

Civilna iniciativa za prometno ureditev  
na širšem območju Tbilisijske ulice,  
Tbilisijska 138  
1000 Ljubljana

g. Jani Möderndorfer,  
Podžupan Mestne občine Ljubljana,  
Mestni trg 1  
1000 Ljubljana

Ljubljana, 23.11.2008

Zadeva: Tbilisijska ulica - Pripombe na odgovor MOL

Zveza: 371-1397/2008-12

Spoštovani,

Zahvaljujemo se vam za poslane odgovore na naše predloge, vendar se z nekateri odgovori nikakor ne moremo strinjati in imamo na njih kar nekaj pripomb.

Veseli smo bili vašega povabila na sestanek, saj smo vaše vabilo razumeli kot dialog, ki bo pripeljal k reševanju problemov in varnosti v cestnem prometu, ki se odvija v naši okolici. Žal smo po sestanku bili zelo razočarani, saj smo imeli občutek, da je vaš prvi stavek, s katerim ste začeli sestanek: »Ali veste kaj pomeni civilna iniciativa? Nepokorščina oblasti« bil mišljen točno tako kot ste ga izrekli in ne tako, kot ste nam v nadaljevanju razložili, da ga vi razumete (kot pobudo krajanov k novim predlogom).

Tudi vaša izjava, da so strokovnjaki pregledali celotno območje in »da naj si nikakor ne mislimo, da bodo svoje mnenje spreminjali«... nas ne postavlja v enakopraven položaj v dialogu.

Naše pripombe so naslednje:

#### ad 1.a) Znaki zakriti z drevjem

Pravilnik, na katerega se sklicujete, zelo ohlapno določa postavljanje prometnih znakov. V 94. členu res določa največjo razdaljo postavitve od vozišča na 2 metra, toda med drugim določa v 96. členu tudi, da se znaki za nevarnost postavljajo praviloma izven mesta in ob tem navaja izjeme, toda znaka I-15 ni med njimi! Torej, znaka "Otroci na cesti" naj ne bi praviloma postavljali v naseljena območja?! Pravilnik je tako daleč od stanja, da bi se nanj absolutno zanašali.

Kot kaže niste preverjali očitano pomanjkljivost - da se znakov ne vidi!

Pri hitrosti 50 km/h se obravnavani prometni znaki<sup>1</sup> vidijo šele dobrih 10 metrov prej, kar je občutno prepozno za prilagajanje vožnje in pravočasno zaviranje. Pot ustavljanja, ki je vsota reakcijske in zavorne poti, je za 50 km/h od 26 metrov za suho cesto, 38 metrov za mokro in celo 54 metrov(!) pri poledici (ob povprečnem reakcijskem času 1 sekunda). Torej je vidnost znakov še kako pomembna, pa četudi ni regulirana s predpisi!

Predlagamo, da na ponovnem ogledu skupaj preverimo vidnost znakov, ki je nesprejemljivo slaba. Poudarjamo pa, da je sedaj stanje drugačno kot septembra, ko je bilo listje še na drevesih.

Kot rešitev predlagamo obrezanje drevja in/ali prestavitve znakov na bolj vidna mesta. Poleg tega predlagamo postavitve znaka I-15 tudi na začetku Tbilisijske ulice z juga, ker se na dovoznih ulicah med hišami na zahodni strani Tbilisijske igrajo otroci in kaj hitro lahko kateri od njih priteče za žogo na cesto.

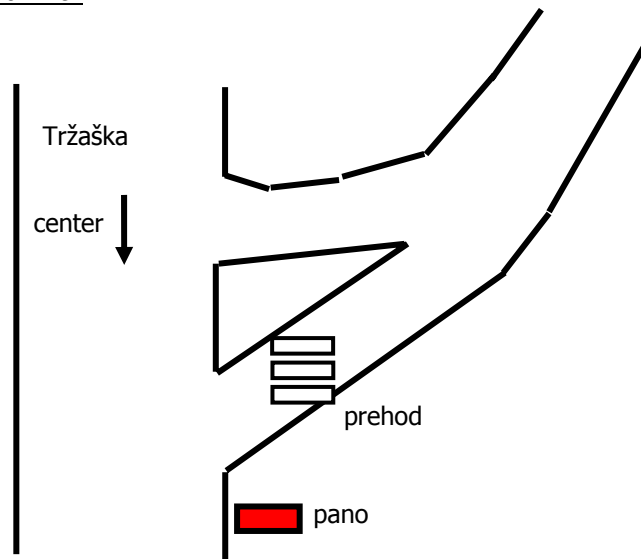
---

<sup>1</sup> Gre predvsem za znake iz južne smeri po Tbilisijski proti usodnemu kružišču s Tomažičevo.

### ad 1.c) Reklamni pano

Očitno se nismo razumeli, ker obravnavani pano zakriva prehod, ki je neposredno ob Tržaški, torej preden vozila prepuščajo prednost levo zavijajočim (glej skico spodaj).

Pano bi bilo potrebno premakniti.



### ad 2.a) Talne označbe med Sparom in KPL

Kako lahko večkrat prekinjenemu pločniku ob cesti, ki je popolnoma brez talnih oznak, rečete "varna šolska pot"?

Spodnja fotografija nazorno kaže stanje dela obravnavane šolske poti. Seveda bi lahko bilo še slabše, vendar vseeno menimo, da bi bilo potrebno takoj narisati talne oznake na omenjeni lokaciji.



Zakaj tako poudarjamo manjkajoče sredinske črte?

Ker je hitrost in pozornost voznikov neposredno odvisna od fizičnega stanja okolice. In širina vozišča je med najbolj vplivnimi faktorji. V našem primeru, ko ni sredinske črte vozniki vozijo po cesti, ki je široka dobrih 7 metrov; če bi bila sredinska črta, bi vozili po 3,5 metrov širokem vozišču, kar je pa bistvena

razlika! O tem govori tudi dokument NAPRAVE IN UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA (TSC 03.800 : 2000)<sup>2</sup>

Podobno velja za manjkajoče zebre na dovozih na parkirišča. Če je zebra, vozniki podzavestno pogledajo na desno, če se kdo približuje prehodu, če pa debelih črt prehoda ni, vozijo kot izven mesta, brez potrebne pozornosti. Pri ureditvi pričakujemo popolno talno označevanje.

#### ad 2.b) Sredinska črta po Tomažičevi

Optična opora voznikom, ko divjajo izven naselij, ni edina lastnost sredinske črte. Kot smo zapisali že zgoraj, sredinska črta optično določa širino vozišča, ki še kako določa hitrost vožnje. Vztrajamo, da narišete to črto, če že nočete nameniti sredstev za grbine. Območje 30 km/h, ki ga boste uvedli je zelo dobrodošla rešitev, ki pa ne nadomesti fizičnih ovir oz. dejavnikov.

#### ad 2.c) Talna označba "ŠOLA"

Šolsko zgradbo OŠ Bičevje obdajata dve cesti oz. ulici, Gerbičeva na jugu in Splitska na zahodu. Gerbičeva je na tem mestu zgledno urejena, če ne upoštevamo manjkajoči pločnik na južni strani ter dejstva, da bi bilo potrebno talne oznake osvežiti, saj so že precej slabo vidne. Toda na vašem terenskem ogledu niste ogledovali očitnega, da **pred** šolo ni talnih označb, torej pred vhodom v šolo oz. pred šolskim dvoriščem, na katerem tekajo otroci.

Pred šolo poteka Splitska ulica in na njej ni nobene označbe! To je nedopustno. Kdor nima otrok v tej šoli pač ne ve, kje je glavni vhod in šolsko dvorišče. Ko voznik npr. vozi po Gerbičevi, ga grbine in omejitvev 30 km/h in talna oznaka "ŠOLA" opozarjajo, da mora biti previden, ker so otroci v bližini. Potem pa zavije v Splitsko ulico, kjer:

1. se omejitvev hitrosti **zviša** na 40 km/h, kar mu sporoča, da je že izven šolskega območja,
2. ni talne oznake, ki bi ga opozorila, da bo peljal mimo šolskega dvorišča,
3. pločniki pred šolo so praviloma zaparkirani, tako da morebitnih otrok, ki bi tekli oz. prečkali z dvorišča na cesto, ne bi mogel pravočasno opaziti; videl bi jih šele, ko bi mu pritekli pod kolesa.

Pričakujemo takojšno ukrepanje: talno označbo "ŠOLA" in omejitvev 30 km/h. Tudi količki na pločniku bi zelo povečali prometno varnost.

#### ad 3) Grbine

Kot kaže ste grbine izključili kot možnost za izboljšanje prometne varnosti na obravnavanem območju in to predvsem zaradi zmanjšanja prehodnosti za tovorna vozila in avtobuse. S tem se ne moremo strinjati, saj omenjeni dokument TSC 03.800 : 2000 dopušča možnost grbin trapezne oblike za kategorijo LZ, v katero naj bi spadala Tbilisijska.

Ob tem naj poudarimo, da grbine poleg omejevanja hitrosti tudi večajo pozornost voznikov. Npr. ko voznik zapelje na Tbilisijsko z juga ga nič ne opozori, da se bliža naselju in kasneje šolski poti - cesta je široka, sploh na začetku, prometnih znakov se ne vidi, ker jih zakriva listje na drevoredu in cesta je ravna. Če bi bile nameščene grbine, bi neprijetna vožnja voznika opozorila, da se nahaja v naselju in samodejno bi postal pozoren, in ko bi npr. zavijal na semaforju desno, ne bi pozabil preveriti, če je prehod za pešce prazen. Grbine bi zelo izboljšale prometno varnost.

Glede na to vas prosimo za bolj konkretno pravno formalno utemeljitev zavrnitve pobude za grbine kot ukrep za izboljšanje prometne varnosti Tbilisijske.

---

<sup>2</sup> "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", str. 15.

### ad 3.a) Grbine na Tomažičevi

Območje 30 km/h, ki ga boste uvedli je zelo dobrodošla rešitev, ki pa ne nadomesti fizičnih ovir. Predlagamo, da naredite vsaj eno dodatno grbino - na novi zebri na začetku Tomažičeve, kjer se bo verjetno začelo območje umirjenega prometa in ta grbina bi bila dober opozorilni znak voznikom, da se nahajajo v tem območju. Poleg tega bi omogočila lažji prehod za vozičke in ostala sredstva pešcev na kolesih.

### ad 3.b) Rekonstrukcija Tbilisijske

Omenja se obveza GPG d.d. Nam lahko zaupate, za kaj točno gre? Zanima nas tudi rok izvedbe? V vsakem primeru bi radi sodelovali pri projektu kot končni uporabniki.

### ad 5.a) Zožitve vozišča

Ravno karakter ceste, hitra vožnja izven konic in živčna vožnja ob konicah, je problematičen, ker ne sodi v naseljeno območje. In ravno ta karakter je potrebno spremeniti, kar je možno predvsem s fizičnimi ovirami.

Koncesionar z velikimi tovornimi vozili je zelo nevaren subjekt, kar je pokazal ravno nedavni tragični dogodek, ki ga je zakrivil tovornjak. Fizične ovire (zožitev vozišča, grbine) bi samodejno opozarjale voznike, da morajo voziti previdno in preprečile hitre vožnje, ki se dogajajo izven prometnih konic.

Vsak izgovor je dober, lahko ugotovimo ob vaši razlagi, da bi zožitev Tbilisijske povzročila zamudo pri aktiviranju zimske službe. Mi seveda ne bomo argumentirali na pamet:

Tbilisijska je od usodnega križišča s Tomažičevo do Ceste v Mestni log dolga cca. 450 m. Na tej razdalji bi tovornjaki izgubili celih 21,6 sekund, če bi vozili 30 namesto 50 km/h!

Če se ne motimo spada Tbilisijska v kategorijo LZ, za katero prej omenjeni dokument TSC 03.800 : 2000 dovoljuje uporabo zožitve vozišča kot ukrep za umirjanje prometa (Razpredelnica 2, str. 4). Predlagana širina 5,5 metrov je v skladu s citiranim dokumentom.

Tako vas prosimo za bolj konkretno pravno formalno utemeljitev zavrnitve pobude za zožitev Tbilisijske.<sup>3</sup>

### ad 6) Neprekinjeni hodnik za pešce na šolski poti

Pozdravljamo plan za izgradnjo hodnika za pešce na južni strani Gerbičeve. Toda, če bi dodali še plan za izgradnjo hodnika na južni strani Tomažičeve (od semaforja do križišča z Malči Beličeve), kjer je divje parkirišče in grmičevje, bi zagotovili neprekinjeno šolsko pot.

Zahtevamo, da se predlog ponovno preuči in morebitna zavrnitev pravno formalno utemelji.

### ad 9) Cona 30 km/h za Tomažičevo

Pozdravljamo odločitev o izvedbi cone 30 km/h. Zanima pa nas, katero območje (ulice) bo zajemala?

### ad 10) Omejitev tovornega prometa

Vaš odgovor ni nič novega. Zanima nas pa naslednje:

Zakaj MOL dovoljuje vedno nove in nove trgovinsko poslovne objekte, ki povečujejo tovorni promet, velika večina prometne infrastrukture pa ostaja ista že več kot 20 let in ni kos novim potrebam?

---

<sup>3</sup> Vaš odgovor je v stilu: "Po tej cesti ljudje radi vozijo hitro in če jo bomo zožili, potem ne bodo več mogli. Zato je ne moremo zožiti." Prav neverjetno!

Omenjena omejitev za NDM 8 ton velja le za vožnjo preko mostička - znaka stojita tik pred in tik za njim. Odgovor na vprašanje, zakaj tranzitni vozniki tovornjakov te omejitve ne upoštevajo je sila preprost - ker znak vidijo šele, ko so pred mostičkom in so tako zapeljali globoko v Tbilisijsko ulico. Kaj naj pa takrat naredijo, vozijo vzvratno?

Menimo, da bi morala biti omejitev postavljena prej - v križišču Tbilisijska /Tomažičeva ter enako na severu Tbilisijske.

**ad 12) Ureditev Tbilisijske od Jamove do Tržaške**

Žal ne razumemo vašega odgovora: "bi morala biti izvedena". Ali to pomeni, da bi morala, pa ni bila in ne bo? Ali pa da bo urejena?

**ad 14) Prepoved dostopa do stavb Tržaška 123-113 s Tržaške**

Predlagamo prepoved uporabe poti ob Tržaški 113-123 kot obvozne poti za prehod od Tržaške na Tbilisijsko zaradi prevelike hitrosti voznikov, ki to počnejo. Ali vsaj omejiti hitrost na 30 km/h.

**ad 15) Informativni radar**

S predlogom možnih lokacij bi bili radi seznanjeni preden bo potrjen, kajti dosedanje lokacije niso bile dobre. Prosimo vas za možnost sodelovanja na tem področju.

V več odgovorih se navaja rekonstrukcija celotnega območja. Ob tem nas zanima naslednje:

1. Katero območje je zajeto? Prosimo za točno navedbo mej območja.
2. Kakšen je rok izvedbe?
3. Kakšno je stanje projekta?

Edini rok, ki ste ga posredovali, je za cono 30 km/h. Prosimo vas za posredovanje rokov tudi za ostale izvedbe. Za zavrnjene predloge pa pričakujemo pravno formalno utemeljitev. V prilogi podajamo trenutno stanje glede naših predlogov.

Na koncu bi vas radi prosili za sodelovanje, tako da bi naš odbor kot predstavnik končnih uporabnikov prometne ureditve tega območja, imel vpogled v vse predlagane rešitve, preden se le-te potrdijo.

**Dodatno vprašanje:**

Na kateri podlagi ste odstranili prometni znak, ki je omejeval hitrost na 40 km/h na celotnem odseku Tbilisijske južno od križišča s Tomažičevo konec meseca maja ali v začetku junija 2008?

Kot je bilo dogovorjeno, bi izvedli skupni terenski ogled, da se dokončno razčistijo nejasnosti. Predlagamo, da se dobimo ob 15. uri na dvorišču OŠ Bičevje ter se sprehodimo po šolski poti proti Tomažičevi. V poštev pride načeloma katerikoli delavnik, za točen datum pa predlagamo, da se uskladimo (GSM 040/453629).

Lep pozdrav,

Marjan Tkavc  
Predsednik odbora CI za prometno ureditev  
na širšem območju Tbilisijske ulice

Priloga: Stanje predlogov