

PROMET NA JESENICAH

Aleš Novosel in Marko Lakič

UDK 911.3:388.4(497.12"Jesenice")

PROMET NA JESENICAH

Aleš Novosel, Bokalova 15, 64270 Jesenice, Slovenija

Marko Lakič, Štrausova 3, 64270 Jesenice, Slovenija

Članek predstavlja vedno bolj pereč problem preobremenjenosti prometne infrastrukture na Jesenicah, opozarja na nekatere pomanjkljivosti v mestnem prometu in prikaže kratko zgodovino nastanka in razvoja mesta.

UDC 911.3:388.4(497.12"Jesenice")

TRAFFIC IN JESENICE

Aleš Novosel, Bokalova 15, 64270 Jesenice, Slovenia

Marko Lakič, Štrausova 3, 64270 Jesenice, Slovenia

The aim of this research is to present the pressing problem of overloaded traffic infrastructure in Jesenice (industrial place in NW Slovenia). The article also calls our attention to some of the deficiencies in the city traffic and it acquaints us with a short history of formation and development of Jesenice.

Jesenice ležijo v spodnjem delu Zgornjesavske doline, ki se za Javornikom razširi in prehaja v Deželo. Za mesto so bile proglašene razmeroma pozno, šele leta 1929. Stisnjene so v ozki dolini med Mežaklo in Karavankami, zato dajejo podobo dolgega razpotegnjenega naselja.

Jesenice so se skozi stoletja najprej kot vas in kasneje kot trg oziroma mesto razvijale iz več medsebojno nepovezanih jeder. Najstarejše jedro je naselje pod pobočjem hriba Mirca, današnja Murova, ki jo Valvazor omenja kot trg Jesenice (Markt Asling). Murova je bila vse do 16. stoletja izrazito kmečko naselje. Z odkritjem železove rude v Savskih jamah pa je doživela precejšen razvoj in dobila poleg kmečkega tudi trgovski, obrtniški in gostinski značaj. Razvoj železarstva je omogočil tudi nastanek drugega jedra, ki se je začelo razvijati ob Savi. Italijanski podjetnik Bernardo Buccellini je tu zgradil plavže, graščino in cerkev. Tako so nastale slavne Savske fužine, naselja pa se je oprijelo ime Sava. Ko je konec 19. stoletja Kranjska industrijska družba zgradila novo železarno na Savi, se je stari fužinarski kompleks preimenoval v Staro Savo, območje doline, predvsem levega brega reke Save, pa je prevzelo ime Sava. Leta 1870 je bila zgrajena železniška proga iz Ljubljane proti Trbižu, leta 1906 pa je Jesenice presekala proga, ki je tekla skozi Karavanski predor do Jesenic in naprej do Bohinja, Gorice in Trsta. Na severni strani proge je kmalu zrasla nova železniška postaja, mimo nje pa je stekla tudi državna cesta, ki je povezala Jesenice s Trbižem in Ljubljano. S kolodvorsko restavracijo in bližnjim hotelom je železniška postaja postala center novega, tretjega mestnega jedra. Na vzhodni strani Jesenic je bila vas Koroška Bela. Prebivalci le-te so bili kmetje, katerih polja so se razprostirala do Save Dolinke, med potokoma Bela in Javornik. Ko so v gozdovih nad Koroško Belo

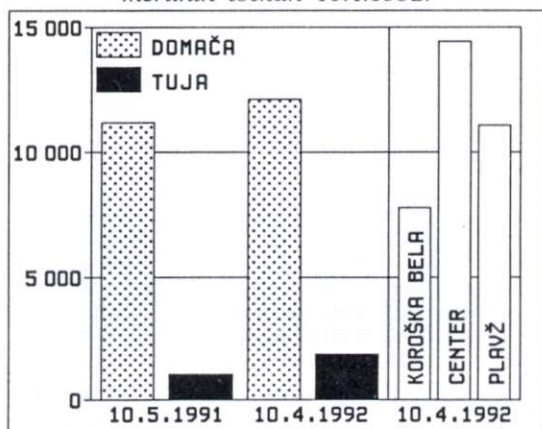
odkrili zaloge železove rude, so ob potoku Javornik pod hribom Kres našli primerno mesto za njeno predelavo. Svet pod Karavankami se je spremenil v železarsko naselje, ki je dobilo ime Javornik in ga je le vmesni hrib ločil od vasi Koroška Bela. Nadaljni razvoj železarstva in predvsem izgradnja železnice sta vse bolj združevala po nastanku in razvoju ločena naselja, ki so se kmalu dovolj razširila, da so se lahko povezala v celoto - in nastale so Jesenice kot jih poznamo danes.

Že med gradnjo Karavanskega predora so se prebivalci Jesenic bali napovedanega 30 % povečanja pretoka vozil skozi mesto, kar bi močno zvišalo onesnaženost in ogrožalo pešce. sto. Pomembno je tudi, da je večina stanovanj tik ob magistralni cesti. Večina Jeseničanov je pri vsakdanjih opravilih močno vezana na samo cesto, kar daje jeseniški magistrali dvojno vlogo: vlogo v tranzitnem prometu skozi mesto in vlogo glavne mestne ceste. Magistrala namreč poteka skozi os mesta, kar je posledica specifičnega nastanka in razvoja Jesenic.

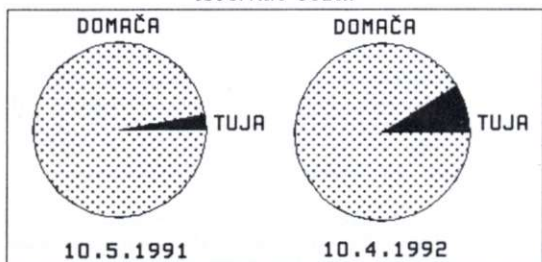
Raziskovala sva predvsem spremembe v jeseniškem prometnem režimu v treh ločenih obdobjih (pred otvoritvijo in po otvoritvi Karavanskega predora ter po odprtju odseku nove avtoceste Hrušica - Vrba). Ker avtocesta še ni zgrajena, sva lahko izpeljala le prvi dve tretjini svoje raziskave.

Najbogatejši vir podatkov je bilo štetje vozil. Štela sva na treh točkah (v središču mesta pri železniški postaji, pri vhodu in pri izhodu iz mesta), ki so omogočile najboljši pregled nad prometnimi razmerami v mestu. Štetje je pokazalo, da se po odprtju Karavanskega predora promet sploh ni povečal, ampak se je celo zmanjšal za nekaj odstotkov. Razlogi so v desetdnevni vojna leta 1991, ki je marsikateremu tujemu turistu preprečila prihod v našo državo, čeprav se je turistična

Slika 1: Število domačih in tujih vozil na merilni točki Center 10. 5. 1991 in 10. 4. 1992 ter skupno število vozil na treh merilnih točkah 10. 4. 1992.



Slika 2: Primerjava deleža domačih in tujih tovornih vozil.



sezona praktično že začela. Po umiritvi razmer se je promet postopoma začel večati, kar so potrdila tudi zadnja štetja od 3. do 10. aprila 1992. Zaradi boljšega pregleda sva vzela v primerjavo dve celodnevni štetji, in sicer 10. 5. 1991 in 10. 4. 1992. Iz podatkov je očitno precejšnje povečanje prometa, in sicer povprečno za 20 %. Največji porast lahko opazimo pri osebnih avtomobilih. Povečanje prometa tujih avtomobilov je presegalo celo 70 %, kar v številkah pomeni nekako od 500 do 700 vozil več na dan. Pri domačih osebnih avtomobilih pa 20 % povečanje pomeni tudi do 1500 vozil več na dan. V okviru domačih tovornih vozil povečanje ni tako izrazito, večji porast prometa beležimo v okviru tujih tovornih vozil, kjer novi podatki dosegajo celo štirikrat večje vrednosti kot prej, kar pomeni od 30 do 50 vozil več na dan. Razlog za to pa je predvsem Karavanski predor. Presenetljivo je tudi, da je po podatkih iz aprila 1992 skozi predor mejo na dan prečkalo manj kot 1000 vozil, kar se precej razlikuje od predvidevanih 6000 vozil na dan.

S primerjavo gostote prometa med posameznimi merilnimi točkami na Jesenicah sva ugotovila, da je število vozil v samem centru mesta dosti večje od števila vozil na obeh končnih točkah. Razliko v vrednostih gostote prometa med posameznimi točkami selahko pripiše sorazmerno gostemu notranjemu mestnemu prometu. Le-ta se v največji meri pokaže ob prometnih konicah.

V povezavi s prometnimi konicami sva raziskala, kakšen je vpliv semaforjev, uvedenih po otvoritvi predora, na pretok prometa skozi mesto. Semaforji ne ovirajo prometa tako močno, kot bi morda lahko predvidevali. Manjše kolone vozil nastanejo le v času konic, najbolj problematičen pa je semafor pri Čufarjevem trgu, kjer okoli druge ure popoldne včasih nastane tudi daljša kolona. Kljub temu so semaforji v promet na Jesenicah prinesli več reda in varnosti: pešci imajo lažji in varnejši prehod čez magistralno cesto, vozniki pa nimajo več toliko možnosti za izsiljevanje prednosti, kar se je dogajalo predvsem na križišču Tomšičeve in Titove ceste.

Prometa na Jesenicah ima številne pomanjkljivosti, ki so posledice dolgoletnih začasnih rešitev in pomanjkanja denarja za kompleksno reševanje problemov v prometu. Najbolj pereč problem je sama **magistrala**, ki s svojo obrabljenostjo postaja že skoraj neprimerna. Cestišče je v najslabšem stanju predvsem na Cesti železarjev, ki je v vzhodnem delu še zelo ozko, tako da je tam promet, še posebno za kolesarje, že precej nevaren. rekonstrukcijo. Druga večja pomanjkljivost so **kolesarske steze**, ki jih sploh ni, promet po glavni cesti pa je prepovedan. Slaba je organiziranost in razporejenost **parkirišč**. Mesto premore približno 30 urejenih parkirnih prostorov, od tega pa jih je le trinajst pravilno označenih. V centru mesta jih primanjkuje, na obrobju pa ostajajo prazna. Tudi za samo **varnost pešcev** je slabo poskrbljeno, saj v mestu primanjkuje podhodov oziroma nadhodov, vprašljiva pa je tudi varnost nekaterih prehodov za pešce. Za najbolj nevarna veljata prehoda na Cesti železarjev pri upravni zgradbi Železarne Jesenice. Omeniti morava tudi **otroška igrišča**. Eno najbolj nevarnih je v Centru 2, takoj nad samo magistralno cesto. Ker je pomanjkljivo zavarovano (ni ograje), so otroci, ki se tam igrajo, v stalni nevarnosti. Nevarna je avtobusna postaja pri blagovnici Fužinar, ki cesti pušča premalo prostora, pomanjkljiv je tudi semafor na Javorniku, ki nima vmesnega utripajočega zelenega signala, itd.

Večino od naštetih problemov bo rešilo šele odprtje nove avtoceste Hrušica - Vrba, ki bo pomenilo veliko razbremenitev jesiške magistrale.