



# Predlog Mestni občini Ljubljana za ureditev prometa in prostora na območju Koseške ceste in Drage

(Koseška cesta med Drago in Podutiško cesto, Draga med Koseško cesto in Ulico bratov Bezlajev)

Pripravili:

Tatjana Marn, Inštitut za politike prostora  
Marjeta Benčina, Focus, društvo za sonaraven razvoj

Ljubljana, oktober 2014

V društvu Focus in na Inštitutu za politike prostora smo 5. junija 2014, na svetovni Dan okolja, na delu Koseške ceste organizirali ulični festival. Namen festivala je bil oživiti prostor na ulici (en dan zaprti za motorni promet), kjer ima motorni promet še vedno prednost pred nemotoriziranimi oblikami. Namen dogodka je bil med drugim ugotoviti, kakšne so želje in potrebe okoliških prebivalcev, rekreativcev, strokovnjakov in civilne družbe po ureditvi tega prostora v bodoče.

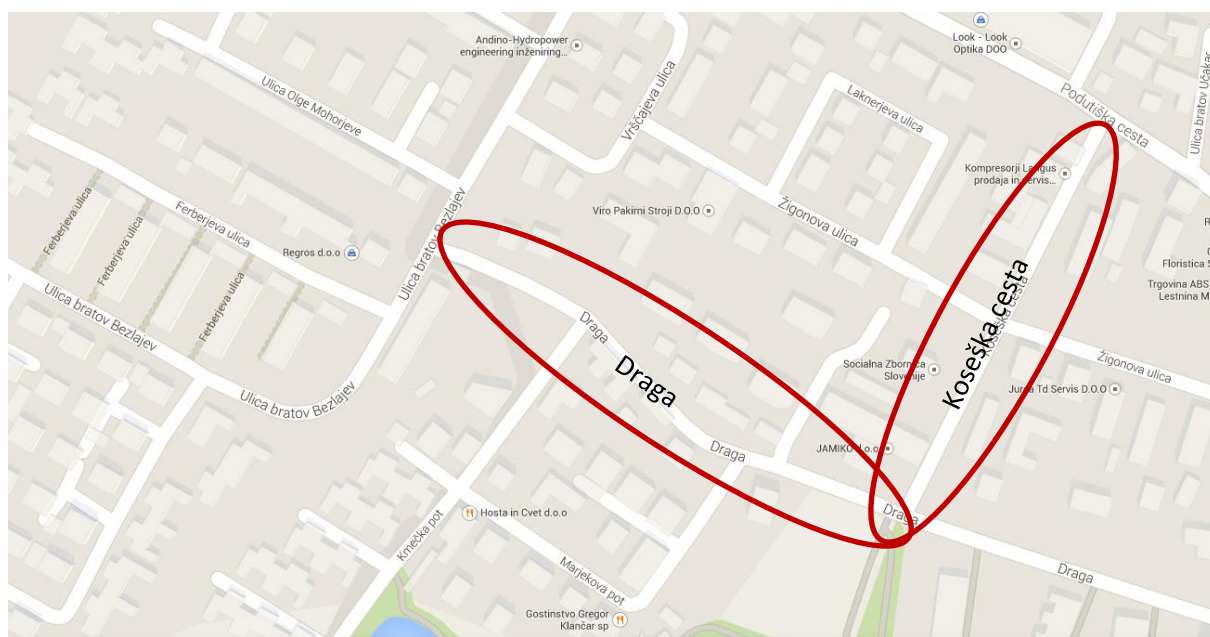
Šišenska promenada, ki poteka od Celovških dvorov do Koseškega bajerja, je glavna sprehajalna os za več kot 20.000 prebivalcev Šiške ter veliko dnevnih obiskovalcev rekreacijskih območij (Krajinski park – Rožnik, Koseški bajer...). Koseška cesta je edini del te pešpoti, kjer poteka tudi motorni promet. Pešci so jo vzeli za svojo, kar večkrat vodi v konflikt z vozniki avtomobilov.

Na dogodku smo izvedli delavnico o prometni ureditvi Koseške ceste in anketo, ki jo je izpolnilo preko 60 občanov. Njihove zahteve so jasne: Koseška cesta nujno potrebuje ureditev, ki bo poskrbela za večjo varnost pešcev in pretočnost kolesarjev. Prav tako pa se je pokazalo, da je problematična tudi ulica Draga, na delu med Koseško cesto in Ulico bratov Bezlajev, kjer so hitrosti avtomobilov zelo visoke, ni pa poskrbljeno za varnost pešcev in kolesarjev.

Tako so jasne tudi naše zahteve: območje Koseške ceste in Drage je potrebno urediti tako, da bo v prvi vrsti zadoščeno varnostnim zahtevam in da se bo povečala kakovost bivanja tamkajšnjih prebivalcev in rekreativcev, trenutno zmanjšana zaradi prometa.

Kot smo že večkrat poudarili, Ljubljana ni samo center, zato pozivamo Mestno Občino Ljubljano k celovitemu reševanju prometne problematike tudi drugih četrtnih skupnosti in sporočamo, da želimo biti vključeni (skupaj z lokalnim prebivalstvom in strokovnjaki) v javne razprave, še preden so projekti na ravni občine odobreni.

Slika 1: Obravnavano območje (Vir: Google Zemljevidi)



Slika 2: Ulični festival Koseze, 5.6.2014: Izmenjava igrač na Koseški cesti (Avtor: Društvo Focus)



Slika 3: Ulični festival Koseze, 5.6.2014: Koncert Glasbene šole Vodnikove domačije (Avtor: Društvo Focus)



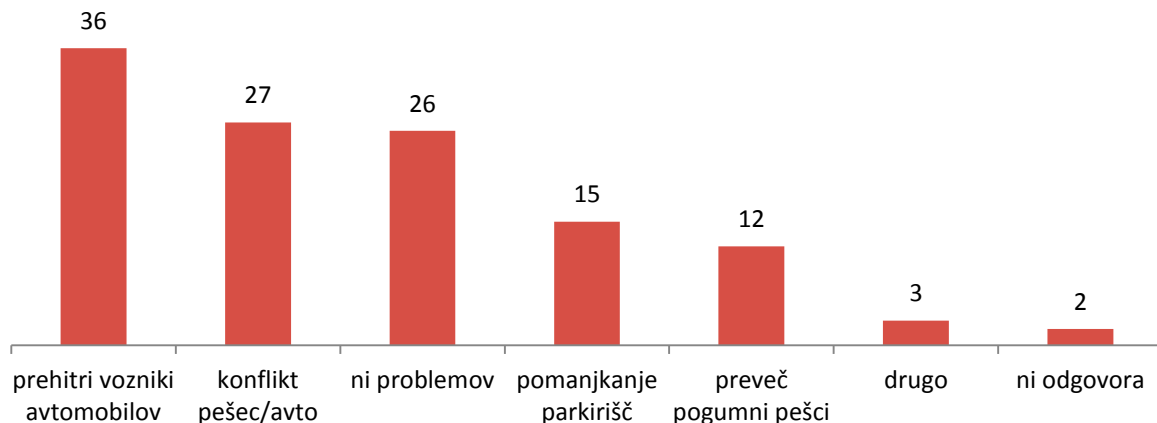
Slika 4: Ulični festival Koseze, 5.6.2014: Delavnica o prometni ureditvi Koseške ceste (Avtor: Urban Jeriha, IPoP)



## POVZETEK ANKET Z ULIČNEGA FESTIVALA KOSEZE

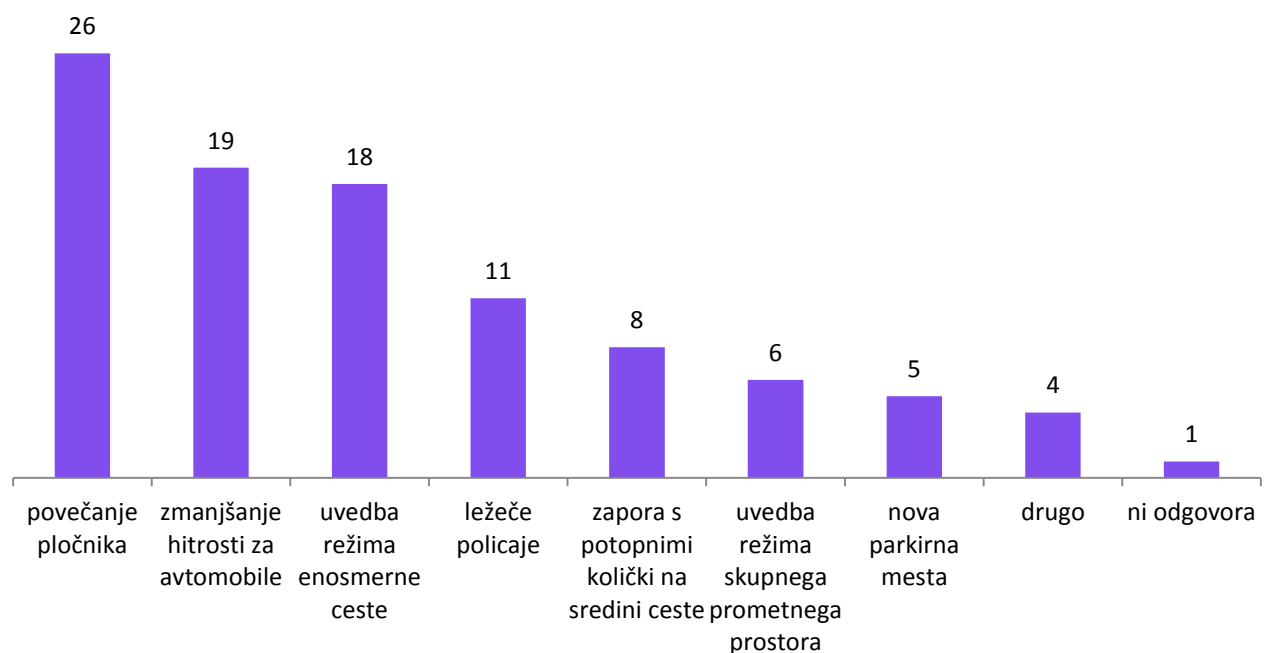
Kot največji problem so anketiranci izpostavili **prevelike hitrosti** avtomobilov in **konflikt avto/pešec**.

### Katere probleme, povezane s prometom, zaznavate na Koseški cesti ali v njeni okolici?



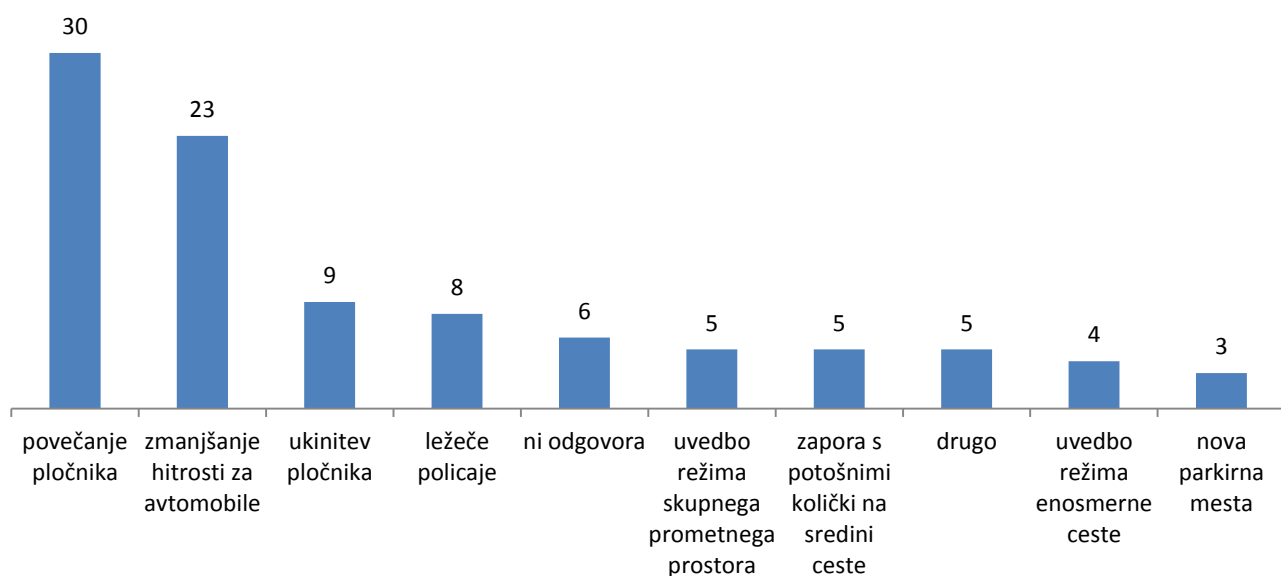
Občani kot najbolj nujne ukrepe predlagajo, da se **uredi pločnik** ob celotni Koseški cesti (med Žigonovo ulico in Podutiško cesto trenutno ni pločnika) ter **upočasni motorni promet** na Koseški cesti. Precej prebivalcev podpira tudi **enosmerni promet** za avtomobile na Koseški cesti.

### Kakšne ukrepe na Koseški cesti bi predlagali za izboljšavo stanja?



**Ureditev pločnika** in **ukrepi za zmanjšanje hitrosti** avtomobilov pa sta po mnenju občanov tudi nujna ukrepa na bližnji ulici Draga (med Koseško cesto in Kmečko potjo oz. Ulico bratov Bezlajev).

### Kakšne ukrepe bi predlagali na Dragi za izboljšavo stanja?



Če strnemo želje občanov, si ti želijo:

- več prostora in varnosti za pešce in kolesarje,
- omogočen dostop z avtomobilom, vendar je potrebno omejiti njihovo hitrost in število.

## STANJE

Tako Koseška cesta kot tudi Draga ležita na območju omejene hitrosti na 30 km/h (cona 30) med Šišensko cesto oz. Večno potjo na jugovzhodni, Podutiško na severovzhodni, avtocesto na severozahodni in Koseškim bajerjem, travniki in gozdom na jugozahodni strani. Ker ureditve niso povsod prilagojene prometnemu režimu, na določenih odsekih omogočajo avtomobilom višje hitrosti od dovoljenih, poleg tega pa je znak za cono 30 zlahka spregledati. Nekateri strokovnjaki opozarjajo, da je cona 30 administrativni ukrep, ki zahteva spremljevalne ukrepe za umirjanje prometa. Največkrat se kršitve pojavljajo pri tranzitnih voznikih, ki na območju ne živijo, temveč ga le vsakodnevno prečkajo, zato velja vzporedne rešitve iskati tudi v načrtovanju preusmeritev prometa. Ravno ulica Draga in Koseška cesta sta poleg Ulice bratov Bezlajev deloma tranzitnega značaja za avtomobile, saj povezujeta Podutiško s Šišensko cesto oz. Večno potjo. Hkrati pa sta, kot že omenjeno, predvsem Koseška cesta, pomembni za dostop številnih prebivalcev blokovskih sosek do Koseškega bajerja in drugih zelenih površin, pa tudi za peš dostop prebivalcev soseke Mostec do številnih storitvenih dejavnosti na Podutiški ulici.

Pločnik je urejen na obeh delih Koseške ceste med Drago in Žigonovo ulico, ne pa tudi na odseku od Žigonove do Podutiške ceste, kjer je pločnik urejen le na eni strani, in še to le deloma. Del ceste namreč zapolnjujejo parkirna mesta. Poleg tega je potrebno cesto na severnem delu prečkati (na sicer označenem prehodu na pešce), če želijo pešci pot nadaljevati preko Podutiške proti Mercatorju in Koseškim blokom po najbolj obljudeni pešpoti. Zato večina pešcev v smeri proti severu uporablja kar desno stran vozišča. Opozoriti je potrebno še na zelo velik radij zavijanja med Podutiško in Koseško cesto, ki omogoča velike hitrosti avtomobilom, ki zavijajo desno s Podutiške, in so tako pešci, ki Koseško cesto prečkajo na prehodu, izpostavljeni nevarnosti z njihove strani. Pločnik se ob izteku Koseške ceste na Drago proti Ulici bratov Bezlajev (pri gostilni Avšič) zaključí. Ponovno se začne ob rezidenci veleposlanika Kraljevine Nizozemske (na Dragi), vendar ga zmanjka kmalu po križišču s Kmečko potjo. Tam se sicer začne pločnik na drugi strani cestišča in poteka do križišča s Ulico bratov Bezlajev, pred katerim je postavljena grbina na cestišču na prehodu za pešce. Drugega prehoda za pešce med prehodom pri gostilni Avšič in prehodom na križišču Drage z Ulico bratov Bezlajev ni.

Glede na rezultate ankete bi bilo smiselno na obeh odsekih uporabiti eno ali več naprav in ukrepov za umirjanje prometa.

Slika 5: Koseška cesta (pogled z Drage); Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014





Slika 6: Križišče med Koseško in Podutiško cesto; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014



Slika 7: Iztek Koseške ceste na Podutiško: pešci, ki se približujejo Podutiški cesti, uporabljajo desno stran vozišča in ne pločnika na drugi strani ceste; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014



Slika 8: Del Koseške ceste, kjer pločnik nadomestijo parkirna mesta, pešci pa so prisiljeni uporabljati cestišče; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014



Slika 9: Križišče med Koseško in Drago (pri gostilni Avšič), kjer pločnik izgine; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014



Slika 10 in 11: Del Drage med Koseško cesto in Marjekovo potjo brez urejenega pločnika; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014





Slika 12: Del Drage med Marjekovo potjo in Kmečko potjo (pri rezidenci nizozemskega veleposlanika) brez urejenega pločnika; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014



Slika 12 in 13: Del Drage od Kmečke poti proti križišču z Ulico bratov Bezlajev; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014



Slika 14: Križišče Drage in ulice bratov Bezlajev; Vir slike: Google Zemljevidi, Street view, povzeto 27.10.2014



# MOŽNOSTI IZBOLJŠAV

## 1. Skupni prometni prostor

*Skupni prometni prostor je javni prostor oziroma prometna površina, na primer ulica ali trg, kjer ni delitve glede na različne uporabnike prostora oziroma motorizirane in nemotorizirane udeležence v prometu, na primer na vozne pasove in pločnike, temveč vsi udeleženci souporabljajo vso površino, pri čemer imajo pešci prednost. Namesto označb, ki določajo, kje lahko pelje motorizirano vozilo, kje kolesar in kje lahko hodi pešec, imajo vsi prosto izbiro, kako se bodo gibal. Vodila so torej enakopravnost, svoboda in spoštovanje – ki vodijo do višje kakovosti življenja v urbanem okolju, večje varnosti in izboljšanja prometne kulture vseh udeležencev. Izraz je ustreznica angleškega izraza »shared space«.*

### **Prednosti uvedbe prometne ureditve na obravnavanem območju**

Primeren koncept predvsem za Koseško cesto. Koseško cesto bi lahko preuredili po tako imenovanem principu skupnih prometnih prostorov, kjer si z odsotnostjo splošno znanih prometnih pravil enotno površino delijo vse oblike prometa. Možen je tudi v kombinaciji z enosmernim prometom. Koncept skupnih prometnih prostorov še ni dobro ozaveščen med občani, zato v svojih predlogih tudi niso poudarjali te rešitve. Vendar gre za način ureditve, primeren za ulice, kot je Koseška cesta, kjer je potrebnih manj dovozov, kjer želimo umiriti promet in dati prednost pešcem in kolesarjem. Prednost ureditve je tudi v tem, da ne bi bilo potrebno umikati obstoječih parkirnih mest za ureditev pločnika, saj pešci ne potrebujejo površine, namenjene izključno njim.

### **Slabosti prometne ureditve na obravnavanem območju**

Zelo odprt prehod iz Podutiške ceste na Koseško cesto omogoča velik radij avtomobilom, ki zavijajo desno in tako lahko ohranijo veliko hitrost, kar predstavlja grožnjo za pešce in kolesarje. Pri skupnem prometnem prostoru brez drugih ukrepov za zmanjševanje hitrosti se pogoji, ki to omogočajo, ne bi spremenili, zato te težave ne bi rešili.

## 2. Enostranska ali dvostranska zožitev cestišča z enosmernim ali dvosmernim prometnim režimom

*Širina vozišča ima velik vpliv na hitrost vožnje. Z zoženjem vozišča se zmanjšajo vozne hitrosti in pridobijo nove površine, ki se jih lahko nameni pešcem in/ali kolesarjem. Zoževanje vozišča ima kontinuiran vpliv na umirjanje prometa. Skrajšuje potrebno širino prečkanja vozišča in omogoča dobro preglednost pri prečkanju ceste. Zožitve vozišča lahko delamo s strani ali sredine. Pri določitvi minimalnih širin vozišča moramo upoštevati vozne hitrosti, in različne primere srečevanja, prehitevanja oziroma vožnje mimo merodajnih vozil. Na mestu zožitev je promet lahko dvosmeren ali pa enosmeren.*

### **Prednosti prometne ureditve na obravnavanem območju**

Zožitev cestišča in uvedba enosmerne prometne režima, ki bi bil zaradi zožitve verjetno edini možen, bi omogočila, da se večja površina obstoječega cestišča nameni pešcem in/ali kolesarjem. Možna bi bila uvedba razširjenega pločnika ter dvosmerne kolesarske steze. Zožitev cestišča ter razširjen pločnik in kolesarska steza ob zoženem cestišču bi bila primerna možnost tudi za del Drage med Koseško cesto in Kmečko potjo.

### **Slabosti prometne ureditve na obravnavanem območju**

Enosmerni prometni režim bi omogočil udobnejšo in hitrejšo vožnjo avtomobilom po Koseški cesti, saj voznikom ne bi bilo potrebno biti pozorni na avtomobile, ki prihajajo v nasprotni smeri. Če bi se na Koseški cesti odločili za uvedbo enosmerne ceste, je pomembno, da se v izogib povečani hitrosti vzporedno uvede druge načine umirjanja prometa (kot na primer grbine). Težava pri izvedbi pločnikov ali kolesarskih stez bi bila lahko obstoječa parkirna mesta na Koseški cesti. Potrebno bi bilo preveriti (oz. po potrebi urediti) tudi lastništvo le-teh, saj je iz površnega pregleda mogoče sklepati, da ta del ceste ni v javni lasti.

### **3. Grbine in ploščadi**

*Grbine in ploščadi so namenjene prisilnemu zmanjševanju hitrosti. Spadajo med ostrejše ukrepe za umirjanje prometa in jih postavljamo tam, kjer želimo voznika fizično prisiliti, da zmanjša hitrost vožnje. Učinek grbin in ploščadi je odvisen predvsem od oblike klančin in v primeru zaporedja več grbin ali ploščadi tudi medsebojnega razmaka med napravami. Vzдолžni nagib klančin je definiran z največjim dopustnim vertikalnim pospeškom 0.7g. Medsebojni razmak med grbinami določa zelena hitrost na odseku, ki jo izberemo in je za 5 - 10 km/h višja od prevozne hitrosti na mestu grbine oziroma ploščadi.*

#### **Prednosti prometne ureditve na obravnavanem območju**

Vplivajo na upočasnen avtomobilski promet. Poleg Koseške ceste, kjer bi se lahko kombinirale z drugimi ukrepi, bi bil primeren tudi za del Drage, kjer bi bilo morda smiselno dodati grbino tisti na križišču z Ulico bratov Bezlajev na območje bližje Koseški cesti.

#### **Slabosti prometne ureditve na obravnavanem območju**

Grbine predstavljajo oviro tudi kolesarjem in vozičkom, ki jih je na tem območju veliko.

### **4. Druge možnosti:**

#### **Optične in zvočne opozorilne naprave**

*Optične in zvočne opozorilne naprave so opozorilne naprave, katerih funkcija je opozarjanje voznikov, da se približujejo območju omejene hitrosti. Optične in zvočne opozorilne naprave so poleg prometne signalizacije najblažji ukrepi za umirjanje prometa in se jih uporablja pred (zvočne tudi znotraj) območji umirjanja prometa. Njihov namen je opozoriti voznika, da lahko pravočasno in enakomerno zmanjša hitrost do dovoljene. Optične zavore so prečno na smer vožnje zarisane črte, ki potekajo preko cele širine smernega vozišča. Neenakomernost razmakov med črtami daje vozniku občutek, da vozi pri nezmanjšani hitrosti vedno hitreje. Postavljamo jih kot predhodno opozorilo pred nevarnimi točkami ali ostrejšimi ukrepi za umirjanje prometa, kjer je zahtevano zmanjšanje hitrosti. Zvočne zavore so prečno na smer vožnje izvedeni pari pasov iz materiala, ki ne zmanjšuje koeficienta oprijemljivosti. Zvočne zavore z reliefnim odstopanjem od vozišča in/ali spremembo teksture zagotavljajo zvočne in vibracijske učinke. Zvočne zavore so sestavljene iz para pasov širine 40 cm na razdalji 2 m. Neenakomernost razmakov med črtami ter spremljajoči zvočni in vibracijski učinki dajejo vozniku občutek, da vozi pri nezmanjšani hitrosti vedno hitreje. Postavljamo jih na mesta, kjer smo ugotovili, da optične zavore niso dosegle zelenega rezultata ter na voziščih z majhnim številom kolesarjev.*

Na obravnavanem območju zvočne zavore niso najprimernejše zaradi velikega števila kolesarjev. Preveriti bi bilo tudi potrebno možno izvedbo enih ali drugih ter pozitivne učinke in slabosti tovrstne ureditve.

**Večbarvni tlakovci**, ki vizualno napeljujejo k zmanjšani hitrosti avtomobilov. Primerna rešitev za zmanjšanje hitrosti voznikov, vendar spada med finančno zahtevnejše.

**Zamik osi vozišča (smernih vozišč)** je možen v kombinaciji z vzporednim parkiranjem, parkiranjem pod kotom ter simetrično navzen (s sredinskim otokom). Glede na majhne dimenzije ceste bi bilo morda smiselno razmisliti le o zadnjem. Ta povečuje pozornost voznika in zmanjšuje potrebno širino prečkanja vozišča, njegova slabost pa je, da je pozornost voznikov usmerjena na zamik in ne na prehod za pešca. Potrebno bi bilo razmisliti o smiselnosti in možnostih izvedbe na Koseški cesti in na Dragi.

**Uvedba režima, kjer je avtomobilski promet dovoljen le za stanovalce,** je enostaven ukrep za zmanjšanje tranzitnih avtomobilistov. Težava je, ker ga vozniki avtomobilov pogosto ne upoštevajo, če se ne preverja njegovega izvajanja. Prednost ureditve je v tem, da ga gotovo upošteva vsaj del voznikov, vožnja tistih, ki ga ne, pa je bolj defenzivna. Zato lahko pričakujemo manjše število avtomobilov in nižje hitrosti.

**Radarji za nadzor hitrosti** sicer vplivajo na upočasnen potek vožnje na krajšem odseku, vendar so dragi, nepriljubljeni in pogosto razumljeni kot sredstvo za polnjenje občinske blagajne.

V nadaljevanju podajamo nekaj možnih primerov izboljšav:

Slika 15: Koseška cesta: skupni prometni prostor, ena izmed primernejših možnosti za ureditev Koseške ceste (Zasnovo pripravila: Nina Skalič)



Slika 16: Koseška cesta: zožitev cestišča in dvosmerna kolesarska steza (Zasnovo pripravila: Nina Skalič)





## ZAKLJUČEK

V navodilih za načrtovanje prometnih ureditev v MOL (2012) je zapisano, »da bodo uspešna mesta 21. stoletja so tista, ki bodo nudila meščanom visoko kakovost bivalnega okolja. Prebivalci bodo lahko izbirali med vsemi oblikami mobilnosti, ki ne bodo uporabljale fosilnih goriv. Sodobna mesta bodo skrbela za socialno vključenost prebivalcev in jih spodbujala k zdravem načinu življenja. Trajnostni razvoj mest ne bo odganjal ljudi, ampak jih privabljal v zdravo, zeleno in v vsem generacijam prijazno mesto.«

Politika Mestne občine Ljubljane je, »da za doseganje prerazporeditve izbora prometnega sredstva izvaja ukrepe, ki bodo spodbujali pešce, kolesarje in javni promet. Prometna politika z različnimi ukrepi aktivno vpliva na izbiro vrste mobilnosti tako, da z ustrezno infrastrukturo spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in na drugi strani omejuje osebni motorni promet.« Glede na to, da je cilj prometne politike MOL do leta 2020 prerazporediti izbor prometnega sredstva tako, da se bo tretjina vseh poti v mestu opravila peš in s kolesom (v letu 2011 je bilo teh poti 20%) in tretjina z javnim prevozom in taksiji (v letu 2011 je bilo teh poti 13%), število poti, opravljenih z avtomobili pa se bo ustrezno zmanjšalo, smo prepričani, da so ureditve, ki jih predlagamo, v skladu tako s strateškimi usmeritvami kot začrtano prometno politiko Mestne občine Ljubljane.

V društvu Focus in na Inštitutu za politike prostora pozivamo Mestno občino Ljubljana, da izvede nadaljnje aktivnosti glede reševanja problematike, ki je bila prepoznana na Uličnem festivalu Koseze. Potrebno bi bilo izvesti predvsem širšo razpravo o možnih rešitvah za izboljšanje prometne situacije glede na stanje, potrebe in želje prebivalcev ter možne strokovne rešitve, ki so na voljo. Zavedati se namreč moramo, da so nekatere ulice izven središča mesta vsakodnevno oblegane z velikim številom rekreativcev in lokalnih prebivalcev ter da je nujno zagotoviti boljšo varnost šibkejših udeležencev v prometu. Poleg tega pa je obremenjenost z motornimi vozili v večini primerov nepotrebna, saj bi potovanja lahko opravili po vzporednih cestah, kjer je manj pešcev.

## **VIRI**

Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, 2009: Naprave in ukrepi za umirjanje prometa, TSC 03.800.

Lovšin, P., 2012: Znak za cono 30 je poligon za pobiranje kazni. Delo, 3.12.2012, povzeto dne 22.10.2014.

Mestna občina Ljubljana 2012: Navodila za načrtovanje prometnih ureditev v MOL. Mestna občina Ljubljana.

Vir zemljevidov in pogledov: Google Zemljevidi.