

## Odziv na javno predstavitev projekta Potniškega centra Ljubljana

V Koaliciji za trajnostno prometno politiko (KTPP) smo se pred tedni kritično odzvali na načrte, ki so bili objavljeni v okviru predhodnega postopka presoje vplivov na okolje projekta z imenom Ureditve GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana. Javno smo se odzvali na javno objavo načrtov v okviru uradnega postopka. Takrat nam ni bilo znano, da nosilci projektov pripravljajo skupno javno predstavitev, prav tako ne, da so se načrti od predhodnega postopka dalje znatno spreminjali.

Po našem odzivu smo bili s strani Mestne občine Ljubljana povabljeni k sodelovanju pri nadaljnjem razvoju projekta in povabila smo bili iskreno veseli. Predstavniki koalicije smo se zato udeležili tudi javne predstavitve projekta Potniškega centra Ljubljana (PCL) v Mestni hiši 10. oktobra 2023.

Kot smo izpostavili že na predstavitvi, ugotavljamo, da se je projekt od poleti objavljenega pomembno spremenil na bolje. Izboljšave vsekakor pozdravljamo in upamo, da bodo tudi morebitne nadaljnje spremembe šle v zažrtani smeri. Kot smo napovedali, smo načrte tudi bolj podrobno preučili in v nadaljevanju podajamo predloge in mnenja glede nove verzije načrtov za obnovo cest na območju Potniškega centra Ljubljana.

### Splošno

1. Projekt, ki je bil javno predstavljen 10. oktobra, je v nekaterih ključnih vidikih pomembno drugačen od projekta, na katerega smo se javno odzvali v KTPP. Z zadovoljstvom ugotavljamo, da je večina sprememb projekta po naših ocenah pozitivnih.
2. Zelo spodbudno je, da se sočasno z načrtovanjem učinkovitega prestopanja z regionalnega, medkrajevnega in mednarodnega na mestni promet načrtuje tudi celovita prenova linij LPP. Čeprav ne gre za del projekta PCL, pa je po našem mnenju ključnega pomena za njegovo uspešnost, zato se nam zdi to zelo pomemben nastavek za nadaljnji razvoj projekta.
3. Pomembno se nam zdi, da se v novem projektu kapaciteta cest v območju PCL za osebni avtomobilski promet na nobeni od obodnih cest ne povečuje bistveno, število pasov se je glede na projekt, ki je bil objavljen v okviru predhodnega postopka, na Vilharjevi cesti zmanjšalo, pri čemer je eden od treh pasov rumeni pas.
4. Iz predstavitve je bilo razvidno, da se načrtovalci zavedajo pomena odraslega drevja za kakovost bivalnega okolja in si prizadevajo, da bi na območju ohranili čim večje število obstoječih dreves. Ob Vilharjevi cesti je tako npr. skladno z novim projektom mogoče ohraniti nekoliko večji delež dreves na severni strani ceste.

Kljub zgoraj omenjenim izboljšavam je po našem mnenju projekt obnove cest na vseh področjih mogoče še dodatno optimizirati.

## Javni potniški promet

- Čeprav iz načrtov to ni najbolj razvidno, je bilo iz predstavitve razumeti, da je glavna prestopna točka iz nove železniške in avtobusne postaje na LPP predvidena na Masarykovi. To je glede na zatečeno stanje okoliških projektov najboljša možnost v danih okoliščinah. Prav tako je bilo razumeti, da se predvideva temeljitejša sprememba linij LPP. Oboje je zelo pomembno in tudi medsebojno povezano, saj ni pomembna le bližina prestopa med medkrajevnim vlakom oziroma avtobusom, pač pa tudi ustreznost pogostnosti linij, ki bodo potekale po Masarykovi, ter njihova vpetost v celotno shemo linij LPP. **V idealnem scenariju bi bila prestopna točka na Masarykovi tudi nova glavna prestopna točka med linijami LPP.**
- Bistvena sprememba je tudi nov terminal avtobusne postaje ob Masarykovi cesti. Čeprav bi lahko delitev avtobusne postaje na dva sklopa za potnike po eni strani predstavljala slabšo preglednost, pa po drugi strani predstavlja priložnost, da se na avtobusni postaji ob Masarykovi ustavljajo predvsem regionalni oziroma primestni avtobusi. Ob predvideni glavni prestopni točki na Masarykovi se tako za večino dnevnih vozačev pomembno skrajša razdalja za prestop na mestni promet. **Za nadaljnji razvoj projekta je zato pomembno opredeliti, kateri avtobusi bodo ustavljali na Masarykovi, kateri pa na Vilharjevi cesti, pri čemer je pomembno, da se bodo na Masarykovi ustavljali tisti, ki v največji meri služijo dnevnim vozačem.**
- Pri celoviti prenovi omrežja LPP bi bilo potrebno upoštevati tudi postajališča Slovenskih železnic in regionalnih avtobusov v območju omrežja LPP ter jih obravnavati kot prestopne točke, ki lahko dopolnijo možnosti prestopanja na mestni promet.
- Kot je bilo jasno razvidno iz animacije prometne ureditve na javni predstavitvi, je za učinkovito vodenje LPP **potrebno urediti ločene oziroma rumene pasove tudi na odseku Masarykove (oziroma Trga OF) med Miklošičevo in Dunajsko cesto.** V nasprotnem primeru bodo avtobusi stali skupaj z osebnimi avtomobili po več intervalov za levo zavijanje na Slovensko, s čimer se bistveno zmanjša učinkovitost in privlačnost javnega prometa.
- Menimo, da je **ločene oziroma rumene pasove za LPP nujno urediti tudi na Dunajski cesti**, saj gre za glavno os javnega prometa v mestu.
- Prav tako še vedno menimo, da je **potrebno omogočiti potek linij LPP tudi po Vilharjevi cesti**, zaradi možnosti prestopa s severnega terminala nove avtobusne postaje na mestni promet. Sedanji predlog ureditve tega ne omogoča, saj ni mogoč potek LPP v smeri proti zahodu. Potek linij LPP skozi novo avtobusno postajo ni ustreznost rešitev, saj bi zaradi manevriranja medkrajevnih avtobusov mestni avtobusi preveč čakali, nevarno bi bilo tudi izstopanje potnikov desno na vozišče. Ob trenutni ureditvi ni mogoča niti ureditev postajališča LPP v smeri proti vzhodu. Ponovno predlagamo, da se preveri možnost preureditve: južnega pasu, ki je zdaj namenjen peronom in drop-off, v rumeni pas za LPP proti vzhodu, srednji pas bi bil namenjen ostalemu prometu, severni pas pa bi bil rumeni pas za LPP proti zahodu. Avtobusna linija mimo nove avtobusne postaje bi bila zelo koristna z vidika navezave nove avtobusne postaje na mestni promet, po njej pa bi npr. lahko potekala tudi današnja linija 20, ki bi se prek Vojkove in Železne mimo avtobusne postaje povezala na Dunajsko.

## Predlogi in komentarji po posameznih sklopih

### Vilharjeva

- Pozdravljamo spremembo odseka Vilharjeve med Železno cesto in Topniško v tripasovno cesto z rumenim pasom za avtobuse v smeri proti vzhodu, namesto štiripasovne ceste brez rumenih pasov. S takšno ureditvijo ostaja tudi več prostora za kolesarje in pešce ter predvsem za ohranitev večjega števila obstoječih dreves oziroma za zasaditev novih. **Obstoječa velika drevesa morajo biti tudi v nadaljnjem načrtovanju ohranjena, kadar je le mogoče**, saj nova drevesa potrebujejo več desetletij, da je njihov učinek primerljiv s starimi, v današnjih klimatskih pogojih pa so slabši tudi pogoji za rast.
- Kljub spremembi v tripasovno cesto so v večjem delu poteka dejansko še vedno štirje pasovi, saj je zaradi zavijalnih pasov na več kot polovici dolžine dodan še po en pas. **Dolžino** zavijalnih pasov **je treba zmanjšati** na najmanjšo možno mero, oziroma jih je na določenih delih smiselno celo ukiniti.
- Nujno je omogočiti ureditev linij LPP po Vilharjevi (razlaga in konkretni predlogi so opisani zgoraj).
- Potrebno je **podaljšati podhod za kolesarje tudi pod Vilharjevo** ter ustrezno urediti iztek na severni strani, ki danes ni primeren.
- Preveriti je potrebno možnost ureditve delilnega zelenega pasu med kolesarsko stezo in cestiščem po celotni dolžini na južni strani.
- Prehodnost prostora za pešce se nikakor ne sme zmanjševati, zato **se nam ne zdi sprejemljivo zmanjševanje števila prehodov za pešce** glede na sedanje stanje. Predlagamo ohranitev obojestranskega prehoda za pešce pri Črtomirovi ulici in vsaj enostranskega pri Novakovi ulici. Prav tako predlagamo tudi dvostranski prehod za pešce pri izvozu iz avtobusne postaje.
- Predlagamo ponovno preveritev možnosti za ohranitev drevoreda na severni strani ceste med Železno in Neubergerjevo ulico. Morda bi lahko pri tem pomagal delen zamik voznih pasov oziroma ukinitvev zavijalnih pasov v tem odseku.
- Dodati je potrebno drevored na južni strani ceste na zahodnem delu, med avtobusno postajo in Dunajsko cesto.

### Masarykova

- Komentarji in predlogi ureditev za JPP na Masarykovi so opisani pri točki glede javnega potniškega prometa zgoraj.
- Širino vozišča na zahodnem delu je potrebno **zmanjšati na najmanjšo možno mero**, da bi pridobili več prostora za zelenje, ki ga je trenutno v tem delu zelo malo, ter za površine za kolesarje in pešce. Predlagamo preveritev širine voznih pasov, ki naj bo čim manjša.
- Na zahodnem delu, med Miklošičevo in Dunajsko (Trg OF), predlagamo ureditev delilnega zelenega pasu med kolesarsko stezo in voziščem na južni strani ceste.
- Prehodnost prostora za pešce se nikakor ne bi smela zmanjševati, zato predlagamo ohranitev obojestranskega prehoda za pešce pri Kotnikovi ulici ter preveritev možnosti dodatnega prehoda pri Maistrovi ulici.

## **Železna**

- Širino cestišča je potrebno zmanjšati na minimum, kar je v primeru Železne pomembno tudi zaradi čim lažjega prehoda med sosesko Zupančičeva jama in Severnim parkom, ki je glavna zelena površina za ta del Bežigrada.

## **Park na križišču Šmartinske in Topniške**

- Čeprav je ureditev bypassa v projektu z vidika ohranitve parka in z vidika kolesarjev in pešcev boljša od tiste v predhodni različici projekta, **se nam še vedno ne zdi sprejemljiva**. Ne razumemo, kakšna je prednost ureditve bypassa za JPP, kolesarjenje in hojo, ne zdi pa se nam sprejemljivo, da se ureditev izvaja izključno za izboljšanje pogojev za osebni motorni promet, saj je to v nasprotju tako s strateškimi usmeritvami na ravni mesta kot s cilji konkretnega projekta PCL.
- Če prav razumemo, se park v novem načrtu znatno širi na zemljišče proti jugu, kar načeloma pozdravljamo.
- Namesto bypassa predlagamo ureditev običajnega zavijalnega pasu skozi križišče, ki se stika z ostalimi voznimi pasovi, s čimer se prepreči fragmentacija zelene površine.
- Predlagamo premik avtobusne postaje pred križišče, s čimer se zmanjša čakanje, saj se avtobus tako ali tako ustavi na semaforju.

**Verjamemo, da je ob nadaljnji optimizaciji lahko projekt PCL skupaj s prenovno zasnovo linij LPP in povezanimi projekti države ključen korak k uresničevanju vizije podnebno nevtralnega mesta in eden ključnih projektov v okviru Misije 100. Verjamemo tudi, da je bil od javne predstavitve deležen še dodatnih izboljšav in zato z veseljem pričakujemo povabilo k nadaljnjemu sodelovanju.**