

Urbanistični svet za Ljubljano

pri

Društvu arhitektov Ljubljana (DAL)

Karlovška 3 / SI-1001 Ljubljana

t 01 252 79 30

f 01 252 79 31

e drustvo.arhitektov.lj@siol.net

w www.drustvo-arhitektov-lj.si

datum: 22.2.2006

Stališče 2 o urbanističnih posegih v Ljubljani

Enosmerni promet v centru Ljubljane

Predlog enosmernega prometa po glavnih cestah centra mesta je bil že dalj časa prisoten v razmislekih prometne in urbanistične stroke. Nikoli pa ta sistem ni bil do kraja domišljen. Menimo, da je nujno, da se v centru mesta vpeljejo nekatera nova načela, ki bi omogočila urbano življenje v celotnem centru in ne le v Stari Ljubljani. Ta načela so:

- sožitje prometov in ne izključevanje različnih uporabnikov javnih površin,
- počasna vožnja motornih vozil,
- širitev pločnikov oz. "peščevega parterja", kjer je ta preozek,
- humaniziranje cestnega profila,
- možnosti dodatnih sodobnih "prometnih programov" v cestnem profilu (hitro odlaganje, taksi, izvozne rampe, urbani mobilijar).

Zavedamo se, da so se meščani Ljubljane že navadili na nizek prometni standard, na neurejenost in brezličnost centralnih javnih površin, zato tudi ni več glasnih protestov proti napačnim ureditvam, kakršne bi v drugih mestih sprožile protestne javne odzive.

Zato podpiramo pobudo o enosmernem prometu, kakršno vlaga v odločanje v mestni svet svetnik Miha Jazbinšek (januar 2006). Predlagamo nadaljnjo čim prejšnjo preučitev in dodelavo.

Menimo, da je premik v tej smeri nujen. To je lahko tudi pomemben impulz in hkrati pogoj preurejanja Ljubljane.

Obrazložitev

Prometni režim v centru mesta izvira iz 70. let (o. 1975) in se od takrat ni bistveno spremenil oziroma so se razmere samo še poslabševale.

1.

Najbolj je zaradi tega prizadeta Slovenska cesta, ki je imensko-simbolno, zgodovinsko in oblikovno središčna cesta Ljubljane.

Slovenska cesta je postala:

- "hitra tranzitna" cesta (ukinjena so bila celo nekatera "desno-desna" križišča),
- cesta preozkih pločnikov (pred Kazino in pred Pošto so pločniki preozki, pred Slonom in v južnem izteku na Aškerčevo pa pločnika sploh ni),
- hrupna cesta zanemarjenih programov razpadlih fasad, brez urbanega življenja, brez zelenja, naključno posajenih oglasnih tabel in urbane opreme.

Zato perspektive Slovenske ceste ne vidimo v "štirih vozniških pasovih", pač pa kot urejen osrednji parter mesta.

2.

Podoben je problem z drugimi cestami v centru:

- na Wolfovi in Poljanski je preozka za "krpane",
- pločniki so preozki ali jih celo ni (pri slaščičarni Zvezda),
- ni prostora za kolesarske steze.

Zato naj se na teh cestah uvede enosmerni promet in tudi enosmerni javni promet.

3.

Zagovarjamo sožitje pešca, kolesarja in umirjenega prometa motornih vozil.

V centru naj se čim prej uvede minibus, ki je predviden že na podlagi študij o tramvaju in dokumenta "Prostorska zasnova" (2002). Minibusi pa so potrebni tudi v sedanjem sistemu "kranov", saj se ti ne morejo prebijati skozi preozke ulice centra. Vsekakor ni nujno, da vse storitve izvaja javno podjetje LPP, možne so tudi koncesije zasebnikom.

Enotni sistem vozovnic je seveda nekaj, kar bi morali že davno imeti.

4.

Slovenska cesta in druge ceste, ki naj bi se transformirale, naj se čim prej sprojektirajo vsaj v osnovni zasnovi kot ceste urbanega življenja in ne kot "prometni pasovi + tisto kar ostane" - to imamo namreč zdaj.

■ ■ ■

Urbanistični svet za Ljubljano

Andrej Černigoj, Miha Dešman, Andrej Hrausky, Drago Kos, Gregor Košak, Janez Koželj, Ana Kučan, Ivo Lavrač, Aleksander Ostan, Andrej Prelovšek, Maja Simoneti, Gregor Tomc, Aleš Vodopivec

Ločena mnenja:

ni ločenih mnenj

Dostavljeno:

Urad Županje MOL
Oddelek za urbanizem MOL

Mestni svetniki MOL

Odbor za urbanizem pri Mestnem svetu MOL

Mediji

V vednost:

Svet za urbanizem Maribor