



Zapisnik sestanka

Delavnica »Prostorsko načrtovanje in kolesarska infrastruktura v MOL«.

Kraj: UIRS

Datum: 02.11.2009

Navzoči: Irena Hlede, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Andrej Klemenc, Janez Bertoncej

Po dveh urah trajajoči debati so udeleženci sprejeli naslednje ugotovitve:

- Obstoječe mestne vpadnice motornega prometa ostajajo tudi vnaprej glavne vpadnice kolesarskega prometa. Promet vzdolž teh vpadnic se odvija po kolesarskih stezah.

Gre za vpadnice: Dunajska, Celovška, Tržaška, Dolenjska. Zraven pa bi bilo smiselno oz. potrebno dodati še Šmartinsko, Zaloško in Litijsko cesto. Navedene vpadnice predstavljajo najkrajše možne poti iz sicer zvezdasto strukturiranega mestnega prometnega prostora, zaradi poselitvene gostote pa se s kolesarskim prometom tudi ustrezno napajajo vzdolž celotnega svojega poteka. Morebitne vzporedne povezave so sicer možne, vendar ne morejo ustrezno nadomestiti obstoječih vpadnic, vsaj ne v celoti. Nekatere vpadnice imajo prvenstveno rekreativni značaj (Kolesarska pot ob Rožniku, segmenti PST ipd), vendar lahko deloma funkcionirajo tudi kot vpadnice.

Posebej je potrebno izpostaviti **Dolenjsko vpadnico**, ki na večjem delu v smeri proti mestu sploh nima kolesarskih površin, v obratni smeri pa samo na nekaterih delih, na samem robu mestnega jedra (Karlovska cesta) pa je kolesarsko popolnoma neurejena. Na Dolenjski cest kot tudi na Karlovški cesti bi bila rešitev ustrezne kolesarske vpadnice možna samo s tem, da se enega od obstoječih prometnih pasov nameni za (dvosmerno) kolesarsko stezo.

Smiselna paralela je lahko Cesta ob dolenjski železnici s SZ navezavo na Roško in Prule, na JV pa z navezavo na trgovsko cono in naprej z ustreznim priključkom na cesto Lavrica-Škofljica.

Kljub pretežno rekreativnemu značaju je potrebno vztrajati, da MOL sprejme OPPN, zagotovi proračunska sredstva in zgradi **rekreativno kolesarsko in pešpot vzdolž potoka Veliki Galjevec** (kar je v IPN že predvideno). Tako se pridobi cca 3km dolga prometno povsem neobremenjena povezava, ki poteka prav v sredini gosto poseljenega področja in sega od Peruzzijeve ceste (navezava na POT) do izliva v Ljubljano (zeleni pas).

Med Livado in Špico je potrebno prav tako čimprej izdelati OPPN za kolesarski povezavi po obeh bregovih. Vzdolž desnega brega pridobimo povezavo na novo zgrajeno Brv prek Gruberjevega kanala in priključek poti vzdolž potoka Veliki Gabljevec.

Iz smeri **Šiške** je možna delna paralela iz Podutika ter Kosez po Ulici bratov Bezljajev, Drage in cestah ob robovih Rožnika (Pod hribom, Vodnikova, Pod Gozdom), vendar bi bilo potrebno ta potek še raziskati.

Iz smeri **Bežigrad** ustreznih kolesarsko primernih paralel Dunajski pravzaprav ni. Slovenčeva, ki poteka vse od Saveljske ceste do Samove, je s kolesarskimi stezami ali pasovi nepopolno opremljena, isto velja tudi v nadaljevanju za Parmovo. Ta povezava je trenutno prometno zelo obremenjena, je pa s kolesarskega vidika zelo primerna, saj poteka vse od severnega mestnega roba (Ježica) do »mestnih vrat«. (Delova stolpnica)
Vzhodno od Dunajske bi ustrezno dolgo povezavo lahko nudila Vojkova cesta, vendar velja zanjo isto kot za Slovenčevo – kolesarsko neustrezno opremljena. Ta povezava je nedvomno zelo pomembna saj prav tako sega vse od severnega mestnega roba (Stožice) do Linhartove in od tod navezave na Dunajsko, Topniško, Vilharjevo....

Delna dopolnitev oz. razbremenitev te povezave bi lahko predstavljala **kolesarska pot od sošeske BS 3 do Plave lagune**. Začela bi se ob zahodnem robu sošeske BS, prečkala Baragovo ulice in nadaljevala mimo študentskih domov ob Pedagoški fakulteti, potem pa Gosarjevi ulici (alternativno lahko tudi pod Ekonomsko fakulteto in po pešpoti na Kardeljevi ploščadi). Dimičevo cest bi prečkala pri dijaških domovih, se nadaljevala po Mariborski cesti do Ptujске ceste. Tu bi bilo potrebno najti ustrezno rešitev mimo Srednje strokovne šole (varianta 1: preko parka in parkirišča na Peričevo ulico, na kateri je od križišča s Topniško že urejena kolesarska steza do križišča s Kržičevo ulico, težave je potem povezava do Linhartove ceste, saj je med Kržičevo in Linhartovo Peričeva ozka, prometni režim pa enosmeren v smeri iz Linhartove proti Kržičevi; Varianta 2: od Ptujске ceste po zelenici za bencinsko črpalko do križišča Dunajske s Topniško oz. Samovo). Po prvi varianti se ta variante priključi na Linhartovo cesto in preko prečkanja Dunajske ceste pri Plavi laguni omogoči navezavo na kolesarsko stezo, ki vodi ob Dunajski do križišča s Tivolsko. Po drugi varianti pa se, kot je že opisano, priključi na kolesarsko stezo ob Dunajski v križišču ob Plečnikovem stadionu. Ta poveza je lahko pomembna tako za stanovalce BS3 kot tudi za študente fakultet in študentskih domov, ki so locirani za Bežigradom.

Na vzhodu iz smeri **Zaloga** bi lahko Zaloško c. lahko dopolnila prijetna **paralela vzdolž bregov Ljubljance vse od Fužin do starega mestnega jedra**. Na Kajuhovi možen odcep na zeleno pot ob Grubarjevem kanalu in naprej po Ob Ljubljanci in Poljanskem nasipu do tržnice. Najti pa je potrebno rešitev za prečkanje Kajuhove (iz smeri Ob sotočju) in urediti klančino za varen spust na Miklavčevo cesto. Poleg tega nova povezava Roške z Njogoševo (ob Cukrarni) ne sme presekati te povezave, prav tako tudi ne tiste na nasprotnem bregu (na Vrazovem trgu).

S kolesarsko stezo le delno opremljena, a prometno močno obremenjena je **Kajuhova cesta**, ki sicer ni mestna vpadnica, opravlja pa pomembno prometno povezavo S-J. vzdolž vzhodnega roba mesta.

Iz smeri **Iga** je potrebno zagotoviti povezavo s starim mestnim jedrom tako kot je predvideno z IPN s kolesarsko in peš potjo po obeh bregovih Ljubljance in ustrezno rešitvijo podhoda pod avtocesto oz. Južno obvoznico.

Ob vseh **železniških progah je zaenkrat praviloma precej prostora, ki bi ga bilo mogoče izkoristiti za kolesarske povezave**. Posebej bi bilo potrebno preučiti, kje bi bilo mogoče in smiselno ob širitvi železniških prog urediti tudi kolesarske povezave.

Sklep: V začetku navedene vpadnice ostajajo tudi vnaprej hrbtenica kolesarskega prometa, vendar nikakor ne gre zanemariti pomena paralelnih povezav, saj je bistvo

mestnega kolesarstva prav mreženje vseh mogočih bližnjic ter bogastvo individualnih izbir. Vožnje tipa »od vrat do vrat« so prekletstvo motornega, a bistvo kolesarskega prometa.