



Glasilno Mestne občine Ljubljana, letnik XVIII, številka 9, november 2013, ISSN 1318-797X

Ljubljana



4
Odpri
je Mediacijski
center Ljubljana

15
Leto kina
v Kinodvoru

3,6
Zapora
Slovenske ceste
za pretočnost
javnega prometa

27
Biotska pestrost
diatomej v Ljubljani

Ljubljana



*Niste običali v prometu.
Vi ste promet. In lahko izbirate.*

Jubilejni dobrodelni bazar SILA	2
29. Slovenski knjižni sejem	2
Marko Peterlin: Niste običali v prometu. Vi ste promet	3
Odprt Mediacijski center Ljubljana	4
Aina Šmid: Feminilereale	5
Vita Kontić: Dogodki in ukrepi evropskega tedna mobilnosti	6
Martin Skušek: Testni ekozelenc v Ljubljani	8
Andrej Klemenc: Kolesarski dan B track B	8
Tanja Hodnik, Alenka Žagar, Danči Maraž: Dostopnost grajenega okolja, komunikacij in storitev za ljudi z oviranostmi	9
Dr. Tanja Pihlar: 13. Festival za tretje življenjsko obdobje	10
Svetovni dan boja proti nasilju nad ženskami	11
Emi Vega: Začasna raba prostora	12
Tanja Legat Lokar: 1. konferenca trajnostne gradnje	14
Leto kina v Kinodvoru	15
Erika Pečnik: Bralni projekt Poletavci	17
Dušan Muc: Mozaik moje Ljubljane	17
Staša Cafuta Trček: Vtisi tujih turistov o Ljubljani	19
Nada Breznik: Mestna štipendistka Meta Grgurevič	20
Stane Jagodič: Nagrajena fotografija Mateja Pilica	21
Mirjana Ribič: Zlatarna Celje	22
Mirjana Ribič: Podjetje Interseroh	23
Emi Vega: Ljubljanski hostli V	24
Moje ulice: Pavle Jakopič	25
Petra Hladnik, Igor Nekrep: »Zlata lepota« – grožnja Ljubljanskemu barju	26
Marjana Hönigsfeld Adamič: Biotska pestrost diatomej v Ljubljani	27
Četrtni razgledi	28
Dr. Brigita Jamnik: Obisk v vodarni Kleče	35
Ljubljanski vestnik	36
Okoljske meritve	39
Energetika Ljubljana v novi kurilni sezoni	40

Fotografiji na naslovnici:

Zgoraj: Jesenska Ljubljana, foto: Dunja Wedam
Spodaj: Začasno urbano pohištvo na Slovenski
cesti, foto: Dunja Wedam

Fotografija na strani 3:

Marko Peterlin, foto: Primož Korošec

Avtorica nepodpisanih besedil
je odgovorna urednica Nada Šumi.

Izdajatelj: Mestni svet
Mestne občine Ljubljana,
Mestni trg 1. Zanj: župan
Zoran Jankovič. Uredniški
odbor: Mitja Meršol
(predsednik), Tjaša Ficko,
Vesna Kos – Bleiweis, Aleš
Kardelj, Stanka Ritonja.
Odgovorna urednica
in lektorica: Nada Šumi,
kontakt: 041/737 863,
glasilo.ljubljana@ljubljana.si.
Avtorica logotipa: Petra
Černe Oven, Studio ID,
Oblikovalska zasnova:
Miljenko Licul. Naslov
uredništva: Glasilo
Ljubljana, Mestni trg 1,
Ljubljana. Tisk: Set
d.o.o., Grafična priprava:
Lupa design. Naklada:
121.500 izvodov.
Natisnjeno na okolju
prijaznem papirju. Glasilo
brezplačno prejme vsako
gospodinjstvo v Mestni
občini Ljubljana.

Preureditev Slovenske ceste pomeni za promet v mestu korenit preobrat. Precej večji kot postopno zapiranje srednjeveškega dela mesta za motorni promet. Predvsem zato, ker je Slovenska v nasprotju z nabrežji Ljubljane bila in je še vedno glavna prometnica mesta. Ja, še vedno, tudi po njenem domnevem zaprtju.

Že dejstvo, da je bila sprememba prometnega režima na Slovenski cesti med Figovcem in Zvezdo v medijih najavljena kot »zaprtje« ceste, govori o prevladujočem načinu dojemanja prometa pri nas. Beseda »promet« je v vsakdanjem komuniciranju postala sinonim za osebni avtomobilski promet. Če po cesti ni več dovoljen promet z osebnimi avtomobili, je cesta pač zaprta, ali ne?

Resnica je ravno nasprotna. Po Slovenski se lahko po novem vsaj v prometnih konicah prepelje precej več potnikov kot prej. Hitrejši in bolj pogosti avtobusi, ki jim ni več treba stati v zastojih, zlahka nadomestijo manjkajoče potnike v osebnih avtomobilih. En sam zgibni avtobus v konici prepelje precej prek 120 potnikov, kolikor bi jih ob povprečni zasedenosti prepeljalo 100 osebnih avtomobilov, ki bi v stoječi koloni po celotni dolžini zasedli oba nekdanja pasova med Figovcem in Zvezdo. En sam avtobus, ki mu zdaj ni več treba čakati v tej isti koloni, da bi na primer zavil levo.

Skupaj z uvedbo rumenih pasov za avtobuse po Celovski in Dunajski, kakršne smo pred leti pravzaprav že imeli in ki so se spremembi prometne ureditve pridružili povsem nenapovedano, je preureditev Slovenske poskrbela za to, da ima odslej velik del prebivalcev Ljubljane povsem realno možnost izbire prometnega sredstva. Če vam poganjanje pedalov ne leži ali pa nimate ustrezne opreme za kolesarjenje v dežju, lahko greste zdaj pač na avtobus. In to ne da bi se morali odpraviti na pot pol ure prej. Avto ni več ne edina ne najbolj privlačna možnost za vožnjo po mestu, in to je za to mesto radikalen preobrat na bolje.

Za mnoge, ki so v zadnjem desetletju ali dveh prilagodili svoj življenjski slog vožnji z avtomobilom, je ta preobrat morda stresen, a priznati je treba, da ni prišel nenapovedano. Mnoga večja mesta po svetu in celo v naši bližnji okolici so že precej pred Ljubljano prišla do ugotovitve, da z avtomobili preprosto ni mogoče učinkovito organizirati prometa v mestu, ker zasedejo preveč prostora tako med gibanjem kot med mirovanjem. Ko gremo na Dunaj, v Gradec, München, Budimpešto ali pa celo v Zagreb, je jasno, da se po mestu ne splača voziti z avtom. Vsa omenjena mesta vlagajo precej sredstev v dobro delujoč javni potniški promet, tudi zato, da jim ne bi bilo treba neprestano graditi in vzdrževati novih in novih cest. V letošnjem proračunu Mestne občine Ljubljana je na primer za cestni promet in infrastrukturo namenjenih skoraj 40 milijonov evrov, od katerih jih je 9 namenjenih za javni potniški promet, ostalo pa pretežno za tekoče vzdrževanje mestnih cest.

A to je le kaplja v morje. Življenjski slog, prilagojen neprestanim vožnjam z avtomobili, prinaša še vrsto drugih neposrednih in posrednih stroškov tako občinam in državi kot prebivalcem. Ko se družine in podjetja preselijo na obrobje, kjer je prostora več in je dostopnost z avtomobili lažje urediti, ni potrebno poskrbeti le za nove ceste, ampak vsaj še za vodovod, kanalizacijo, elektriko in odvoz smeti ter vse to tudi vzdrževati. Sledijo težave z odvajanjem vode in poplavam ob močnih padavinah zaradi velikanskih asfaltiranih površin cest in parkirišč. Temu se pridruži še drastično povečana poraba energije za promet, ki ni le dodaten strošek gospodinjstev, ampak tudi problem energetske bilance države, tako kot so problem države močno povečanje izpustov toplogrednih plinov, pozidava kmetijskih zemljišč ali slabše zdravje prebivalcev zaradi premalo gibanja in preveč onesnaževanja.

Zato ne bo nič narobe, če bo morda malo večja gneča na cestah v mestu tudi koga, ki se v mestno središče vsak dan vozi iz krajev, ki jih mestni potniški promet ne doseže neposredno, spomnila na druge možnosti: sopotništvo, vlaki, primestni avtobusi ali sistem »parkiraj in prestopi« vsi pripomorejo k učinkovitejši organizaciji mestnega prometa.

Medtem ko so na novi Slovenski cesti avtobusi končno dobili svoj prostor pod soncem, pa prebivalci mesta še čakamo na možnost, da bomo lahko sodelovali pri snovanju končne ureditve Slovenske ceste. Ni treba, da bo tako perfekcionistična kot prenovljena Čopova ali Petkovškovo nabrežje, bo pa gotovo pomagalo, če bo po meri njenih rednih uporabnikov. Teh pa nas je kar nekaj. In vsi bomo imeli veliko povedati, še posebej, če nas ne bo nihče nič vprašal.

Marko Peterlin, Inštitut za politike prostora

V vodarni Kleče tudi o prihodnjih načrtih

Dr. Brigita Jamnik

Visoki tehnični standardi vodovodnega sistema

Pitna voda je naše naravno bogastvo in neprecenljiva ter nenadomestljiva dobrina. Vodovodni sistem deluje na prvi pogled umaknjeno vsakdanu meščanom Ljubljane, a je zelo pomemben za kakovost življenja v mestu. Njegova urejenost in visoki tehnični standardi delovanja v Ljubljani tudi pri nepoznavalcih, ko se ti približe seznanijo z njegovim delovanjem, nemalokrat vzbudijo začudenje nad tehnično dognanostjo, pri poznavalcih pa ponos, da tudi mesto Ljubljana spada med sodobno komunalno urejena mesta.

Zagotavljanje varnosti oskrbe s pitno vodo

V Ljubljani je vodovodni sistem plod več kot dvanajst desetletij dela, v katerih so svoj pečat pustile številne generacije različnih tehničnih in drugih strok. Koncept oskrbe z vodo za mesto Ljubljana, zasnovan pred več kot stoletjem, velja še danes. Upravljalci sistema sledimo temeljnim nalogam, ki so se skozi čas poimenovala različno, danes pa jim s skupnim nazivom pravimo »zagotoviti varnost oskrbe s pitno vodo«. S stališča uporabnikov pitne vode so razmere varne oskrbe s pitno vodo tiste, v katerih uporabnik pitni vodi zaupa. Motenj v sistemu v primeru varne oskrbe uporabnik ne zaznava, pitno vodo prejema v zelenih količinah in pod ustreznim tlakom. Upravljalci vodovodnega sistema v Ljubljani se te odgovornosti zavedamo.

Nespremenjen koncept vodovodnega sistema, a zelo spremenjena način in obseg dela

Za ljubljanski vodovodni sistem velja kot za večino tovrstnih sistemov: večje spremembe v načinu njegovega delovanja se zgodijo zgolj občasno. Če se koncept v celotnem obdobju obratovanja ni pomembneje spremenil, pa sta se krepko spremenila način in obseg dela: dolžina omrežja in število ter velikost vodovodnih objektov in naprav so se povečali, s tehnološkim napredkom se je spremenil nadzor nad obratovanjem sistema in njegovo vodenje, uporabljajo se sodobni materiali in oprema, pri odločitvah so nam v pomoč najnovejša računalniška orodja, tehnične rešitve imajo temelje v dolgoletni praksi in se nadgrajujejo z najnovejšimi spoznanji, terensko delo olajšujejo hitra in dobro opremljena vozila ter stroji, podatki so nam dostopni takoj, ko nastanejo, razpolagamo z več znanji in izkušnjami, prenesenimi iz roda v rod. Načrtovanje izboljšav in sprememb v delovanju ter nadgradnji so nujna sestavina uspešnega vsakodnevnega upravljanja sistema oskrbe s pitno vodo. Danes in jutri bo oskrba s pitno vodo v Ljubljani stala pred pomembnimi odločitvami, ki bodo verjetno vplivale tudi na koncept oskrbe s pitno vodo. Brez strokovno ustreznih odločitev

in posledičnih sprememb v sistemu oskrbe bi varnost in zanesljivost oskrbe v prihodnjih letih lahko nazadovala. Odgovornost pristojnih lokalnih in državnih institucij ter upravljalca sistema je velika, saj se bodo posledice današnjih odločitev kristalizirale še čez desetletja.

Kakovost in količina virov pitne vode zagotavlja ustrezno prostorsko načrtovanje

Če so v času po 2. svetovni vojni menili, da se bo Ljubljana razvila v skoraj polmilijonsko mesto, čemur naj bi bili prirejeni tudi načrti infrastrukture, pa je že nekaj desetletij jasno, da v Ljubljani tudi v prihodnje ne bo bistveno večjih potreb po pitni vodi, kot jih ima mesto danes. Izkušnje iz 90. let prejšnjega stoletja kažejo, da obstoječa infrastruktura omogoča oskrbo z dvakrat večjimi količinami pitne vode, kot so izkoriščene ta trenutek. Ljubljana torej ima rezerve, ki ji omogočajo precejšnjo (a seveda ne popolno) varnost oskrbe tudi v primeru izpada dela vodnih virov. Zavedamo se, da imajo kapacitete vodnih virov in obstoječi objekti in vodovodno omrežje svoje omejitve. A vendarle so velikopotezni, z današnjega vidika zgolj hipotetični in iz več razlogov neizvedljivi načrti o oskrbi s pitno vodo iz virov izpod Alp ali Sorškega polja zamrli v predalih. Zato so vodni viri, ki jih imamo na voljo danes, tako dragoceni. Teh, ki jih imamo, ni mogoče nadomestiti z drugimi viri in obenem ohraniti visokih standardov oskrbe, ki izpolnjujejo pričakovanja uporabnikov – to je pitno vodo, ki ni pripravljena s tehnološkimi postopki. Za ohranitev kakovosti in količin virov pitne vode lahko največ naredimo z ustreznim prostorskim načrtovanjem in usmerjanjem dejavnosti na vodovarstvenih območjih v tiste, ki so za vodne vire še sprejemljive. Upravljalcev vodovodnega sistema pa se zaveda svoje odgovornosti: z objekti in napravami na vodnih virih bomo zato tudi v prihodnje ravnali po načelih dobrega gospodarjenja.

Načrti za prihodnost

Med drugimi pomembnimi načrti ljubljanskega vodovodnega sistema v prihodnje naj omenimo optimalizacijo delovanja vodovodnega sistema z namenom, da zagotovimo še bolj varno oskrbo, pa tudi učinkovito in transparentno poslovanje: obnovo in nadgradnjo vodovodnega omrežja, objektov in naprav, vzpostavitev stalnih merilnih mest na vodovodnem omrežju in daljinsko odčitavanje vodomero. Pričakujemo lahko tudi spremembo občinskega odloka o oskrbi s pitno vodo, hkrati pa tudi uveljavitev tehničnega pravilnika za vodovod, ki mora postati vplivna referenca vsem sodelujočim deležnikom pri upravljanju vodovoda: lastnikom in vodilnemu osebju, osebju, ki skrbi za razvojne načrte, in projektantom, izvajalcem in nadzoru nad gradbenimi deli, procesom vsakodnevnega upravljanja vodovodnega sistema in našim uporabnikom.



Foto: Domen Pal/Branko Čeak/Jože Maček

Vodohran nad Pržanom za stenami skriva 4.000 m³ pitne vode.

V vodarni Kleče smo 8. oktobra 2013 gostili predstavnike Odbora za varstvo okolja Mestnega sveta MOL, ki so se jim pridružili nekateri mestni svetniki, sodelavci mestne uprave, predstavniki četrtnih skupnosti in Regijske razvojne agencije ljubljanske urbane regije. Gostom smo predstavili delovanje JP Vodovod-Kanalizacija in jih seznanili z delovanjem vodovodnega sistema v Ljubljani, dotaknili pa smo se tudi razvojnih načrtov.