri Tržaške in Groharjeve ceste potekala preko zelenih površin in neizrabljenih vrtov posebna pot za pešce skozi palače Planske komisije in dalje ob Puharjevi vili in Domu inženirjev in tehnikov na Trg revolucije.

Iz skice so razvidni poteki razbremenilnih poti, ki so tudi že predvideni v zazidalnih načrtih.

Ob Muzejski ulici imamo že 13 let staro grafično naselje. Res lahko vprašamo, ali so vse te barake še nujno potrebne. Ali se ne da stvari preseliti v kleti stolpnice? Koliko let bomo še čakali na obljubljeni in uničeno zelenico ob samem Trgu revolucije? Koliko? Ali smo se res na sedanjo barakarijo že povsem navadili, da je skoraj niti več ne opazimo?

Ali ni kulturna sramota za Ljubljano zunanja ureditev naše Drame? Ali ni pravi škandal, da imamo vso okolico na kilometre asfaltirano, dramo — hišo naše govornice besede — pa v gramoznici? To je še posebej sramotno, če prostor okrog Drame primerjamo z oko-

lico Ljubljanske banke in Maximarketa.

Ko smo pred 10 leti in več tlakovali Titovo cesto ob Konzorciju, so nam pred arkadami resno obljubili nasad dreves, med paviljončki, klopnicami itd. Ali ne izgledamo mi »bazarja« pod, predvsem pa pred arkado Konzorcija kot berači, ko tam stopicam in čakamo na avtobuse? Ali naj bo to kulturni odnos do pešcev? Res čakamo kulturnejše odnose do človeka. Še slabše je na postaji pred Dramo, kjer se lovimo po obrobah dreves, kot telovadke na gredi.

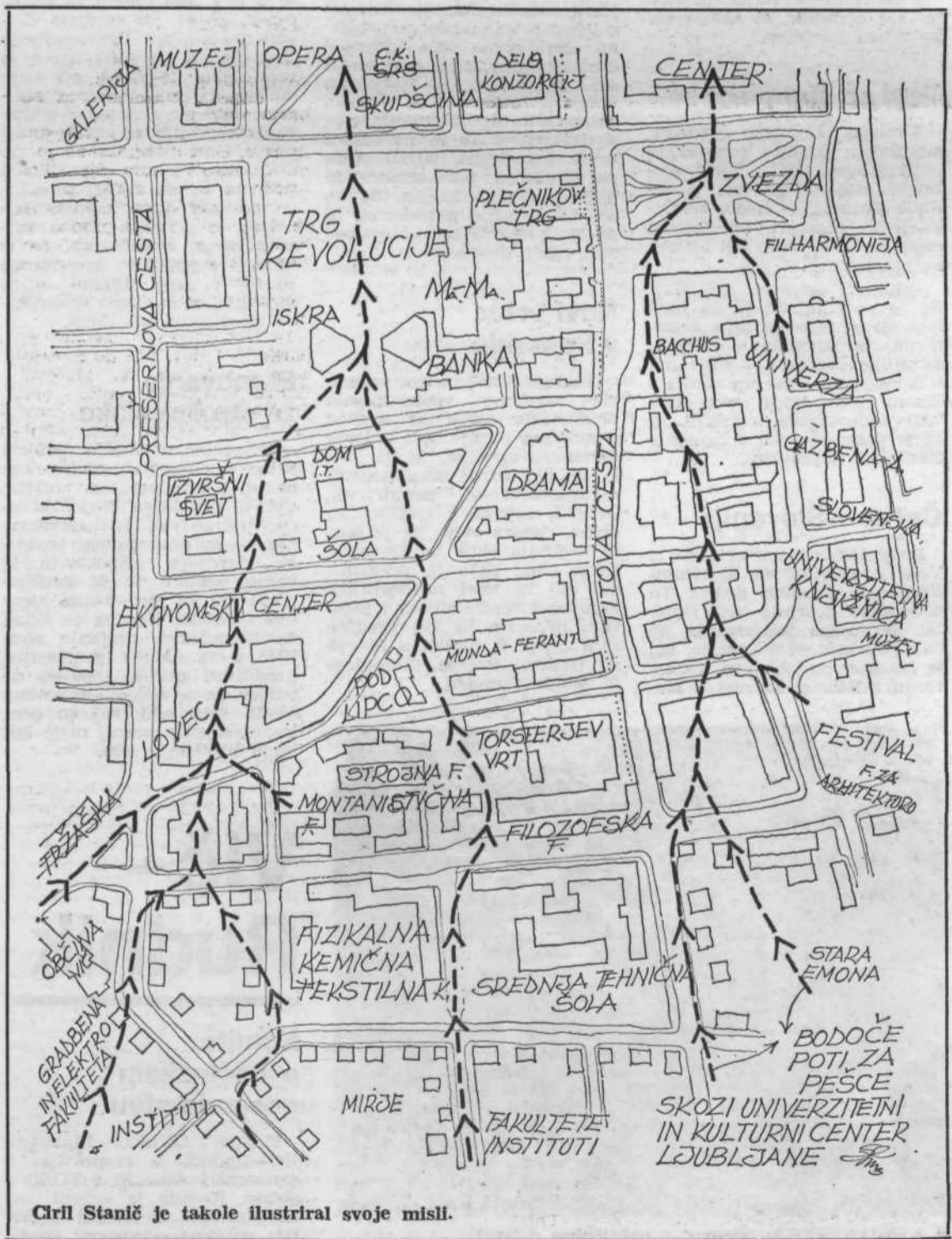
Podrimo vendar okupatorsko planko ob vrtu stare skupščine, liktorske embleme in okupatorsko ograjo ob vrtu izvršnega sveta!

Nanizal sem nekaj predlogov za pešca, ki ga avtobusi vedno bolj odriavajo z ulic. Zato zgradimo pešcu vse, kar le zmoremo.

Za novo dnevno pivnico — bar — na novem Plečnikovem trgu, ki smo ga zgradili z botrovanjem znanih strokovnjakov za slične zgodovinsko zelo važne spomeniške objekte in za barski pobarvani tekstilni lokal »ON — ONA« se čuje, da smo in bomo porabili vsoto preko 9.000.000 din.

Ali smo sploh kaj pomislili, koliko zelenja, lepote in dobrega bi prinesli meščanu pešcu, če bi del te alkoholizirane investicije porabili res za človeka, na katerega smo v centru mesta že skoraj pozabili. Ali nismo tu na slepem tiru, brez trezne perspektive? Ali je pri vseh opisanih problemih sploh še kaj problem? Kdaj, kako, kdo naj to rešuje? Človek?

CIRIL STANIČ



Ciril Stanič je takole ilustriral svoje misli.