

Sprehod po ljubljanskih vpadnicah

Kristina Dešman

Povzetek

Vpadnice so ceste, ki zagotavljajo hiter transport v mestna središča in iz njih, ob tem pa je pomembno, da je prostor ob njih kakovosten tudi za druge uporabnike. V Ljubljani vpadnice povezujejo zunanji obroč obvoznice in avtoceste z notranjim cestnim obročem. Fotografijo uporabljam kot način dokumentacije in opazovanje kot način zbiranja podatkov. Ljubljanske vpadnice so danes v prvi vrsti namenjene prometu. Avtobusni javni prevoz je urejen dobro, javni prevoz z vlaki pa zaostaja. Deli vpadnic so sicer živahni, vendar pa so daljši odseki še vedno brez zanimivih točk in nestimulativni za pešce, zato tam ni mestnega življenja. Za oživitve vpadnic je potrebno izboljšati javne zelene prostore, urediti gradbene jame in oživiti njihov program.

Ključne besede

vpadnica, hodljivost, kolesarjenje, javni prostor, javni promet

1. Uvod

Vpadnica je po SSKJ (Fran) »cesta, ki povezuje središče mesta z zunanjimi četrtmi«. Za ljubljanske ceste, železnice in javni promet je značilna radialna usmerjenost proti mestnemu središču. Vpadnice so ceste, ki povezujejo zunanji obroč obvoznice oziroma avtoceste z notranjim cestnim obročem, ki obkroža središče (sestavljajo ga Masarykova, Tivolska, Bleiweissova, Aškerčeva, Zoisova, Karlovška, Roška in Njogoševa). Ljubljanske vpadnice so Dunajska, Celovška, Tržaška, Barjanska, Dolenjska, Litijska, Zaloška in Šmartinska. V članku se bomo osredotočili na prvih pet.

Namen vpadnic je hiter transport ljudi in blaga proti mestnemu središču. Pri načrtovanju vpadnic je prednost na strani hitrosti potovanja z osebnim avtomobilom. Po drugi strani pa je smiselno, da je javni prostor ob vpadnicah zanimiv in hodljiv. Na razumljiv in intuitiven način to napetost opišeta pojma povezava (*link*) in kraj (*place*). Ulica kot povezava je namenjena čim hitrejšemu prenosu od ene točke do druge, ulica kot kraj pa deluje ravno obratno: ulica je cilj, kjer naj bi se ljudje zadržali čim dlje, konkretne ulice pa so kompromisno razmerje med njima (Jones in Boujenko, 2009). Tradicionalno se poudarja pomen javnega prostora v mestnih središčih in v središčih posameznih sosesk ali četrti, vse bolj narašča zanimanje za izboljševanje javnega prostora ob prometnih cestah s t. i. koridorji dejavnosti (*activity corridor*) (Curtis in Tiwari, 2008). Eden izmed razlogov za to je sorazmerno velika površina, ki jo v mestih predstavljajo ulice in njihov gospodarski potencial, drugi pa je želja po decentralizaciji mest.

Kakovost mestnega javnega prostora je bistvena za prebivalce mesta in za njegov razvoj. Poleg tega pa urejen javni prostor privablja investitorje, ustvarja mesta za njihovo zadovoljevanje potreb in storitev. Je tudi način, s katerim mestna oblast svoje delo prikaže v pozitivni luči zavzemanja za urbano regeneracijo. Ena od motivacij za izboljšanje javnega prostora je tudi razvoj turizma (Madanipour, 1999). Konkretno se v Ljubljani jasno kaže, kako boljši javni prostor pripomore k privlačnosti za turiste, morda pa se je iz istega razloga – torej neprivačnost za turiste, izboljševanje ustavilo na notranjem ringu.

Promet, ki poteka peš ali s kolesom, ima številne prednosti: manj onesnaževanja, manj prometnih zastojev, pozitiven vpliv na javno zdravje, cena, manj hrupa. Zaradi želje po zmanjševanju motoriziranega prometa se vse bolj uveljavlja razvojni koncept TOD (*Transit oriented development*), pri katerem se gosta središča z mešano stanovanjsko in poslovno rabo razvijajo v bližini vozlišč javnega prometa. Razvoj je najgostejši v radiju 400–800 m, kar naj bi bila razdalja, dosegljiva peš. Kaj je sprejemljiva razdalja za hojo, ni povsem jasno: uveljavljena ocena je 400 m, v praksi pa se izkaže, da ljudje hodijo dosti dlje. Kanadska študija kaže, da ljudje hodijo nekje med 650–800 m, kolesarske poti pa so v povprečju 4-krat daljše (Larsen et. al., 2010), vendar pa se sprejemljive razdalje hoje po svetu zelo razlikujejo (v Bangaloreju je ta razdalja celo do 1350 m) (Rahul in Verma, 2014).

Pri odločitvi ljudi za obliko transporta (motoriziran ali ne) je poleg razdalje pomembna tudi kakovost grajenega okolja. J. Jacobs (1961) ugotavlja, da je pločnik sam zase abstrakten prostor, ki postane celota šele skupaj z grajenim okoljem, ki ga obdaja. Grajeno okolje naj bo prilagojeno višini oči in hitrosti zaznavanja uporabnikov, predvsem pa mora biti stimulativno (Gehl, 2010). Kaj je stimulativno okolje za hojo? Dovolj prostora, da se ne zaletavamo v druge, brez ovir (luči in table sredi pločnika), brez prekinitev, kratki čakalni časi na semaforju, direktne povezave, pot, ki jo je psihološko mogoče razdeliti v krajše odseke, zanimivosti na višini oči, zanimivo grajeno okolje (male enote, veliko detajlov), brez stopnic (in podhodov in nadhodov). Na kakovost kolesarjenja pa vplivajo povezanost kolesarskih poti, možnost uporabe javnega prevoza s kolesom, varnost kolesarskih poti in kritična masa kolesarjev (Gehl, 2010). Gehl in Svarre (2013) zato izpostavita 12 kriterijev za ocenjevanje kakovosti urbanega prostora: varnost (v prometu in pred kriminalom), zaščita pred neugodnimi vplivi (smog, smrad ...), možnosti za hojo, ustavljanje, sedenje, pogovor, igro in razgled, male storitve, ter oblikovanje, ki omogoča uživanje v vremenu in pozitivnih čutnih izkustvih.

2. Namen in metoda

Namen raziskave je dokumentirati, kakšne so vpadnice v trenutnem stanju. Opazovala sem vpadnice, dogajanje ob njih in grajeno okolje vzdolž cest. Pri tem me je zanimalo, kakšna je tipologija grajenega okolja vzdolž vpadnic, kakšen je njihov javni prostor, kako so urejene površine za pešce in kolesarje, kako je urejen javni promet in kakšen je splošni vtis vpadnice (neurejeno, urejeno, zanimivo, nezanimivo). Vse vpadnice obravnavam od začetka mesta proti mestnemu središču.

Uporabila sem metodologijo opazovanja, s katero sem zabeležila svojo izkušnjo vpadnice ob vožnji po njej s kolesom. Kot udeležena opazovalka sem zavzela vlogo kolesarke, zato gre za opazovanje iz perspektive vožnje s kolesom (ne pa z avtobusom, kot pešec, z avtomobilom, z motorjem, na invalidskem vozičku ...). Kot instrument sem uporabila vnaprej pripravljene tabele, kamor sem vpisovala različne elemente grajenega okolja, opažanja pa sem opisala tudi z vsakdanjim jezikom.

Prednost raziskave je, da temelji na opazovanju. Z opazovanjem mestnega prostora spoznamo dejstva, brez predsodkov in predpostavk (Gehl in Svarre, 2013), kar je tudi močno orodje, ki govori o trenutni dinamiki izbranskega področja, njegovih spremembah v preteklosti in prihodnosti ter o njegovih morebitnih problemih (Jacobs, 1985). Omejitev moje raziskave je, da ne zajame časovne komponente, niti v smislu razvoja skozi zgodovino niti v smislu iskanja vzorcev skozi daljše obdobje opazovanja. Prav tako se je med raziskavo izkazalo, da dajejo vpadnice preprosto preveč podatkov, da bi se jih dalo zajeti naenkrat. Raziskava in članek naj bosta zato enkratni pogled na ljubljanske vpadnice v aprilu in maju 2016.

Raziskavo dopolnjuje serija fotografij, posnetih ob vpadnicah s kolesa.¹ Fotografije so posnete na vsakih 100 m in zajamejo približno enak okvir.

3. Izbrane ljubljanske vpadnice

Skupna dolžina obravnavanih vpadnic, Barjanske, Dolenjske, Tržaške, Celovške in Dunajske, je 18,5 km. Druge ljubljanske vpadnice, ki jih nisem obravnavala, so Litjska, Zaloška, Šmartinska in Štajerska.

Na podlagi opazovanja je mogoče izluščiti značaj posameznih vpadnic. Dunajska in Celovška sta najbolj natančno planirani. Dunajska je zamišljena kot pretežno poslovna ulica, ob kateri je največja koncentracija stolpnih ob obeh skrajnih točkah. Ob njej je tudi velik del ljubljanske študentske infrastrukture. Celovška je zamišljena kot bivalna vpadnica, nanjo se pripenjajo številne soseske, ki se proti ulici odpirajo z javnim programom. Ob Celovski je največ družabnih središč, prav tako je veliko javnega programa (trgovine, kulturno središče, šport). Ugodno načrtovanje se kaže tudi s tem, da meščani ulico uporabljajo za prostočasne dejavnosti (sprehodi, tek, sprehajanje psov in podobno). Izteka obeh, Dunajske in Celovške, pri katerih gre za 500-metrski odseka, kjer sta podhoda pod železniško progo, sta za pešce povsem brez zanimivosti.

Tržaška je zamišljena kot pretežno upravna, izobraževalna in poslovna ulica. Javna uprava in fakultete so koncentrirane v predelu bližje mestu. Del ulice bližje avtoceste pa je bolj poslovne narave. Gre za nižje poslovne objekte, pogosto tudi takšne, ki zasedajo veliko prostora (avtosaloni, skladišča). Družabnih središč skoraj ni. Iztek Tržaške proti mestu zaznamuje nekdanja Tobačna tovarna, ki je bila zamišljena na strateški lokaciji na robu mesta ob železnici. Deloma so njene objekte zasedle Upravna enota in poslovne dejavnosti, velik del zemljišča pa je velika zapuščena gradbena jama.

Barjanska kot najnovejša vpadnica je nastala leta 2007 z odprtjem Barjanskega mostu. Predel bližje avtocesti ostaja večinoma še nerazvit. Sledi pas stanovanjskih blokov, med katerimi so javni prostori in programi dobro razviti in umeščeni. Zadnji del proti mestu je pretežno bivalne narave, na koncu pa se izteče v področje šol in fakultet. Ob Barjanski je največ parkov in zelenih površin. Dolenjska cesta je primer vpadnice, ki je urbanistično in konceptualno najslabše načrtovana, temu primerno je tudi grajeno okolje. Njena narava je razpotegnjena, brez fokalnih točk ali zanimivosti. Prav tako je najslabša s stališča pešcev in kolesarjev.

4. Diskusija

V diskusiji ugotavljam skupne značilnosti vpadnic z različnih vidikov. Na podlagi značilnosti sklepam o njihovi kakovosti s stališča javnega prostora.

Opažam, da so vpadnice najbolj orientirane na potrebe avtomobilov. Že razmerje med prostorom, namenjenim avtomobilskemu prometu in drugim oblikam prometa, je obrnjeno v prid avtomobila. Prav tako je opazno koncentriranje avtomobilskega prometa na vpadnicah. To je posledica radialne zasnove mesta in slabih prečnih povezav med posameznimi vpadnicami. Za avtomobiliste skrbijo številni servisi: štiri- ali večpasovnice, bencinske črpalke (teh je skupaj 15 oziroma ena na vsakih 1200²m) in parkirišč (teh je kar 89³, kar pomeni eno na vsakih 200 m).

Javni prevoz z avtobusi je na vseh vpadnicah dokaj razvit. Po vsaki⁴ od obravnavanih vpadnic vodi vsaj ena avtobusna proga. Skupaj je ob njih 63 avtobusnih postaj, kar je 3,5/km oziroma ena na vsakih 300 m. Vendar pa imajo le krajši odseki ločene pasove za avtobuse: 2,3 km na Celovski in 1,2 dolg odsek na Dunajski. Skupaj sta rumena pasova dolga 3,5 km oziroma slabe 20 % celotne dolžine ljubljanskih vpadnic. Vpeljava oziroma zarisavanje (Preureditev Slovenske ceste, 2013) rumenih pasov sta potovanja z avtobusi pohitrila za 3–5 minut v primerjavi z osebnim avtomobilom, s čimer je število potnikov naraslo za 18,5 % v obdobju med 2010–2014 (Prebil, 2015). Velik korak je tudi izgradnja parkirišč P+R (glej Suhadolc, 2016 v tej številki AB).

Slabo pa je kot sredstvo javnega prevoza izkoriščena železnica. Ta poteka vzporedno s Celovško, Dunajsko, Tržaško in Dolenjsko cesto. Štiri postaje so vzdolž Celovške, dve postaji vzdolž Dunajske ter po ena postaja vzdolž Tržaške in Dolenjske. Železniške proge, poleg mestnega prometa, služijo tudi primestnemu prometu, kjer po hitrosti prevoza prednjačijo pred drugimi oblikami javnega prevoza, kljub temu pa imajo mnogo manj potnikov (Alič, 2015). Slovenske železnice so že leta 2008 obljubljale nove železniške postaje (Krajčinovič, 2008), vendar

- 1 Ker so fotografije posnete s kolesa, sem se morala držati omejitev kolesarskih stez (kjer je kolesarska steza le na eni strani, sem uporabila to).
- 2 Povsod, kjer so navedene gostote posameznih tipov stavb, gre za povprečne vrednosti.
- 3 Podatek o številu parkirišč ni najbolj informativen, saj ničesar ne pove o njihovi velikosti oziroma številu parkirnih mest. Pove pa dovolj o tem, kaj bomo na vpadnicah kot potniki najpogosteje opazili.
- 4 Po Barjanski vozi avtobus št. 9, ki naredi ovinek z Barjanske proti vzhodu, vendar pa povezuje oba skrajna konca ulice.

pa mediji še leta 2012 ugotavljajo, da jih je premalo (Žibert, 2012). Stanje se do l. 2016 še ni spremenilo. Poleg gostote postajališč je problem tudi njihova vzdrževanost, saj so ta večinoma zelo slabo opremljena (klopi, nadstrešnice, avtomati za vstopnice) in zanemarjena (Alič, 2016a). Glavno vprašanje urejanja železniških povezav v Ljubljani pa za zdaj ostaja Potniški center Ljubljana ter poglobitev železnice (Černigoj, 2015).

Pločniki potekajo vzdolž večine obravnavanih vpadnic (izjema sta izteka Dolenjske in Barjanske, kjer je pločnik le na eni strani ceste). Kakovost (širina, nezasedenost) pločnikov ni enakomerna: ponekod so dovolj široki, spet drugje so izjemno ozki. Posebej pogoste so ovire na pločniku: od parkiranih avtomobilov, dejavnih ali mirujočih gradbišč do zbiralnikov odpadkov. Večje skupine košev na pločniku smo opazili v 52 primerih (oziroma na vsakih 350 m), kljub vsaj od leta 2012 veljavnemu Odloku, ki zapoveduje postavitve košev za odpadke na zasebne površine (Odlok, 2012). Za pešce so problematični nivoji hrupa ob cesti, saj ti onemogočajo pogovore med ljudmi. Nivo hrupa, ki omogoča pogovore med ljudmi, je bistvena sestavina kakovostnega javnega prostora (Gehl, 2010). Za problem hrupa ni enostavne rešitve, zagotovo pa bi pomagalo zmanjšanje količine in hitrosti avtomobilskega prometa. Presenetljivo maloštevilne so postaje mestnega kolesa Bicikelj, saj jih je skupaj le 9 (oziroma na vsakih 2000 m), nekatere od vpadnic pa so povsem brez njih. Kolesarske proge so speljane vzdolž večine vpadnic (razen Dolenjske, kjer se začnejo šele 1 km do mesta), njihova kakovost pa ni enakomerna. Ponekod so preozke, nevarno speljane in polne ovir. Na nekaterih bolj frekventnih odsekih je presežena njihova kapaciteta.

Problem vpadnic so zapuščene stavbe in zemljišča, predvsem pa zapuščena gradbišča. Zapuščenih stavb je ob vseh vpadnicah 40 (ali ena na vsakih 460 m), zemljišč pa je zapuščenih 41 (eno na vsakih 450 m). O zapuščenih gradbenih jamah se v zadnjem času veliko piše (Koželj, 2015; Marn, 2015; Teržan, 2015; Zabukovec, 2015). Te so za mestno grajeno okolje še posebej škodljive, saj kvarijo njegov videz in kakovost, pogosto pa kot ovira za nedoločen čas zasedejo javne površine, namenjene pešcem. Povezane pa so tudi z drugo pomembno ugotovitvijo raziskave, namreč da se ob vpadnicah (skoraj nič) ne gradi, dejavnih gradbišč je namreč le 7 (in eno večje delo na cesti – izgradnja Fajfarjeve ulice).

Koliko vpadnice izkoristijo svoj potencial javnega prostora in ustvarijo mestnega utripa? Jan Gehl v članku iz *Guardiana* živahna mesta definira kot »živahna mesta so [...] tista, v katerih vsaka sosenska nudi dostop do vse potrebne družbene infrastrukture: zdravstvo, izobraževanje, delovna mesta. Mesta morajo biti kompaktna in kompleksna«. Poudarja tudi svobodo izbire na področju mobilnosti (Bramley, 2014). Po zgornji definiciji le deloma, namreč vpadnice so programsko dokaj okrnjene. Prav tako ne zagotavljajo dovolj stimulativnega okolja za pešce – namesto živahnih aktivnih fasad pešce dolgočasijo dolgi odseki povsem brez dogajanja. Na ulicah z aktivnimi fasadami (veliko vrat, izložb in majhne enote) poteka veliko več dejavnosti kot pred neaktivnimi (ne le nakupovanja in ogledovanja izložb, temveč tudi pogovorov, srečevanja in naključnih postankov) (Gehl in Svarre, 2013).

Koncept vpadnice, kot ceste namenjene hitremu prometu, izhaja iz modernističnega urbanizma. Spomnimo se lahko Le Corbusierjevega (1929) razumevanja vpadnic kot cest, ki potekajo nad zemljo in omogočajo hiter promet skozi mesto, ob tem pa so stanovanja v visokih blokih, orientiranih stran od ceste). V urbanistični teoriji je skepticizem do modernističnega načrtovanja mest prisoten že vsaj 30 let (Jacobs in Appelyard, 1987). Presežnost urbanega, kot ga definira Ash (2006), nastane v javnih prostorih, ki so odprti, polni ljudi, raznoliki, nedokončani, improvizirani, neurejeni in le ohlapno regulirani, so torej prostori, v katerih potekajo dogodki, ki niso načrtovani in ki stalno spreminjajo značaj prostora. Vseeno pa se na primeru ljubljanskih vpadnic izkaže, da je planiranje do neke mere nujno, da se zagotovijo vsaj javni prostori, ki imajo dovolj prilagodljivo oblikovanje.

Največ javnega programa ima Celovška s 13 družbenimi središči⁵ (oziroma enim na vsakih dobrih 400 m), poleg tega so gostinski lokali ob ulici na vsakih 230 m. Javni program je raznolik: od kulturnih ustanov, prek cerkva, športnih površin, pošt in bank do vrtca in tržnice. Večje trgovine s hrano so ob cesti na vsakih slabih 1400 m. Najmanj javnega programa je ob Dolenjski: le eno družabno središče in 10 gostinskih lokalov (1 vsakih 400 m). Javni program je tudi najmanj raznolik. Skupaj je na vseh vpadnicah 23 družabnih središč oziroma na vsakih 800 m, gostinskih lokalov pa je skupaj 80 (eden na vsakih 230 m). Večjih trgovin s hrano je 9, ena na vsakih 2000 m.

Ograje, ki so vzdolž vpadnic pogoste (114 sem jih našela ali eno na vsakih 160 m), kažejo, da je vpadnica nezaželeno soseda za življenje. Njene nevšečnosti (hrup, onesnaženje, nevarnost avtomobilov) še vedno pretehtajo njene prednosti (živahnost, pretok ljudi, družabne aktivnosti, dobra povezanost). Celovška in Barjanska sta edini vpadnici, na katerih je javni program sistematično orientiran proti cesti. Dunajska svoje programe bolj ali manj umika stran od ceste. Območja koncentracije so Plava Laguna, območje fakultet (ki so sicer locirane v zaledju vpadnice), okolica Smelta, in pri vseh primerih je javni program umaknjen v zaledje ali podzemlje. Prav tako je edino družabno središče ob Dolenjski, Rakovnik, umaknjeno od ceste. Celo pri prodaji stanovanj je kot prednost pogosto navedena »orientacija stran od vpadnice« (nepremičnine.net). Očitno je, da je potreben razmislek, kako poudariti pozitivne dejavnike in zmanjšati negativne.

Mestna vizija 2025 v obliki iz l. 2007 (Ljubljana 2025 in Vizija Ljubljane 2025) obljublja dve novi vpadnici – Barjansko in Litjsko cesto (Barjanska je bila odprta l. 2007, prva faza obnove Litjske pa se je zaključila v začetku 2016). Ob Barjanski je predvideno novo upravno središče. Vse mestne vpadnice naj bi razširili v šestpasovnice, jih preoblikovali v avenije z novo urbano opremo in zarisali ločene pasove po celotni dolžini. Novejši dokument iz l. 2015 (Trajnostna urbana strategija Mestne občine Ljubljana 2014–2020, 2015) pa predvideva ohranjanje in nadaljevanje razvoja Ljubljane v policentrično mesto in poudarjen razvoj ob mestnih vpadnicah. Vendar pa so predstavljene samo planirane izboljšave območij za pešce znotraj mestnega središča. Čez poletje 2016 so v Ljubljani napovedane številne obnove vpadnic: razširitev in povečanje števila pasov na Dolenjski brez ureditve površin za pešce (sicer zunaj območja ljubljanskega avtocestnega obroča, torej v pristojnosti države in ne mesta) in zamenjava asfalta na Dunajski (Alič, 2016b; Alič, 2016c; Alič, 2016d).

5 Kot družbeno središče razumem združbo več gostinskih lokalov, storitvenih dejavnosti in trgovin, okoli katere se zbirajo ljudje.

Glede na kratkost vpadnic (najdaljša meri 5,5 km) ni videti smiselno razširjanje vpadnic za promet z dodatnimi pasovi, bolje se je osredotočiti na izboljšanje prostora ob njih. Za oživitev vpadnic je potrebno izboljšati javne zelene prostore, urediti gradbene jame in oživiti njihov program. K oživljanju programa pripomorejo kulturne ustanove ob vpadnicah, dobra primera v Ljubljani sta Center urbane kulture Šiška in skupina Poligon v nekdanji Tobačni tovarni. Polega tega pa pešče privabljajo urejeni zunanji prostori (klopi in parki), gostinski lokali in storitvene dejavnosti. Zagotovo bi k izboljšanju hodljivosti pozitivno prispevala omejitev avtomobilskega prometa in preusmeritev na avtobuse in vlake. Le tako bodo vpadnice postale integralen del zunanjega javnega prostora in v sorazmerju z veliko površino, ki jo zasedajo, pripomogle k živahnosti mesta. Za tovrsten razvoj pa je potrebno usklajeno načrtovanje med mestnimi in državnimi institucijami, različnimi strokami in zasebnimi investitorji, ki pušča dovolj prostora in svobode za različne načine rabe.

5. Zaključek

Kratkotrajno enkratno opazovanje ljubljanskih vpadnic je razkrilo številne njihove prednosti in pomanjkljivosti. Prednost je razvejana mreža javnega avtobusnega prometa in gosta razporeditev postaj, razmeroma dobra pokritost s pločniki, kolesarskimi stezami in dobra ozelenjenost z drevesi. Pomanjkljivosti pa so slaba pokritost z vlaki, usmerjenost na avtomobilski promet s številnimi parkirišči in visokimi omejitvami hitrosti ter dolgi odseki ceste, ki nimajo za pešče zanimivega in privlačnega programa. Izkazalo se je, da so pešči tam, kjer se zanje kaj zanimivega dogaja (kjer so gostinski lokali, trgovine, storitvene dejavnosti, parki, klopi in kulturne ustanove). Ob vpadnicah pa je zelo malo postaj javnih koles Bicikelj. Vpadnica kot cesta še vedno odvrta kupce stanovanj, pa tudi obstoječa stanovanjska gradnja se od ceste ograjuje. Velika težava so zapuščene stavbe in prazna zemljišča ter dolgoročno neaktivna gradbišča. Opazili smo zaskrbljujoče malo aktivnih gradbišč. Z usklajenim delovanjem oblasti in stroke bi se dalo izboljšati prostor ob vpadnicah in s tem privabiti investitorje ter izboljšati življenjske razmere. Z vlaganjem v promocijo in izboljševanje pešačenja in kolesarjenja po vpadnicah pa bi lahko veliko pripomogli k razvoju trajnostne mobilnosti.

Reference

- Alič, V. (2015). Železnica do Škofljice je najhitrejša, a popolnoma neizkoriščena. *Dnevnik*, 13. november. Dostopno na: www.dnevnik.si/1042724690/lokalno/ljubljana/zeleznica-do-skofljice-je-najhitrejsa-a-popolnoma-neizkoriscena [27. 6. 2016].
- Alič, V. (2016a). Janez Koželj o ljubljanskih železniških postajališčih: Nadstrešnice imajo celo v Zimbabveju. *Dnevnik*, 23. december. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042727137/lokalno/ljubljana/janez-kozelj-o-ljubljanskih-zelezniskih-postajaliscih-nadstresnice-imajo-celo-v-zimbabveju> [27. 6. 2016].
- Alič, V. (2016b). Ob severni obvoznici bo kmalu na udaru še severna vpadnica. *Dnevnik*, 27. junij. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042741615/lokalno/ljubljana/ob-severni-obvoznici-bo-kmalu-na-udaru-se-severna-vpadnica> [5. 7. 2016].
- Alič, V. (2016c). Na Dolenjski cesti avtomobili po ožjih pasovih, pešci in kolesarji pa po vzporedni poti. *Dnevnik*, 2. julij. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042741884/lokalno/ljubljana/na-dolenjski-cesti-avtomobili-po-ozjih-pasovih-pesci-in-kolesarji-pa-po-vzporedni-poti> [5. 7. 2016].
- Alič, V. (2016d). Mar ministrstvo sploh razume koncept trajnostne mobilnosti? *Dnevnik*, 4. julij. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042741919/lokalno/ljubljana/mar-ministrstvo-sploh-razume-koncept-trajnostne-mobilnosti> [5. 7. 2016].
- Ash, A. (2008). Collective Culture and Urban Public Space. *City*, 12(1), (pp. 5–24).
- Bramley, E. V. (2014). Is Jan Gehl winning his battle to make our cities liveable? *The Guardian*. Dostopno na: <https://www.theguardian.com/cities/2014/dec/08/jan-gehl-make-cities-liveable-urban-rethinker> [17. 5. 2016].
- Curtis, C. in Tiwari, R. (2008). Transitioning urban arterial roads to activity corridors. *Urban Design International*, 13(2), pp 105–120.
- Černigoj, N. (2015). Potniški center Ljubljana. Med bleščečimi načrti in bedo realnosti. *Mladina*. Dostopno na: <http://www.mladina.si/166034/potniski-center-ljubljana/> [27. 6. 2016].
- FRAN. Slovarji Inštituta za slovenski jezik Frana Ramovša ZRC SAZU. Dostopno na: <http://www.fran.si/> [20. 5. 2016].
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island press: Washington, Covelo, London.
- Gehl, J. in Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Island Press: Washington, Covelo, London.
- Jacobs, J. (1961). *Umiranje in življenje velikih ameriških mest*. Studia humanitatis: Ljubljana, 2009.
- Jacobs, A. (1985) *Looking at Cities*. Harvard University Press: Cambridge in London.
- Jacobs, A. in Appelyard, D. (1987) Towards an Urban Design Manifest. V *The City Reader*. R. T. Legates in F. Stout. (2011). Routledge: New York in London. (pp. 518–529).
- Jones, P. in Boujenko, N. (2009). 'Link' and 'Place': a new Approach to Street Planning and Design. Dosegljivo na http://atrf.info/papers/2009/2009_Jones_Boujenko.pdf. [28. 6. 2016]
- Koželj, J. (2015). Ljubljanske škrbine. Odgovor na članek. *Mladina*. Dostopno na http://ppmol.org/urbanizem5/kliping/2015-03-06_gradbene-jame-replika.pdf [28. 6. 2016].
- Krajčinovič, N. (2008). Nova železniška postajališča na progah v Ljubljani. *Delo*. Dostopno na: <http://www.delo.si/novice/slovenija/nova-zelezniska-postajaliska-na-progah-v-ljubljani.html> [27. 6. 2016].
- Larsen, J., El-Geneidy, A., Yasmin, F. (2010). Beyond the Quarter Mile: Re-examining Travel Distances by Active Transportation. *Canadian Journal of Urban Research*, suppl. Canadian Planning and Policy 19 (1). Pp. 70–88.
- Le Corbusier. (1929). *A Contemporary City*. V *The City Reader*. R. T. Legates in F. Stout (ur.) (2011). Routledge: New York in London. (Pp. 336–344).
- Ljubljana 2025. Urbanistični dokument Ljubljana 2025, predlog prostorske vizije dolgoročnega razvoja mesta. (2007). *Ljubljana. Vol 12* (8-9). Pp. 8–23.
- Marn, U. (2015). Ljubljanske škrbine. Prestolnica je polna gradbenih jam. Res ni mogoče ukrepati? Poglejte Dunaj! *Mladina*. Dostopno na <http://www.mladina.si/164539/ljubljanske-skrbine/> [28. 6. 2016].
- Nepremicnine.net. največji slovenski nepremičninski portal. (b. d.) Dostopno na <https://www.nepremicnine.net/> [27. 6. 2016]
- Odlok o zbiranju in prevozu komunalnih odpadkov. (2012). *Uradni list RS*, št. 34/2012. Dostopno na <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20121510> [27. 6. 2016].
- Prebil, G. (2015). Kako točni so ljubljanski avtobusi?. *Žurnal24.si*. Dostopno na: <http://www.zurnal24.si/lpp-avtobus-ljubljana-clanek-246070> [27. 6. 2016].
- Pasti za kolesarje v Ljubljani. Ljubljanska kolesarska mreža. Dostopno na http://www.geopedia.si/#T105_L5714_x462236_y99876_s14_b4 [19. 6. 2016].
- Preureditev Slovenske ceste. (2013). MOL. Dostopno na: <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/84265/detail.html> [27. 6. 2016].
- Rahul, T. M. in Verma, A. (2014). A study of acceptable trip distances using walking and cycling in Bangalore. *Journal of Transport Geography* 38. Pp 106–113.
- Teržan, V. (2015). Marko Peterlin, urbanist, raziskovalec. Izzivi urbanizma in vodenja mest. *Pogledi*. Dostopno na: <http://www.pogledi.si/ljudje/izzivi-urbanizma-vodenja-mest> [27. 6. 2016].
- Vizija Ljubljane 2025 (b. d.) Dostopno na: <http://www.ljubljana.si/si/ljubljana/vizija-ljubljane/> [1. 7. 2016].
- Zabukovec, M. (2015). Pozor! Javni prostor. *Delo*. Dostopno na: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/pozor-javni-prostor.html> [28. 6. 2016].
- Žibert, A. (2012). V Ljubljani je premalo lokalnih železniških postaj. *Delo*. Dostopno na: <http://www.delo.si/novice/ljubljana/v-ljubljani-je-premalo-lokalnih-zelezniskih-postaj.html> [27. 6. 2016].

Celovška

Čas opazovanja: 20. 5. 2016, od 13.50 do 15.50, vreme toplo in spremenljivo.

Dolžina 5,5 km od priključka na avtocesto do križišča s Tivolsko, Gosposvetsko in Bleiweisovo.

Celovška kot vpadnica daje živahen vtis. Grajeno okolje je conirano, zaznamo skrbno planiranje. Značaj ulice je večinoma stanovanjski, dopolnjujejo pa ga servisi, potrebni za življenje. Cesta se začne z avtocestnim parkom Šentvid. V začetku ceste sta gimnazija in cerkev. Sledi dober km dolg odsek ceste z večinoma individualnimi hišami, ki so od ceste ograjene z ograjo oziroma zelenjem. Ta del ceste ima vaški značaj, ob cesti opazimo njive, kozolce in kmetije. Po križišču s Pečnikovo ulico in Ulico Jožeta Jame sledi 1,8 km dolg odsek, ko si na severovzhodni strani ulice sledijo nakupovalna središča in poslovne zgradbe, na jugozahodni pa se izmenjujejo stanovanjske soseske. Te se bodisi odpirajo proti cesti z družabno usmerjeno »podrastjo«, v kateri so gostinski lokali in storitvene dejavnosti, te pa od ceste ločuje še parkirišče, bodisi so orientirane stran od ceste proti notranji ploščadi (npr. Brilejeva in Kunaverjeva ulica). Med višjimi bloki zaznamo posamezne enodružinske hiše, ki so ostale še od prej. Naslednji dober km dolg odsek se do Stare cerkve nadaljuje zgoraj opisan način stanovanjske zazidave (povojni stanovanjski bloki, ki se s »podrastjo« orientirajo na cesto), vmes opazimo posamezne starejše večstanovanjske objekte. Naslednji odsek Celovške do Hale Tivoli je na eni strani stisnjen pod Šišenski hrib in zato nezanimiv za gradnjo (na tej strani so starejše in slabše vzdrževane eno- ali večstanovanjske hiše), na severni strani pa je bil predel pozidan konec 19. in v začetku 20. stoletja z večstanovanjskimi stavbami. Sledi Pivovarna Union na eni in Hala Tivoli ter parkirišče in park Tivoli na drugi strani. Vpadnica se skozi podvoz pod železnico izteče mimo Železničarskega zdravstvenega doma in Kopališča Ilirija v mestno središče.

Ob Celovški so nanizane številne zanimive točke za prebivalce mesta Ljubljane. Od Hale Tivoli, Pivovarniškega muzeja, Centra urbane kulture Kino Šiška do športnih površin Športnega društva Šentvid. Gostinskih lokalov je veliko – 26 jih opazimo (eden na vsakih 210 m)⁶, številni pa so tudi kioski s hitro prehrano. Ob cesti so tržnica in 4 večji supermarketi. Ob vpadnici sta dva parka in 3 otroška igrišča in 4 zunanje ureditve s klopmi. Prav tako je z manjšim parkom in spomenikom urejen dostop na POT. Javni prostor ob vpadnici je ozelenjen, številna so tudi večja drevesa.

6 Pri izračunih gostote posameznih tipov stavb na km smo upoštevali le eno dolžino.



avtocesta → center



5500 m

5400 m

5300 m

5200 m

Pešce na cesti opazimo vse do 4 km iz mestnega središča. Opazimo številne ljudi, ki široke pločnike uporabljajo tudi za rekreacijo (sprehajanje psov, sprehod), ne le za opravke in transport. Kolesarje opazimo po celotni dolžini vpadnice. Števec za kolesarje nasproti Pivovarne Union našteje 1516 kolesarjev tistega dne do 15. ure. Pločniki so široki, kolesarske steze prav tako. Večinoma so speljane varno, Ljubljanska kolesarska mreža navaja kolesarske pasti večinoma v odseku med Staro cerkvijo in križiščem z Drenikovo (glej Pasti za kolesarje v Ljubljani). Promet po cesti je gost, preglasen za normalen pogovor. Avtomobilistom je namenjenih kar 34 parkirišč (eno na vsakih 160 m), ki so v glavnem srednjega formata in pogosto sledijo zgoraj opisani vzdolžni tipologiji (stavba z javnim ali stanovanjskim programom – parkirišče – drevesa – pločnik). Večina vpadnice je 4- ali več pasovne, ob njej so 3 bencinske črpalke.

Ob Celovski so tri postaje Bicikelj in 15 avtobusnih postajališč (eno na vsakih 370 m). Avtobusi imajo ločen vozni pas zadnje 2,1 km do centra. Razvoj vpadnice sramežljivo nakazuje 2 delujoči gradbišči in ena obnova fasade. Prav tako 2 gradbišči pa sta (že dlje časa zapuščeni gradbena jama ob Celovških dvorih). Ob vpadnici je 11 zapuščenih stavb (ena na vsakih 500 m) in 20 zapuščenih oziroma zaraščenih zemljišč (eno na vsakih 280 m). Večji odseki prostora so za pešce nestimulativni zaradi ograj, kar 28 smo jih opazili (oziroma na vsakih 200 m).

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska



5100 m



5000 m



4900 m

Dolenjska

*Čas opazovanja: 20. april 2016, od 13.50 do 15.40, vreme razmeroma toplo in sončno.
Dolžina 4 km od priključka na avtocesto do križišča s Privozom, Roško in Karlovško.*

Dolenjska daje zanemarjen vtis oziroma prej vtis vaške ceste kot mestne vpadnice. Prevladujoča raba je stanovanjska: eno- ali večstanovanjske hiše z morebitno storitveno dejavnostjo v pritličju. Začetni del ceste je povsem vaško urejen, sledi pas večjih trgovsko-poslovnih stavb. Razen neposredno v bližini mestnega središča, so hiše nizke, dvo- ali trietažne, v spodnji etaži je pogosto poslovni prostor, trgovina ... zgoraj pa stanovanje. Večina stanovanjskih hiš je od ceste ograjena z ograjo, pa tudi nekaj javnih stavb (npr. OŠ Oskarja Kovačiča). Ograj je skupaj 21 (ali na vsakih 190 m).

Ulica nima urejenih javnih prostorov, ni točk privlačnosti, kjer bi se ljudje zbirali. Ob celotni dolžini ceste smo našli le 10 gostinskih lokalov (na vsakih 400 m eden). Edino načrtovano družbeno središče je Rakovnik, ki pa je od ceste odmaknjeno in s cesto ne komunicira direktno. Tudi novejša stavba nimajo jasne urbanistične zasnove – ne držijo se gradbene linije niti nimajo jasne tipologije. Ob Dolenjski ni nobenega parka, deloma je s ceste dostopen Botanični vrt, dostop je tudi do Golovca. POT preči Dolenjsko cesto. Ob njej sta dva spomenika, ni pa ureditev (klopi) ali otroških igrišč. Dreves ni veliko.

Celotna dolžina ceste je dvopasovna. Promet na ulici je gost in njegova glasnost preprečuje normalen pogovor. Pešcev skoraj ni opaziti. Ljudje se pripeljejo z avtobusom, potem pa ob prvi priložnosti zavijejo s ceste. Pločniki ob Dolenjski so neurejeni, luknjasti, ozki, pogosto so zasedeni s kontejnerji za smeti. Kolesarska steza je zanemarjena, preozka, predvsem pa je speljana ob manj kot polovici vpadnice – le 3 km kolesarske steze (od 8 km ceste v obe smeri). Dolenjska pa je edina vpadnica, ki ima označen dostop do železniške postaje. Parkiranje za male lokale je neurejeno, avtomobili pogosto stojijo na pločniku in ovirajo pešce. Parkirišč je ob cesti le 5. Štiripasovna sta le odseka za razvrščanje na obeh skrajnih križiščih, bencinske črpalke pa so tri.

Ob Dolenjski ne nastaja kaj dosti novega, opazila sem le eno gradbišče in dve obnovi fasad v delu. Zato pa je ob cesti več zapuščenih stavb (9 oziroma ena na vsakih 230 m) ter več zapuščenih oziroma zanemarnjenih zemljišč (12 oziroma ena na vsakih 330 m).

Celovška



4800 m



4700 m



4600 m

Tržaška

*Čas opazovanja: 16. maj 2016, od 12.05 do 13.30, vreme sončno, ne prevroče.
Dolžina 3,2 km od priključka na avtocesto⁷ do križišča z Bleiweissovo in Aškerčevo.*

Tržaška daje vtis nedoločnega planiranja. Začetni kilometer Tržaške je predvsem poslovne narave, na obeh straneh si sedijo manjše in večje poslovne stavbe ter večja obrtniška središča, avtosaloni itd. Okrog križišča s Tbilisijsko je nekaj stanovanjskih blokov, ki pa so orientirani stran od ulice. Šele novejši bloki ob Viški so vsaj deloma orientirani proti ulici in se nanjo odpirajo z lokali. Srednji del ceste je dokaj predmesten: eno- ali dvonadstropne stanovanjske stavbe (deloma z lokali spodaj) so postavljene zelo blizu ceste, kar pomeni, da ni dovolj prostora za pločnik in kolesarsko pot. Bliže centra je ob njej več upravnih stavb: Upravna enota Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za pravosodje in javno upravo, Območna enota ZVKD in AJPEŠ. Ob Tržaški je Fakulteta za elektrotehniko, Gimnazija Vič in osnovna šola. Najpomembnejše družabno središče je nastalo okoli knjižnice Prežihovega Voranca.

Ob Tržaški je 16 opaznih gostinskih lokalov oziroma en lokal na vsakih 200 m. Večji deli ceste so za pešce nezanimivi, saj so hiše ograjene, malo je tudi izložb. Zasajena drevesa večinoma ločujejo pločnik in kolesarsko stezo od cestišča. Ob ulici je le en park in nobene ureditve za pešce (klopi ali podobno). Križa se s POT, ob ulici so trije spomeniki. Pešce na cesti opazimo do 1,8 km iz centra. Na več mestih so pločniki preozki, kolesarske poti so speljane nerodno in nevarno (glej Pasti za kolesarje v Ljubljani). Promet je preglasen za običajen pogovor. Ob Tržaški smo opazili le eno dejavno gradbišče (izgradnja Fajfarjeve ceste) in dve fasadi v času prenove. Ob cesti je več praznih zemljišč (10 oziroma eno na vsakih 320 m) in številne zapuščene stavbe (15 oziroma ena na vsakih 210 m).

⁷ Tržaška cesta se ne konča s križiščem z obvoznico in železnico, ampak se mesto nadaljuje še več kilometrov do table za konec mesta. Po priključku na avtocesto je Tržaška klasificirana kot regionalna cesta, spremeni se značaj ceste: postane dvopasovna, njen značaj je bolj vaški, zato smo jo obravnavali le do priključka.



4500 m



4400 m



4300 m

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska

Barjanska

Čas opazovanja: 18. april, od 10. do 11.30, vreme sončno in milo.

Dolžina 2,6 km od priključka na avtocesto do križišča med Aškerčevo, Zoisovo in Slovensko.

Barjanska je najnovejša od vpadnic, pa tudi najkrajša med njimi, dolga je le dobra 2 km. Zaznamuje jo stopnjevanje grajenega okolja od avtoceste proti mestu. Začne se z nastajajočim mestnim parkom Rakova jelša, ki mu sledi pas dokaj naravnega okolja – travniki itd. Nadaljuje se z manjšo razpršeno in neurejeno gradnjo, ki jo spremlja tu pa tam (divje) odlagališče smeti. Ob cesti skoraj ni stavb, pogosto so ograjene z visokim rastjem. Tu nekje se vpadnica križa s POT-jo in se dotakne stanovanjskega naselja Murgle. To je orientirano stran od vpadnice in z njo ni prometno povezano. Prva mestna stavba so Trnovska vrata, ki je pravzaprav edina stavba s sodobno mešano rabo (stanovanja, lokali, poslovni prostori, gostinski lokali in javni odprti prostor) ob kateri koli od vpadnic. Od križišča s Cesto v Mestni log in Hladnikovo dalje je ob cesti veliko pešcev in kolesarjev. Bližje mesta je ob cesti klasična zasnova: vzdolžno parkirišče, trgovska oz. gostinska podrast naprej pa višji ali nižji stanovanjski bloki ter novejši Center starejših Trnovo z javnim programom. Ta tip urbanizma ustvarja socialna središča, kjer se zbirajo ljudje. Ob novem Barjanskem mostu je nastal park. Ob odseku, najbližje mestu, so eno- ali večstanovanjske vile in večja šola.

Enostanovanjske hiše so večinoma orientirane stran od ceste in ograjene z visokimi ograjami, prav tako tudi vile z začetka stoletja v bližini centra. Ob Barjanski so 4 opazni gostinski lokali oziroma eden na vsakih 670 m². Ob ulici so šola, srednja šola, vrtec, pošta, 2 banki, dom starejših in več družbenih središč. Ob cesti je več parkov oziroma ureditev s klopmi in drevesi, največ na vseh vpadnicah. Večina ceste ima drevesa vsaj na eni strani. Pešce na cesti opazimo do 1km iz mesta. Kolesarska steza je prvi kilometer speljana dvosmerno na eni strani ceste, prav tako tudi pločnik. Srednji del je opremljen z razmeroma široko kolesarsko stezo, ki pa v zadnjem odseku pred mestom izgine. Po Barjanski vozi 1 proga avtobusa, ki ima 6 postaj (ena na vsakih 440 m). Zaključuje se s P+R parkiriščem. Ob cesti sta opazni 2 postaji Bicikelj. Za avtomobiliste skrbita 2 bencinski črpalki (1 na vsakih 1000 m) in 4 parkirišča (eno na vsakih 670 m). Promet je umirjen, glasnost ne ovira običajnega pogovora. Veliko je prostora za nadaljnji razvoj, kljub temu pa ni dejavnih gradbišč. Gradi se edino mestni park v izteku ulice. Okolice ceste je v nekaterih primerih degradirana (1 zapuščena stavba, 2 zapuščeni gradbišči, 3 odlagališča smeti, neurejeno zelenje itd.). Ob daljših odsekih ceste je okolica ograjena z visokimi ograjami in ne omogoča spodbudnega okolja za hojo.

avtocesta → center



Celovška

4200 m

4100 m

4000 m

Dunajska

Čas opazovanja: 25. 5. 2016, od 13.10 do 15.50, vreme sončno in vroče.

Dolžina 3,8 km od gostilne Ruski car⁸ do križišča s Tivolsko, Masarykovo in Slovensko.

Dunajska je najbolj velemestna od ljubljanskih vpadnic, je tudi edina (od obravnavanih), ob kateri so zgrajene stolpnice. Jasno se vidijo časovne plasti razvoja grajenega okolja ob cesti. Prvi odsek od gostilne Ruski car do križišča z obvoznico je dolg slab kilometer. Na zahodni strani je najprej soseska Ruski car z družbenim središčem. Na obeh straneh se izmenjujejo novejšje, višje stavbe (Dunajski mozaik itd.) s starejšo nizko gradnjo. Okoli križišča z obvoznico je nastalo in še nastaja poslovno središče z višjimi stavbami (Smelt, Austria hotel, Rotonda itd.). Naslednji odsek, dolg 1,2 km, je pretežno poslovne narave. Stavbe (so razen nekaj starejših) odmaknjene od ceste, pogosta so vzdolžna parkirišča. Tu je na Dunajsko navezan tudi največji ljubljanski kampus. Naslednji polkilometrski odsek do križišča s Topniško in Samovo sestavljajo pretežno predvojne stanovanjske vile, zgrajene okoli (zdaj) propadajočega Plečnikovega stadiona. Odsek do križišča z Linhartovo zaznamuje na eni strani poslovna stavba Astra, na drugi pa Bežigrajski dvor. Plava laguna s tržnico in podzemljem za pešce ter stolpnico Petrola. Odsek do železniškega podhoda je zopet poslovno-bivanjske narave. Predvojne večstanovanjske stavbe na zahodni strani držijo eno gradbeno linijo, višje povojne poslovne so od ceste umaknjene. Na vzhodni strani je kompleks Slovenijales (trenutno v prenovi) in Gospodarsko razstavišče. Kot tudi na Celovski cesti je zadnji odsek, ki vodi pod železniško progo, izjemno nezanimiv in nestimulativen za pešce.

8 Za začetek vpadnice sem izbrala gostilno Ruski car, saj se tam cesta razširi v štiripasovnico in prevzame mestni značaj. V smeri ven iz mesta začne Dunajska vijugati in se strmo spuščati proti reki Savi, ob cesti pa so večinoma enodružinske hiše in kmetije. Kolesarske steze ni, pločnik pa je izjemno ozek in zaraščen. Zanimivosti za pešce ni.



3900 m

3800 m

3700 m

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska

Ob Dunajski stojijo številne raznolike poslovne stavbe, ki privlačijo določeno število ljudi. Točke, ki privlačijo pešce, so tržnica Plava laguna, Gospodarsko razstavišče (v času dogodkov), Mesto oblikovanja v nekdanji tiskarni Mladinska knjiga, kampus in posamezne poslovne stavbe. Gostinskih lokalov je veliko – 27 (oziroma eden na vsakih 140 m). Ob Dunajski so knjižnica, 3 pošte, 6 bank, 2 hotela, več cerkva in pokopališče. Zeleni prostori ob Dunajski obsegajo tri parke, poleg tega pa je ob cesti 5 ureditev s klopmi (te so večinoma del javnega prostora pred novogradnjami (Dunajski vogal, Dunajski mozaik itd.). Križanje s POT je urejeno in obeleženo s spominskim jamborom. Pešcev je veliko prav do konca vpadnice, še več pa je kolesarjev. Pločniki so mestoma zelo udobni, na nekaterih mestih pa se zelo zožijo (Bežigranski dvor, pred Smeltom itd.). Podobno je s kolesarskimi stezami, ki so zaradi števila kolesarjev preobremenjene. Tudi nevarnih odsekov je precej (glej Pasti za kolesarje v Ljubljani), kolesarska steza je enkrat povsem prekinjena, predvsem pa izgine pri Ruskem carju. Prometa je precej in je preglasen za običajen pogovor. Avtomobilom je namenjenih nekaj parkirišč (15 oziroma eno na vsakih 260 m). Cesta je po celotni obravnavani dolžini štiri- ali večpasovna. Ob Dunajski so tri bencinske črpalke. Avtobusnih postaj je 14 (eno na vsakih 270 m), postajališča za Bicikelj pa so 3. Ob Dunajski smo opazili dve aktivni gradbišči in 1 obnovo. Številna pa so zapuščena gradbišča, kar 5 jih je, med njimi nekatera že zelo dolgo (Plečnikov stadion, Bežigranski dvor, Emonika). Manj je zapuščenih stavb (5 oziroma ena na vsakih 770 m), je pa precej zapuščenih zemljišč (11). Cesto od njene okolice ograje ločujejo na 15 mestih.

Dolenjska



Celovška



3600 m

3500 m

3400 m

avtocesta → center



3300 m

3200 m

3100 m

Barjanska

Tržaška

Dolenjska

Celovška

Dunajska

3000 m

2900 m

2800 m

Tržaška



Dolenjska



Celovška



2700 m

2600 m

2500 m

avtocesta → center



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

avtocesta → center

2400 m

2300 m

2200 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



2100 m

2000 m

1900 m



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

1800 m

1700 m

1600 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



1500 m

1400 m

1300 m



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

1200 m

1100 m

1000 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



900 m

800 m

700 m



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska

600 m

500 m

400 m

Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska



300 m

200 m

100 m

0 m

center



Barjanska



Tržaška



Dolenjska



Celovška



Dunajska