

## Odziv na obnovo cest okrog Potniškega centra Ljubljana

Gradnja Potniškega centra Ljubljana (PCL) skupaj z obodnimi cestami je projekt državnega pomena in največja javna investicija v Ljubljani. Kot taka simbolizira, kakšno prihodnost si želimo zgraditi. Kot poudarjata tako mesto kot država, je glavni cilj projekta povečanje deleža potnikov v javnem potniškem prometu in učinkovito prestopanje med različnimi oblikami javnega potniškega prometa. Ali so predstavljeni načrti obnove cest korak v začrtano smer? Na žalost kaže, da ne.

Gre za projekt, ki ga gradimo za najmanj dve generaciji, vsaj pol stoletja na tem območju ni mogoče pričakovati drugačne ureditve od te, ki jo načrtujemo zdaj. Ureditev mora zato danes predvideti in omogočiti najbolj napredne rešitve na področju urejanja prostora in prometa. **Potniški center je lahko učinkovit samo toliko, kolikor so učinkovite poti do njega.** Ne more služiti svojemu namenu, če ne bo omogočil hitrega prestopa na mestni promet, privlačnega dostopa in parkiranja za kolesa, in če okoli postaje ne bo privlačnega javnega prostora, vključno z drevoredi, ki nudijo senco in prijetne pogoje potnikom.

Projekt je zgodovinska priložnost za vzpostavitev učinkovitega javnega prevoza v Ljubljani in širši regiji, kar se bo odražalo tudi na ravni prometnega sistema celotne Slovenije. Slediti bi moral ciljem EU glede kakovosti zraka v mestih ter zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov in zmanjšanja toplotnih obremenitev v mestih. A žal jim ne.

V Koaliciji za trajnostno prometno politiko (KTPP) smo pripravili pripombe in predloge na projekt ter jih razdelili na splošne, ki se nanašajo na celoto in na posamezne prometne načine, ter na konkretne, ki sledijo logiki razdelitve projekta na posamezne ceste.

### I. SPLOŠNE PRIPOMBE IN PREDLOGI

#### Splošno

1. Glavna naloga urejanja PCL in posledično tudi urejanja obodnih cest naj bi bila zagotovitev multimodalnega javnega prevoza, torej učinkovitega prestopanja z vlaka ali primestnega, medkrajevnega in mednarodnega avtobusa na mestni, lokalni promet. Pri tem pa ključni vidik takšnega multimodalnega vozlišča, to je navezava mestnega potniškega prometa (omrežja LPP) na novo železniško in avtobusno postajo, **v projektu sploh ni obravnavan, kaj šele, da bi bil v izhodišču načrtovanja**, kot bi bilo logično pričakovati. Povezava med železniško in avtobusno postajo ter omrežjem LPP ni omenjena ne v grafiki in ne v tekstu. Zato niti ni presenetljivo, da z glavne osi omrežja LPP v smeri sever–jug, ki jo obravnava posebna študija, ki ni priložena projektu (izvajalec PTI), sploh ni mogoče izvesti hitrega prestopa na vlak ter na primestni oz. medkrajevni avtobus.
2. Sicer zelo pomanjkljiva projektna naloga, ki je bila osnova za načrtovanje cestnega obroča okoli Potniškega centra Ljubljana, vendarle jasno določa hierarhijo, ki bi jo

moral projekt upoštevati pri načrtovanju. Najvišjo raven prometnih uslug naj bi omogočil (1) mestnemu avtobusnemu prometu, nato (2) medkrajevniemu in regionalnemu avtobusnemu prometu, (3) pešcem in kolesarjem, ter nazadnje (4) preostalemu motornemu prometu. **Pričujoči projekt to hierarhijo povsem zanemari.** Rumeni pasovi so pogosto prekinjeni in nepovezani na račun tekočega avtomobilskega prometa, za hitrejši motorni promet je žrtvovan celo park. Pri tem se že zaradi širših vozišč poslabšujejo tudi pogoji za hojo, projekt pa ponekod celo zmanjšuje obstoječe število prehodov za pešce.

3. Projekt na več mestih predvideva **posek drevoredov, bodisi deloma bodisi v celoti**, kar je z vidika zmanjševanja učinkov že sedaj zelo izrazitega toplotnega otoka okoli PCL, bivalnih pogojev bližnjih sosesk, ter z vidika pogojev za kolesarjenje in hojo več kot neprimerno. Ob tem so pomanjkljivi tudi načrti zasaditve novih drevoredov, saj na več odsekih niti niso predvideni.
4. Ob zapostavljanju javnega potniškega prometa in slabšanju pogojev za pešce se ni mogoče izogniti občutku, da je dejanski cilj urejanja cestnega obroča okoli potniškega centra predvsem **omogočanje dostopa do tisočev parkirnih mest** v novih zasebnih in javnih garažah okoli potniškega centra.

### Javni potniški promet

1. Ne v projektni nalogi ne v opisu samega projekta ni razviden krovni cilj načrtovanja novega potniškega centra, kot ga navajajo predhodni strateški dokumenti in izjave odgovornih, to je povečanje deleža potnikov v javnem potniškem prometu in učinkovito prestopanje med različnimi oblikami javnega potniškega prometa. **Ne gre za formalno pomanjkljivost, ampak za konceptualno napako celotnega projekta**, saj se pomanjkanje krovnega cilja pozna v vseh podrobnostih projekta.
2. Pričakovali bi, da bo v izhodišču načrtovanja potniškega centra navezava regionalnih, medkrajevnih in mednarodnih vlakov in avtobusov na mestni promet. V nasprotju s pričakovanji ta **navezava ni niti resno obravnavana, niti rešena**. Projekt sicer ohrani večino obstoječih avtobusnih postajališč v območju, kar pa ne pomeni izboljšanja sedanjega zelo slabega stanja, niti približno ni ustrezno za učinkovito delovanje potniškega centra in vsekakor ne upravičuje velikanske javne investicije.
3. Glavno orodje za izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa so v projektu rumeni pasovi, ki naj bi predvidoma služili avtobusnemu prometu. A rumeni pasovi so **nepovezani, prekinjeni v križiščih** (kjer je potreba po tekočem javnem prometu največja) **in nelogično umeščeni**. Ni jih tam, kjer bi jih nedvomno pričakovali, npr. na Šmartinski, so pa tam, kjer danes ni pomembnejših linij javnega prometa, npr. na Topniški. Prav zaradi nejasnega namena rumenih pasov obstaja celo bojazen, da se rumenih pasov pri izvedbi niti ne bo zarisalo, oziroma se jih bo ob najmanjšem nasprotovanju javnosti izbrisalo. V takem primeru bi bili rumeni pasovi zgolj in samo zavajanje in izgovor za obsežno širjenje cest v samem mestnem središču.
4. Nelogično umeščeni rumeni pasovi najbolj očitno kažejo tudi na **pomanjkanje celovitega načrta razvoja omrežja LPP, ki bi moral biti izhodišče za načrtovanje rumenih pasov**. Zdi se, da so vsaj nekateri rumeni pasovi sicer namenjeni predvsem regionalnim, medkrajevnim in mednarodnim avtobusnim linijam, a to lahko le ugibamo, saj manjka tudi celovit načrt razvoja regionalnih avtobusnih linij, prav tako pa tudi načrt vodenja ostalih avtobusnih linij, vključno npr. s prestopnimi točkami med različnimi oblikami javnega potniškega prometa, ki so sicer izven obravnavanega

območja, a bi pomembno dopolnili razumevanje vodenja prometa. Če dejansko rumeni pasovi niso prvenstveno namenjeni omrežju LPP oziroma mestnemu prometu, je s tem ponovno prekršena zahtevana hierarhija, ki postavlja na prvo mesto mestni promet.

5. Enosmerna Vilharjeva na odseku mimo nove avtobusne postaje **ne omogoča ureditve linij LPP** in s tem hitrega prestopa z regionalnega ali medkrajevnega avtobusa na mestni avtobus. Predlagamo, da se na Vilharjevi prednostno uredi dvosmerni avtobusni promet z ločenimi oziroma rumenimi pasovi, preostali motorni promet pa lahko ostane enosmerni, da se prepreči tranzit osebnih vozil. Za namen manjkajočega pasu za avtobuse naj se ponovno preuči lokacija dodatnih postajališč za medkrajevne avtobuse na pasu ob avtobusni postaji. S tem bi tudi dejansko sledili predpisani hierarhiji prednosti mestnega avtobusnega prometa pred medkrajevnim.

### Kolesarjenje

1. Na splošno se pogoji za kolesarjenje glede na sedanje (res precej slabo) stanje znatno izboljšujejo. Večina odsekov izpolnjuje usmeritev glede enotne **ureditve vsaj 2 m širokih (enosmernih) kolesarskih stez**, kar je po Pravilniku o kolesarskih površinah normalna širina kolesarske steze. Kljub temu pa je na delu Masarykove steza široka samo 1,5 m široka, kar je ob razpoložljivi celotni širini cestišča nesprejemljivo. Kjer je le možno, bi bilo dobro nameniti celo 2,5 m ali več, saj gre za ene najbolj pomembnih smeri za kolesarje, treba pa je upoštevati tudi cilje glede naraščanja deleža kolesarjev.
2. Na Masarykovi in Šmartinski cesti predlagamo ureditev **dvopasovnih dvostranskih stez** (širine 3,5 m, kar je po Pravilniku o kolesarskih površinah normalna širina dvosmerne kolesarske steze). Prostor je možno pridobiti na račun ožjih voznih pasov (na primer namesto 3,25 m bi zadoščalo 3 m) in morda ponekod tudi na račun malce ožjih (a še vedno širokih) zelenih pasov (npr. na Masarykovi P2.38 na račun dveh 4,5m širokih zelenih pasov, podobno mimo Emonike).
3. **Kolesarske steze je potrebno ločiti od motornega prometa z varnostnimi odmiki** (ki so določeni tudi v pravilniku), če je le možno, **z zelenim pasom/drevoredom**, saj kolesarske steze povsod potekajo ob zelo prometnih cestah. Kar nekaj odsekov je načrtovanih na ta način, kar je pohvalno, vendar npr. južni del Trga OF nima drevoreda, kolesarska steza meji neposredno na cestišče, kar ni varno. Podobno je treba urediti na južnem delu Železne ceste, kjer kolesarska steza poteka neposredno ob rumenem pasu - treba bi bilo zeleni pas umestiti med rumeni pas in kolesarsko stezo, ne pa obratno. Povsod bi moral biti profil: pločnik - kolesarska - drevored - cestišče. Podobno je treba urediti **0,5 m varnostnega odmika od avtobusnih nadstrešnic in od parkiranih avtomobilov** (npr. na Masarykovi).
4. Pohvaliti je treba **vodenje kolesarjev skozi križišča** po karseda ravni smeri brez zavojev in načrtovane ločilne otoke v križiščih (čeprav le-ti manjkajo v križišču Topniške in Šmartinske na vzhodnem kraku). Dobro je tudi, da so predvideni ločilni otoki za pešce in kolesarje sredi prehodov (manjkajo pa v križišču Železne in Vilharjeve).
5. Opozoriti pa bi želeli še na dva vidika vodenja kolesarjev v križiščih:
  - **V večjih semaforiziranih križiščih je na vseh krakih treba zagotoviti dvosmerne kolesarske prehode**, saj se s tem omogoči precej hitrejše prečkanje. Cilj je namreč, da je kolo z vidika potovalnega časa konkurenčno

motornemu prometu in ureditev križišč ima pri tem veliko vlogo. Varnostni pomisleki so odveč, saj iz obeh smeri prečkajo tudi pešci, na katere morajo biti vozniki že tako ali tako pozorni. Poleg tega vozniki kolesarja, ki prihaja v nasprotni smeri, vidijo celo bolje, kot kadar prihajajo v isti smeri, saj ga ne morejo imeti v mrtvem kotu. Nenazadnje imamo dvosmerne prehode že v t.i. bypassih ali na prenovljeni Tržaški.

- **Manjše prehode, ki prečkajo stranske ulice, je treba vedno načrtovati tako, da so le-ti višinsko dvignjeni oz. v območju zelenega pasu**, saj s tem hkrati umirjamo promet, hkrati pa je vodenje kolesarjev bolj udobno, brez sprememb višinskega nivoja steze/pločnika. Iz načrtov žal ni razvidno, če so dvigi prehodov čez stranske ulice predvideni (npr. Črtomirjeva, Novakova, GR/park, Kotnikova, Bolgarska, uvoz za Lunos itd.).
6. Z vidika križišč bi radi poudarili potrebo po **semaforskih intervalih**, ki zagotavljajo prednost JPP in ki bi zagotavljali zeleni val za kolesarje pri hitrosti cca. 17 hm/h.
  7. Menimo, da ni sprejemljivo, da **severna stran podhoda** ostane v obstoječem stanju, saj je servisna cesta do Vilharjeve ceste prestrma za kolesarje in ni v skladu s pravilniki, klančina pod Vilharjevo (do Železne ceste) pa s 180-stopinjskim zavojem in prevelikim naklonom ni ustrezna. Nujna je enotnost rešitev tako na južni kot na severni strani ŽP, saj zaradi neustreznih rešitev na enem območju tudi ostale, pozitivne investicije ne bodo dosegle zelenega učinka. **Za maksimiziranje potenciala kolesarjenja v okolici PCL predlagamo sledeče:**
    - podaljšanje dvosmerne kolesarske steze pod Vilharjevo c. (razširitev podhoda) kot nadaljevanje steze pod ŽP;
    - ureditev ustrezne, spiralne kolesarske klančine tako na južni kot na severni strani Vilharjeve c. (tj. za dostop do Vilharjeve in Železne ceste);
    - ureditev direktnega priključka/povezave od nadgrajenega podhoda pod ŽP do nove kolesarnice v prvi kleti pri novi AP;
    - poleg nove kolesarnice v sklopu AP je treba nujno zagotoviti tudi veliko število zunanjih (po možnosti pokritih) stojal za kolesa tako na S kot na J strani potniškega centra, torej na vseh vhodih ŽP in AP.

## Hoja

1. V okviru potniškega centra mora biti osnovno izhodišče za načrtovanje poti za pešce **najkrajše poti med različnimi oblikami javnega potniškega prometa**, predvsem med regionalnimi, medkrajevnimi in mednarodnimi avtobusi in vlaki na eni strani ter mestnimi avtobusi, kolesi in drugimi oblikami mikromobilnosti na drugi strani. **Projekt žal tega vidika sploh ne obravnava.**
2. **Ni sprejemljivo ukinjanje obstoječih prehodov za pešce** oziroma zmanjševanje možnosti za prehajanje prometnic, še posebej, ker se ceste širijo, in se že zaradi tega poslabšujejo pogoji za hojo na širšem območju potniškega centra.
3. Za zagotavljanje udobnih pogojev za hojo oziroma za dovolj privlačen javni prostor je **nujno ohraniti vse obstoječe drevorede, kar bi moralo biti izhodišče za načrtovanje prometnih ureditev**. Novi drevoredi namreč rabijo v sodobnih mestnih okoljih več desetletij, da razvijejo dovolj široke krošnje za ustvarjanje ugodnih pogojev v javnem prostoru in blagodejnih učinkov na mikroklimo.
4. Ohranjanje drevoredov in drugega visokega rastja mora imeti prednost pred prometnimi ureditvami **tudi zaradi vedno izrazitejših učinkov toplotnega otoka**,

pri čemer je območje železniške postaje že danes eden od najbolj izrazitih toplotnih otokov v Ljubljani.

5. **Tudi predvideni novi drevoredi so izredno skromni.** Medtem ko je predlagana krajinska ureditev območja PCL (vir: Sadar+Vuga) predvidevala obsežne nove drevorede, npr. četvorni drevored na Masarykovi in dvojni na Vilharjevi, imajo predstavljeni načrti ob odstranjenih obstoječih drevoredih žal tudi bistveno manj novih drevoredov. Vilharjeva npr. na južni strani skoraj nikjer nima predvidenega drevoreda, Trg OF od Miklošičeve proti Dunajski sploh nima drevoreda, mimo stare železniške pa je četvorni drevored močno razredčen, Masarykova od Metelkove dalje sploh nima predvidenega drevoreda, prav tako tudi ne Šmartinska ali Železna cesta.
6. Zelo priljubljen Severni mestni park (pljuča Bežigrada), je po novem obdan z razširjenimi štiripasovnicami - Vilharjeva, Železna ter Linhartova cesta. Varen in prijeten dostop do parka je tako onemogočen. Predlagamo, da se ponovno **preveri možnost, da Železna cesta ostane dvopasovna ulica** in varna peš povezava za varen prehod otrok od in do Severnega mestnega parka.
7. Ureditev križišča Vilharjeve in Šmartinske oziroma Masarykove je načrtovana na način, da preko obstoječega parka kar po sredini potekata by-pass priključek Masarykove na Šmartinsko in tudi priključek Kolinske ulice. **Park je s tem popolnoma razvrednoten, razbit na otoke zelenja sredi križišča, ter s tem uničen. Predlog je popolnoma nesprejemljiv**, saj je park skupaj z vsem visokim zelenjem in pešpotni kvaliteta v prostoru, ki ga je potrebno v celoti ohraniti in morda celo izboljšati.

## II. PRIPOMBE PO POSAMEZNIH ENOTAH

Ob upoštevanju splošnih pripomb po posameznih prometnih načinih, spodaj dodajamo še posamične pripombe in predloge v zvezi s posameznimi ureditvami, ki pa so hierarhično manj pomembne od splošnih.

### Vilharjeva

- Nesprejemljiva je ukinitvev kar dveh prehodov za pešce, enega v izteku Črtomirove (ključen za šolsko pot in pot v vrtec!) in enega v izteku Novakove, predlagamo, da se jih obdrži.
- Manjka ločilni otok za pešce in kolesarje sredi prehodov v križišču Železne in Vilharjeve.
- Predlagamo dodaten prehod za pešce na zahodni strani izvoza iz avtobusne postaje.
- Predvideno vodenje kolesarjev mimo avtobusne postaje je neustrezno in nejasno. Treba je zagotoviti zvezne kolesarske površine v enotnih dimenzijah in ločeno od pešcev oz. potnikov, sicer bo prihajalo do zmede in konfliktov (slabe izkušnje z Bavarskega dvora).
- Dvigniti je treba prehode preko Črtomirjeve, Novakove, do parkirišča pri GR.
- Ni povesod drevoreda.

### Masarykova

- Trikrako križišče Masarykove in Kotnikove bi moralo imeti dva prehoda za pešce in kolesarje preko Masarykove namesto samo enega. Vodenje kolesarjev na samo

enem prehodu je konfuzno in neintuitivno, zahteva tudi dodatno prečkanje in izgubo časa.

- Ni razvidno, ali se ohranja ali vsaj premika avtobusno postajališče pri Metelkovi.
- Ni povsod drevoreda.
- Dvigniti je treba prehode preko Kotnikove.
- Preučiti možnost dvosmernih dvostranskih kolesarskih površin.

### **Šmartinska**

- By-pass skozi park pri Šmartinski bi ob uničenju parka tudi podaljšal pot kolesarjem, poleg tega je predvideno prečkanje na predelu z večjim naklonom. Poiskati bi bilo treba alternativno rešitev v okviru obstoječega križišča. Trenutno predvidena rešitev tudi ne omogoča ureditve kolesarske steze na vzhodni strani Šmartinske ceste proti BTC-ju.
- V obstoječem stanju je urejena dvosmerna kolesarska steza le na eni strani, kar pa za potovanja proti SZ pomeni dve dodatni prečkanji in močno podaljšanje potovalnega časa. Kolesarske steze bi v urbanem okolju morale biti urejene na obeh straneh ceste, zato naj rešitve pri parku upoštevajo bodočo ureditev kolesarske steze tudi na vzhodni strani Šmartinske ceste.
- Dvosmerni prehod je predviden samo na vzhodnem kraku, na ostalih pa ne. Na vzhodnem kraku je treba predvideti ločilni otok (ledvičko).
- Preučiti je treba možnost dvosmernih dvostranskih kolesarskih površin, tudi skozi podvoz.
- Dvigniti je treba prehod preko Bolgarske.

### **Železna**

- Na južnem delu Železne ceste, kjer kolesarska steza poteka neposredno ob rumenem pasu bi bilo zeleni pas treba umestiti med rumeni pas in kolesarsko stezo, ne pa obratno. Povsod bi moral biti profil: pločnik - kolesarska - drevored - cestišče.
- Zelo dobrodošel bi bil prehod za pešce v izteku Hacquetove.
- Dvigniti je treba prehode preko uvozov do stavbe Lunosa.

### **Topniška**

- Zaradi novega križišča z Luize Pesjakove in krožišča na Šmartinski obstaja nevarnost, da bo Luize Pesjakove postala bližnjica za avtomobilski promet. Treba bi bilo preveriti alternativne rešitve.

### **Širše območje**

#### **Dunajska cesta**

- Čeprav Dunajske pričujoči projekt ni obravnaval, bi vsekakor moral predvideti ločen pas za javni promet ali vsaj rumeni pas v smeri proti severu.

#### **Krožišče na Šmartinski**

- Rešitev je nesprejemljiva tako z vidika prometa, kot z vidika javnega prostora in z vidika lokalnih storitev.