

Ali je Ljubljana še bela?

Začeli smo s široko zasnovano akcijo, da bi Ljubljana ponovno postala opevana BELA Ljubljana. Že sama akcija kaže, da Ljubljana že zdavnaj ni več bela. Umazana je. So temu krivi komunalci, ker slabo opravljajo svoje delo? O tem in sploh o ljubljanski belini je tekla naša beseda z občani. Obkrožili smo središče mesta, fotoaparati in magnetofoni pa sta beležila vtise. Mnenja so različna, od tega, da je Ljubljana naravnost svinjska, do bolj umirjenih, le redki so čisto zadovoljni. Zanimivo pa je, da je le malo očitkov padlo na račun komunalcev. Očitno se prav vsi vedno bolj zavedamo, da k čistočiji Ljubljane lahko največ prispevamo sami, in da največ umazanje je ljubljanskih ulic izvira iz rok in žepov sprehajalcev in avtomobilistov.

Ni povsod slabo. Parki so skoraj vsi po vrsti lepo urejeni, klopi in koši za smeti prebarvani. Toda poleg košev in pod klopmi smeti. Cigaretnih ogor-

kov povsod na kupe. Mož z vozičkom za smeti, očitno ni hotel imeti nevednosti in je vztrajno trdil, da ne ve, kako se piše, slikati pa se seveda tudi ni pustil, je povedal, da v osmih dopoldanskih urah dnevno napolni 16 do 18 kant smeti z ulic ljubljanskega centra. Je pa sam, ker ni denarja za več ljudi.

Se besedica dve o anketi. Same možakarje boste opazili na slikah. Je pač tako, da se Ljubljancem nerade slikajo in kaj povedo. Privatno že, za časopis pa ne. Čeprav je bila tudi občanka, ki sem jo na Sušarskem mostu pobarał o beli Ljubljani ogorčena. Vedno slabše da je, je trdila, komunalci da že naredijo, kar se da, mi sami svinjamo dalje. Pa še res je. Dokler ne bo zavest, da smo za čistočo Ljubljane odgovorni vsi, ki živimo v njej, delamo ali jo obiskujemo, dotlej Ljubljana ne bo bela. Kljub celim četam komunalcev.

Zato lahko akcijo »Bela Ljubljana« le pozdravimo.

DRAGO ISAJLOVIČ: »Čista tale naša Ljubljana prav gotovo ni. Kot prvo bi morali ljudi najprej poučiti in naučiti, zakaj so sploh koši za smeti. Nemalokrat je prav okoli košev več smeti kot kjerkoli drugje. Nobenega dvoma pa ni, da tudi komunalne službe ne opravijo svojega dela ravno najbolje. Vendar bi morali levji delež za bolj belo Ljubljano prevzeti vsi, ki se znajdejo na ljubljanskih ulicah in smetijo te nekdanje bele ulice.«



Tako menijo naši anketiranci. Vsi so, boljše rečeno, smo si edini, da sami lahko največ storimo za lepšo Ljubljano. Če bi na primer pomislili samo na to, koliko cigaret ste danes ugasnili na ljubljanskem asfaltu in sklenili, da boste jutri in vse prihodnje dni preden boste prižgali cigareto, pomislili nato, kam boste odvrgli ogorak, da ne bo v sramoto vam in vsem nam, je že nekaj. Sicer malo, toda iz malega raste veliko.

Marko Pirjevec



JOŽE SEBANEK: »Ej, če bi bili ljudje malo bolj zavestno čisti. Ne samo do sebe, do vse okolice. Pogledajte tole našo ubogo zelenico, ob robu je tako shojena, da trava niti pognati ne more več. Pa je pločnik tako širok, da res ne bi bilo treba nikomur stopiti na travo, še manj pa metati odpadke. Čikov na kupe, papirji, polivinilaste vrečke so vsakdanja bera na naši zelenici. Pa je res treba, da smo tako umazani?«



JANEZ KOSER: »Saj v Ljubljani je kar v redu, sam sem namreč iz Gabrovice pri Litiji, le čuvati ne znamo ali ne znajo vsega tistega kar imamo. Malo več kulture med ljudmi, tudi v drugih odnosih, ne samo pri mestni čistočiji, pa bi bilo mnogo lepše živeti in delati v Ljubljani. Vsak zna sicer dobro čuvati tisto, kar je njegovega, pravega odnosa do skupnih dobrin in lepot pa še ni.«

ERNEST FLISAR: »Se popolnoma strinjam s Tonetom. Kar pogledate, kako pazijo na avtomobile in kaznujejo napačno ali predolgo parkiranje. Nič ne bi škodilo, če bi še malo popazili na vse številne smetišče. Kar pogledate, prižgal je cigareto, vžigalico pa na tla, ker je škatlica prazna, se bo še ta našla na travi. In ko bo ugasnil cigareto, bo ogorek ostal na asfaltu.«



TONE ŠUŠTERŠIČ: »Saj je še dokaj čista, tale naša Ljubljana. Bila pa bi lahko še bolj. No, kar pogledate, tamle je košek za smeti, lepo belo popleskan, zraven pa smeti. Sami smo krivi, če je toliko smeti po cestah in parkih. Veste, treba bi bilo postaviti ljudi, ne da bi čistili tele naše parke in ulice, ampak da bi pazili, da jih ljudje sploh ne bi zasmetili. Nekaj opozoril, pa nekaj denarnih kazni, pa bi bilo kmalu tako, kot si vsi želimo.«

BRANKO SAVATIČ: Šest let sem v Ljubljani in tako rekoč po službeni dolžnosti skrbim za njen lepši izgled. Sedaj barvam koše za smeti, da bodo privlačnejši. Sicer pa se mi zdi Ljubljana lepa, polna je lepih parkov, ki so kar lepo urejeni. Prav vesel sem, da lahko tudi jaz, s svojim delom pripomorem k lepšemu izgledu Ljubljane. Če bi pa ljudje bolj uporabljali koške za smeti, bi bilo pa še lepše.«



Problematika motornega prometa in njegov vpliv na okolje v občini Ljubljana Center

Izjemno nagel razvoj motornega prometa po letu 1960 je prizadel Ljubljano bolj kot druga podobna mesta, saj ne samo, da predvidevanj nismo jemali resno, odstopali smo celo od tistih redkih kvalitativnih rešitev oz. projektov, ki so prometno problematiko poizkušali reševati.

Zvezdasta zasnova mesta sloni na radialni porazdelitvi ljubljanskih vpadnic in tako se sedaj ves promet steka na teritoriji občine Center in mestnega središča. Takšna prometna zasnova območja občine izhaja iz prirodnih danosti (konfiguracija terena med Grajskim gričem in Rožnikom z reko Ljubljanico), zgodovinskega izročila in naših pogledov na cestni promet vse od popotesne Ljubljane dalje. Arhitekt Fabiani je na prelomu stoletja izdelal regulacijski načrt za prenovo mesta, ki je predlagal tudi izjemno kvalitativno prometno rešitev – obodno cesto tedanjega mestnega središča. Od te zamisli pa smo realizirali samo severni in zahodni del ringa (Masarykova in Prešernova c.). Zaradi te nedoslednosti pri izgradnji obodne ceste v vzhodnem in južnem delu je prometna zasnova tega predela mesta še danes nerazvita in v vzhodnem delu občine Center še vedno tudi nejasna.

Ker smo tudi v povojnih letih v razvoj cestnega omrežja vlagali mnogo premalo, nam ta fizična nerazvitost cest v mestu iz leta v leto ustvarja bolj nevdružne prometne razmere. Že preko 100.000 registriranih motornih vozil na območju 5 ljubljanskih občin pa ustvarja ravno na teritoriji občine Center najmočnejši prostorski cilj in izvor motornega prometa. Takega stanja nam ne podkrepi 37.000 registriranih prebivalcev občine; mnogo bolj 65.000 delovnih mest in vedno večje število obiskovalcev mestnega, regionalnega, republiškega in mednarodnega izvora, ki s svojimi vozili praktično že prek celega leta presejajo realno kapaciteto javnih cestnih površin, ki v Centru predstavljajo

o samo 16% celotne urbanizirane površine.

Iz te izjemno široke prometne palete, ki ni posegla samo v podobo mesta, temveč izredno močno tudi v človekovo počutje v osrednjem mestnem prostoru, bi izvzel samo tri področja, ki jih bomo v procesu družbenega planiranja pri razreševanju človekovega okolja morali mnogo bolj upoštevati. To so mirujoči promet – parkiranje, ki se ga v mestnem osrčju najbolj neposredno zavedamo ter vpliv prometa na onesnaženost zraka ter na hrup.

Parkiranje

Na zborih občanov v KS pa tudi v delovnih organizacijah slišimo vedno pogosteje, da postaja neurejeno parkiranje v mestnem središču eden bistvenih motilnih elementov za delo in življenje v občini. Analize kažejo, da imamo v občini samo 3000 organiziranih parkirnih mest, da pa lahko praktično v kateri koli uri dneva naštejemo na istem območju tudi 9000 parkiranih vozil. To se pravi, da izkoristimo praktično vse možnosti za parkiranje na območju ožjega mesta in že tudi nekaterih robnih središč (posebno okolišca KC). Parkirne površine se nekontrolirano širijo in se stihijsko zajedajo v prometne, pešceve, zelene in druge proste površine. Tako anarhično parkiranje marsikje že onemogoča redno izvajanje komunalnih storitev in dostave ter otežuje

BELA LJUBLJANA – ČISTA LJUBLJANA

dostop urgentnim vozilom. Ob tem velja omeniti, da smo poleti l. 1976 po uvedbi novega prometnega režima v Ljubljani uspeli s poostreno prometno kontrolo držati število parkiranih vozil v dovoljenih mejah.

Smo v fazi sprememb republiške, zvezne in mestne prometne zakono-

daje. Izdelujemo tudi študijo »Ključni prometni problemi Ljubljane«, ki bo osnova za spremenjeno prometno ureditev v mestu. V javni razpravi nikakor ne smemo dopustiti, da se nam bo problematika mirujočega prometa izmuznila iz rok, kot se nam je v zadnjih letih. Ustvariti bomo morali pogoje, da bo večji del zaposlenih v centru puščal vozila na robu mestnega središča. Obiskovalcem pa zagotoviti potrebne parkirne kapacitete in parkiranje uravnati z bistveno višjo parkirnino na enoto časa. Absolutno prednost pa dajati domicilnim prebivalcem tako pri dostopih do mesta bivanja kot v mestnih garažnih hišah.

Hrup

Vse raziskave in meritve hrupa v gosto naseljenih območjih nam dokazujejo, da je hrup cestnega prometa glavni vir hrupa. Če pa je urbanistična in prometna ureditev taka, da ves tranzitni promet, vključno z najtežjimi vozili, prodre globoko v notranjost mesta in tak primer je Ljubljana, potem nas ne sme preseñetiti podatek, da je ob teh cestah poprečna dnevna raven hrupa med 75 in 80 dB. In te ceste še vedno spremlja gosta stanovanjska gradnja, čeprav se zaradi nevzdržnih bivalnih pogojev te stanovanjske površine vedno pogosteje umikajo poslovnim. Dnevna raven hrupa tu pretežno stanovanjsko oz. mestno območje od 20 do 25 dB, to pa pomeni – do 300-krat večjo energijo zvočnega polja kot je dovoljena.

Se bolj kritičen je nočni čas, ker se raven hrupa ob glavnih tranzitnih cestah bistveno ne zmanjša in še vedno dosega celo 75 dB. Ker so kriteriji za nočni čas ostrejši od dnevnih zaradi upravičenih zahtev, da bi zagotovili nemoten počitek stanovalcem, je nočni hrup celo do 30 dB večji, kot ga dopušča norma.

Na žalost pa nam novejši meritve

kažejo, da tudi hrupnost mestnih prometnejših cest ni bistveno ugodnejša kot pa okolica tranzitnih cest. Vzrok za to je predvsem stalno zaviranje in speljevanje vozil zaradi izjemne zgotovitve prometa. Zato je poprečno presejanje dovoljene hrupnosti tudi ob teh cestah podnevi do 10 dB in ponoči celo do 20 dB. Zanimiva je tudi ugotovitev meritev v okolici industrijskega obrata v Centru. Meritev je pokazala prekoraitve dovoljene ravni hrupa, vendar pa ga ni povzročala neposredno proizvodnja, temveč tovorni promet z razkladanjem in nakladianjem, ki je vezano na ta obrat.

Zasledovanje rezultatov meritev v zadnjih 4 letih nam sicer ne kaže bistvenejšega porasta hrupa ob tranzitnih cestah, ker je zgostitev prometa že vsa ta leta maksimalna. Zaskrbnjuje pa je slabšanje stanja v še nekaj let nazaj mirnih predelih občine. Zato bo ob novi prometni ureditvi nujno v mestu vzpostaviti takšne prometne tokove, ki ne bodo še v nadalje močnejše onesnaževali mesta s hrupom. Še bolj bistven ukrep pa je primerna urbanistična zasnova novih objektov z optimalno izrabo lokacije in protihrupnimi arhitektonskimi rešitvami. Posluževati pa se bomo morali tudi drugih ukrepov kot npr.: časovna ali krajevna omejitve vožnih virov hrupa, izbira določenih vrst sredstev za javni promet, poostrenega tehničnega nadzora vozil in v skrajnih konsekvencah, omejitve ali celo ukinitve motornega prometa.

Onesnaženost zraka

Mnogo na slabšem smo pri poznavanju onesnaženosti zraka zaradi avtomobilskega prometa. Obdelana je le Prešernova cesta in še to samo za poletni čas; ko so v ljubljanski kotlini vremenske razmere bistveno ugodnejše kot pozimi. Podatki kemičnih analiz padavin pa nam kažejo močno večanje koncentracije dušikovih oksidov (NO_x) v zraku, kar je rezultat vse gostejšega motornega

prometa. Sočasno se večajo tudi koncentracije drugih škodljivih snovi, ki izhajajo iz avtomobilskih izpušnih plinov. To so predvsem ogljikov monoksid (CO), ogljikovodiki in tudi nevaren svinec. In najnovejša občasne meritve teh primesi v zraku nam kažejo bistvene prekoraitve dopustnih vrednosti, pri NO celo 6 mg/m³ polurna vrednost, kar je 10-kratna prekoraitve (meritev na ne najbolj frekventirani Vojkovi c.). Rezultati novejših meritev so vedno bolj porazni.

In kaj lahko storimo oz. kaj moramo storiti!

ZELENA LJUBLJANA – ZDRAVA LJUBLJANA

Sedanji trend koncentracij SO₂ v zraku nam kaže, da je tu problem rešljiv: pospešiti daljinsko ogrevanje s toplifikacijo ter plinifikacijo in oskrbeti čistejša goriva. Veliko težji pa je problem zmanjšanja onesnaženosti, ki jo povzroča promet. Prvi ukrep mora biti v boljšem poznavanju razprostranjenosti škodljivih snovi iz emisije motornega prometa na območju mesta.

Ker teh nalog ne bomo zmogli izvesti v kratkem času, bomo nujno morali opozoriti prebivalce mesta na previsoko koncentracijo škodljivih primesi v zraku iz avtomobilskih izpuhov. V kritičnem obdobju bi jih morali redno pozivati k omejevanju vožnje še posebno med 17. in 20. uro, ko se pojavlja drugi maksimum dnevnih koncentracij onesnaženosti zraka, istočasno pa uporaba vozil ni tako nujna kot v jutranjem in opoldanskem času. Za prekomerne prekoraitve koncentracij NO pa bo potrebno posegati tudi po drastičnih ukrepih omejitve in prepovedi motornega prometa.