

## Lepša Riharjeva

Obvoza, zaradi rekonstrukcije Riharjeve ceste in vse druge ureditve v nje bližini, že mesec dni ni več. Delavci Komunalnega podjetja Ljubljana TOZD Komunalne gradnje so celovito rekonstruirali celoten del cestnega omrežja v tem predelu. Delovne organizacije in občani ob Riharjevi cesti so imeli že leta niz pripomb: ne samo na slabo cestišče, ki je bilo vedno bolj obremenjeno tudi kot bližnjica preko Prul na Dolenjsko cesto, temveč tudi na slabo razsvetlavo, pomanjkanje pločnikov in neurejene avtobusne postaje. Vse to je sedaj urejeno. S tem je opravljena prva faza rekonstrukcije te ceste, ki bo v bodočnosti podaljšek Titove ceste in priključek na južno obvoznico. Zato so graditelji uredili naklon cestišča le na eno stran, saj bo kasneje sedanja cesta le polovica štiripasovne ceste in bo po sedanji cesti tekel promet le v eno smer.

V TOZD Komunalne gradnje so povedali, da bo za drugo fazo potrebno še precej priprav. Sedaj bi ovirali gradnjo: črpalka, most, neurejeni lastniško pravni odnosi za zemljišče, neodkopljeni objekti in verjetno je še najbolj odločilno, da investitor sedanje rekonstrukcije Zavod za urejanje stavbnih zemljišč Vič in komunalna skupnost Vič nimata več denarja. Nova Riharjeva ima urejena avtobusna postajališča, prevleka asfalta je nova. Ni več velikanskih lukenj in reber, urejeni so pločniki in dostopi do različnih objektov (težave so bile ob dostopu za šolo in za bolnišnico), urejeni so prehodi – posebej še pred šolo – in ponoči sveti sodobna javna razsvetljava, namesto nekdanjih nekaj žarnic. Vse skupaj je veljalo pet milijonov, milijon pa je bil še posebej vodovod.

Preureditev ceste pomeni tudi ureditev križišča, ki je sedaj pravilnejše (križanje pod ugodnejšimi koti) in je zato zagotovljena večja prometna varnost. Da ni več prahu ob straneh in da so urejena parkirišča, ki so bila precej časa problem, je tudi nekaj vredno. Uredili so okolico spomenika NOB. V tem predelu sedaj TOZD Komunalne gradnje urejajo še ulico Borisa Ziherla, saj v smeri proti konjušnici razmišljajo o mestnem avtobusu, ki bi vozil krožno. Uredili bodo tudi Staretovo in bločni del VS-1. M. DIMITRIČ

### Novo zavarovanje prehodov v Škofljici

V Škofljici so na dveh izredno prometnih prehodih čez progo vgradili avtomatske zapornice z daljinsko kontrolo. Ene so na prehodu na cesti za Šmarje-Sap in Grosuplje, druge pa na zelo prometni

kočevski cesti.

Avtomatske zapornice z daljinsko kontrolo so še v poskusnem obratovanju, zato za cestne uporabnike veljajo še stare zapornice. Svojemu namenu jih bodo predali, ko bo dokončni pregled opravila republiška komisija.



### PRISPEVEK NAŠEGA OBČANA CIRILA STANIČA

## Razvoj cestne mreže občine Ljubljana Vič-Rudnik v planu 1981-1985

V Naši komuni sem v okviru lastne presoje objavil dva prispevka, ki obravnavata predlog za tlakovanje občinske cestne mreže v obdobju 1981-1985 – oziroma do leta 2000.

Žal nisem zasledil v Naši komuni nikakega komentarja ali predloga, ki bi smiselno nadaljeval obravnavano gradivo, čeprav je za našo občino cestno vprašanje eno od najvažnejših in najbolj perečih.

Čudi me, da se na oba članka ni odzvala nobena komisija za plan, ki so že osnovane pri vseh krajevnih skupnostih, čeprav sem v svojih predlogih zajel vse krajevne skupnosti v občini. Oglasil se ni tudi nobeden neposredni uporabnik ali delegat ali vodja posamezne delegacije.

Ali bomo uporabniki znova postavljeni pred predloge, ki jih bodo sestavili razni forumi brez neposrednega sodelovanja uporabnikov? Prav zato pozivam vse predstavnike uporabnikov, da proučijo objavljene predloge, da jih dopolnijo in sestavijo lastne predloge, ki bodo več ali manj odgovarjali neposrednim potrebam posamezne krajevne skupnosti. Le tako bomo vplivali na dokončne odločitve občine in njenih organov, predvsem pa samoupravnih interesnih skupnosti, ki le vse preveč odločajo in vse premalo upoštevajo bazo, se pravi uporabnike.

Znova zato opozarjam, da bomo mi sami krivi, če bo naša pristojna

SIS sestavila predlog le na podlagi lastne presoje.

Istočasno pozivam vse organe in vse delegate in delegacije naše občine, da znova in znova prikazujejo tako v merilu mesta kot v merilu republike, v kakšnem nemogočem stanju je cestna mreža naše največje in najvažnejše mestne občine.

Razkorak glede asfaltirane cestne mreže med našo občino in ostalimi mestnimi občinami je vedno večji, ker se je razselitev centra mesta pretežno usmerila na naše popolnoma neopremljene površine.

Ponovno svetujem občanom naše občine, da moramo zastaviti vse sile, da bomo vsaj v novem srednjeročnem planu asfaltirali najvažnejše notranje občinske, medobčinske in mestne komunikacije. Zato moramo zainteresirati tudi mestne in republiške organe. Kajti del naših cest, ki jih moramo asfaltirati, so tudi mestnega in republiškega pomena.

Naša občina mora povezati Večno pot z Brdom in preko Brda do Tržaške ceste. Novo cesto moramo urediti do Podutika mimo tovarne (opekarne) »Indop« in preko opuščeni opekarn do Tržaške ceste pri Dolgem mostu. Sedaj, ko je občina že zgradila nov most preko Malega grabna in gradi povsem nov most preko Ljubljanice na Livadi, ne more več odlašati z gradnjo Ceste v Mestni log, tako proti Tržaški cesti na zahodu kot proti Jurčkovi poti na vzhodu. Tu se nimamo kaj več pogovarjati. Bogate investicije v dva nova mostova moramo začeti izkoriščati še preden začnemo z gradnjo obvoznice in avtoceste ob Čurnovcu, preko sredine Ljubljanskega barja.

Nova centralna odlagališča mestnih smeti južno od Čurnovca zahtevajo asfaltiranje Ceste dveh cesarjev vse od Tržaške ceste na zahodu do Ljubljanice in dalje po Jurčkovi poti do Dolenjske ceste na vzhodu. Gradnjo novih stanovanjskih naselij južno od Galjevice ne moremo začeti, če ne zgradimo Jurčkove poti, Peruzzijske poti in če ne razširimo Ižanske ceste ter Orlove ulice.

Opozarjam, da moramo urediti tu-

di podaljšek Crnovaške ceste, del ceste v Vnanje gorice, vsaj vzdolž novih naselij za graditelje avtoceste, da nas še vedno čaka ureditev podaljška Titove ceste od mesta in dalje do avtoceste ob Čurnovcu. Naša občina bo morala sodelovati tudi pri delih za gradnjo nove Tržaške ceste vse od avtoceste pa do nemogoče lokacije sedanje občinske in slabega križišča na Trgu mladinskih delovnih brigad. Opisane ceste in ulice so hrbtenice našega občinskega mestnega območja. Brez njihovih ureditev si ne moremo zamisliti nadaljnega komunalnega in kasneje stanovanjskega in gospodarskega razvoja južnega dela našega mesta. Vsako nadaljnje odlaganje teh dolžnosti naš bo postavilo v kasnejših letih v še večjo tako finančno kot tudi razvojno stisko.

Računati moramo, da se bo treba odpovedati vseh drobnih del, če bomo hoteli zgraditi vsaj del opisanega programa.

Tu ne smemo več čakati, ker so prilike na terenu vsak dan slabše. Avtomobilov je na cestah vedno več, tako, da ni mogoče redno vzdrževati tolikšno dolžino cestne mreže. Vsako vozišče v gramozu, preko katerega gre dnevno nad 50 avtomobilov se ne splača vzdrževati v gramoznem stanju, ker je to najdražja rešitev.

Občina bo prisiljena misliti na neka dodatna redna ali izredna sredstva, da se sedanja stagnacija asfaltiranja naših cest na en ali drug način premesti.

Prebivalstvu smo dolžni znova in znova pojasnjevati, da bomo morali uporabniki zbirati dodatna sredstva za ceste, če bomo hoteli slediti nemotenemu razvoju naše občine.

Misliti bo treba na novo posojilo ali na zasebni prispevek, ker tako ne gre več dalje. Za zgoraj našete ceste in ulice bi rabila naša občina v petih letih ca. 100.000.000 ND.

Vsem je znano, da zaradi podražitev nismo izpolnili iz presežka prvega posojila vse tisto, kar smo načrtovali, saj z nekaterimi deli leto za letom zaostajamo. Zato moramo našo cestno mrežo še toliko resneje obravnavati.

