

Preteklost in prihodnost ljubljanskih vpadnic

Andrej Panker

Povzetek

Razvoj mestnih vpadnic je v Ljubljani, podobno kot v številnih mestih po svetu, zaradi podrejanja potrebam avtomobila pripeljal do nevdzdržnega stanja. Nemogoče je pričakovati, da bi trenutno stihijsko krpanje najbolj problematičnih mest prineslo konkretne rezultate. Potrebno je izdelati celovito strategijo ureditve prometa in jo nato odločno implementirati, tudi če se ji bo javnost na začetku upirala. Le tako lahko dosežemo, da se začnejo stvari obračati na bolje.

Ključne besede

Razvoj vpadnic; Ljubljana; kolesarske steze; razvoj po merilu avtomobila; javni potniški promet; P+R; usklajen vozni red; intermodalno vozlišče



Sl. 1: Trnovska vrata biroja Genius Loci (Vir: www.genius-loci.si).

Sl. 2: Palača Zahodna ljubljanska vrata biroja Studio Kalamar (Vir: www.kalamar.si).

Sl. 3: Rušenje palače ob Kongresnem trgu zaradi širjenja Slovenske ceste (Fototeka Zgodovinskega arhiva Ljubljana; avtor: Viljem Zupanc, Ljubljana).

Razvoj vpadnic

Lahko bi rekli, da je zgodovina vpadnic dolga toliko kot zgodovina stalne naselitve ljudi. Takoj ko so se oblikovala naselja, so ljudje ugotovili, katere so najbolj ugodne poti v naselja in iz naselij. Izbirali so jih glede na geografijo, najkrajše povezave do vodnih virov, drugih naselij in tudi glede na njihovo varnost. Z nastankom obzidij so se na vpadnicah pojavila mestna vrata, ki so sprva imela le obrambno vlogo, kmalu pa so prevzela tudi simbolno. Kot prvi stik popotnika z mestom so postajala vedno bolj monumentalna in dekorirana z namenom oznanjanja moči in bogastva mesta in zbujanja strahospoštovanja v obiskovalcu. Ta simbolna konotacija je tako ukoreninjena v naši zgodovinski podzavesti, da še danes radi ob vstopih v mesto postavljamo spomenike, stolpnice ali nakupovalna središča (sodobni templji) in jih poimenujemo ta ali ona Vrata (Sliki 1 in 2).

Zaradi velike gostote mimoidočih in dobre dostopnosti so se ob prometnicah vzpostavile najrazličnejše gospodarske, predvsem pa trgovske dejavnosti, kar velja še danes. V srednjem veku se vloga vpadnic ni bistveno spreminjala, saj se je kot na vseh področjih tudi tu razvoj upočasnjal in obseg dejavnosti močno zmanjšal. Z gospodarskim in družbenim napredkom v novem veku so tudi vpadnice spet postale bolj živahne in dinamične. V mešanici kočij, vozov, pešcev in podobnega so se začeli znova pojavljati zastoji, ki so jih poznali že v antičnem Rimu. Prva večja sprememba se je pojavila z razvojem železnic, ki so vpadnicam za kratek čas odvzele transportni primat in s tem tudi bistveno zmanjšale količino uporabnikov, kakor tudi njihov gospodarski in trgovski pomen.

Z razvojem avtomobila so si vpadnice znova zagotovile vlogo glavnih prometnih žil mesta. Zato ne preseneča, da so se prav ob njih začela pojavljati velika nakupovalna središča, ki so bolj kot od gostote prebivalstva odvisna od dobre dostopnosti z osebnim avtomobilom. Rast mest in njihovega prebivalstva je začela močno povečevati obremenitev vpadnic. Nenehne širitve in povečave kapacitet so v večini primerov v gosto pozidanem okolju zgodovinskih mest in posledičnem pomanjkanju prostora zahtevale številne rušitve. Z izgovorom boljše pretočnosti so padle mnoge zgodovinsko pomembne zgradbe (Slika 3) in včasih celotni nizi obulične pozidave.

Toda z izboljšanjem prometne infrastrukture so se ljudje še pogostejše odločali za osebni prevoz, kar je zahtevalo spet nove izboljšave. Problem se še dodatno povečuje, saj se ljudje zaradi občutka, da imajo na voljo dobre povezave, vse pogostejše odločajo za selitev v predmestja in s tem še dodatno obremenjujejo prometno infrastrukturo. Ta začarani krog bi bilo potrebno presekati, če ne želimo, da bi se naša mesta povsem zadušila v osebnem prometu.

Razvoj ljubljanskih vpadnic

Današnje ljubljanske vpadnice večinoma potekajo po trasah, ki so se izoblikovale že v srednjem veku, ali pa celo v času antičnega Rima. Zaradi boljše varnosti se je mesto dolga stoletja skrivalo za obzidjem. Obulični prostor ob vpadnicah je bil zato nerazvit. Z izboljšanjem varnostne situacije v novem veku pa so podobno kot drugod po Evropi ob vpadnicah začeli rasti objekti z najrazličnejšimi gospodarskimi dejavnostmi. Začelo se je bolj skromno z manjšimi objekti, kot so krčme Pod lipo, Figovec in Šestica, pozneje pa so zrasle celo prave industrije, kot na primer Pivovarna Union, Tobačna in Kolinska. Prav slednje so bile umeščene med vpadnico in železnico, da so imele kar se da ugodne logistične možnosti.

Najbolj pa se je karakter vpadnic spremenil v 20. in 21. stoletju. Prvi povojni urbanistični načrti v petdesetih in šestdesetih letih dvajsetega stoletja so za glavne žile mesta izbrali prav vpadnice in ob njih nizali pester preplet najrazličnejših dejavnosti. Z zgoščevanjem zazidave ob vpadnicah se je povečal tudi pritisk prometa, ki je zahteval vedno večje površine, križišča in vedno več pasov. Nesorazmerno vlaganje v cestno infrastrukturo in posledično zanemarjanje drugih oblik prometa je, podobno kot drugod po svetu, pripeljalo do prevelikega deleža uporabe avtomobila v primerjavi z drugimi oblikami prometa.

Trenutno stanje

Ljubljanske vpadnice so danes večinoma štiripasovne ceste, ki radialno povezujejo cestni obroč okoli notranjega mestnega središča z okoliškimi večjimi naselji. Njihove trase se niso kaj dosti spremenile že od rimskih časov, le malo bolj naravnost so speljane. Na žalost so bile v veliki meri projektirane glede na potrebe avtomobilov.



Na prvi pogled se sicer zdi, da so tudi pešci in kolesarji z zelenico ločenimi širokimi kolesarskimi stezami in pločniki obravnavani enakovredno, vendar pa se takoj, ko nastopi prostorska stiska, brez izjeme zožita prav pločnik in kolesarska steza (Sliki 4 in 5). V nekaterih primerih kolesarska steza celo izgine (Sliki 6 in 7). Pogosto v križiščih manjka navezava na kolesarske steze stranskih ulic, kar kolesarja prisili, da se drenja med avtomobili ali pa vozi kar po pločniku. Križanja z drugimi cestami so v veliki večini urejena s semaforiziranimi križišči. Semaforji so le redko med seboj usklajeni, kar je na starejših cestah še nekako razumljivo, vendar pa se pojavlja tudi na povsem na novo zgrajenih odsekih, na primer na najnovejšem delu Barjanske ceste. Tudi centralizirani sistem prilagajanja intervalov semaforjev na podlagi merjenja števila vozil v realnem času je za zdaj le utopična želja. Vpeljevanje krožišč in "turbo" krožišč je bistveno počasnejše kot v mnogih drugih slovenskih mestih, čeprav se je izkazalo, da povečujejo pretočnost in hkrati izboljšujejo varnost, saj voznika prisilijo, da upočasnijo vožnjo, ter zmanjšujejo število kolizijskih točk. V Ljubljani pa dobimo občutek, kot da bi se krožišč bali, saj tudi na novih projektih, kjer je bilo predvideno krožišče, še vseeno na koncu zgradijo semaforizirano križišče, kar se je zgodilo na Polju. Včasih navajajo razlog, da ljudje krožišč niso vajeni, kar pa mesti, kot sta Koper in Maribor, dokazujeta, da ni res. Z mentaliteto podrejanja strahovom volivcev se ne bi dalo nikoli ničesar spremeniti na bolje.

Pregled trenutnih projektov

Seveda se dogajajo tudi številni premiki na bolje. Sistem P+R (Park and ride – parkiraj in se pelji) počasi, a vztrajno zmanjšuje število avtomobilov na vpadnicah in povečuje delež potnikov v javnem prevozu. Mnogi so ugotovili, da je veliko bolj prijetno in seveda ceneje, če pustiš avtomobil na robu mesta in se v središče odpelješ z avtobusom. Na prvi pogled to deluje počasneje, a ko upoštevaš še ves čas, ki ga preživiš v zastoju in ob iskanju prostega parkirnega mesta, se prednost avtomobila izniči. K temu pripomore tudi dobro zastavljena politika občine, da je parkiranje v centru bistveno dražje kot parkiranje na parkiriščih P+R. Tudi uvedba rumenih pasov, kljub velikemu nasprotovanju javnosti na nekaterih vpadnicah, počasi prinaša

rezultate. Zamude avtobusov so se v prometnih konicah zmanjšale, vozni red pa je postal bolj zanesljiv. Vendar pa je uvedba rumenih pasov preveč sporadična in nepovezana, da bi imela resnejše učinke na pretočnost javnega potniškega prometa. Poleg majhnega obsega (le del Celovške in Dunajske) se rumeni pasovi pri vsakem križišču prekinajo, kar pomeni, da se avtobusi še vseeno ujamejo v prometne zamaške (Slika 8).

K razbremenitvi vpadnic dodatno pripomorejo ob njih nanizana postajališča sistema Bicike(lj), ki omogočajo skoraj zastoj kolesarsko alternativo javnemu prometu in avtomobilu. V prometnih konicah je ta opcija včasih lahko celo hitrejša. Z uvedbo mestne železniške vozovnice in s povečanjem števila železniških postajališč znotraj Ljubljane se poskuša del potnikov preusmeriti na železnice, ki v večini primerov tečejo vzporedno z glavnimi vpadnicami.

Koncept ureditve javnega potniškega prometa

V Ljubljani je še vedno premajhen delež voženj z javnim prometom. Velika večina se kljub zmanjševanju prometnih površin in ukinjanju možnosti zastoj parkiranja v mestnem središču odloči za prevoz z avtomobilom, saj je v očeh javnosti javni promet neučinkovit in neudoben. Ta negativna javna podoba ostaja zakoreninjena v podzvesti javnosti, čeprav se je vozni park v zadnjih letih bistveno povečal in prenovil, avtobusi so postali udobnejši, klimatizirani in tišji, uvedena je bila kopica novih linij v mestu in predmestjih in narejen je bil tudi velik preskok na področju informacijskih tehnologij. Kje potem tiči problem? Prva in tudi največja težava je v tem, da so kljub vsemu temu napredku avtobusi še vedno nezanesljivi. Nezanesljivi so predvsem zato, ker so še vedno del vsega drugega prometa, namesto da bi mu bili nadrejeni. Na krajših odsekih Celovške in Dunajske so bili sicer urejeni rumeni pasovi, kjer lahko avtobusi švignejo mimo kolone osebnih vozil, a kaj ko se potem na vsakem križišču spet ujamejo v zastoj.

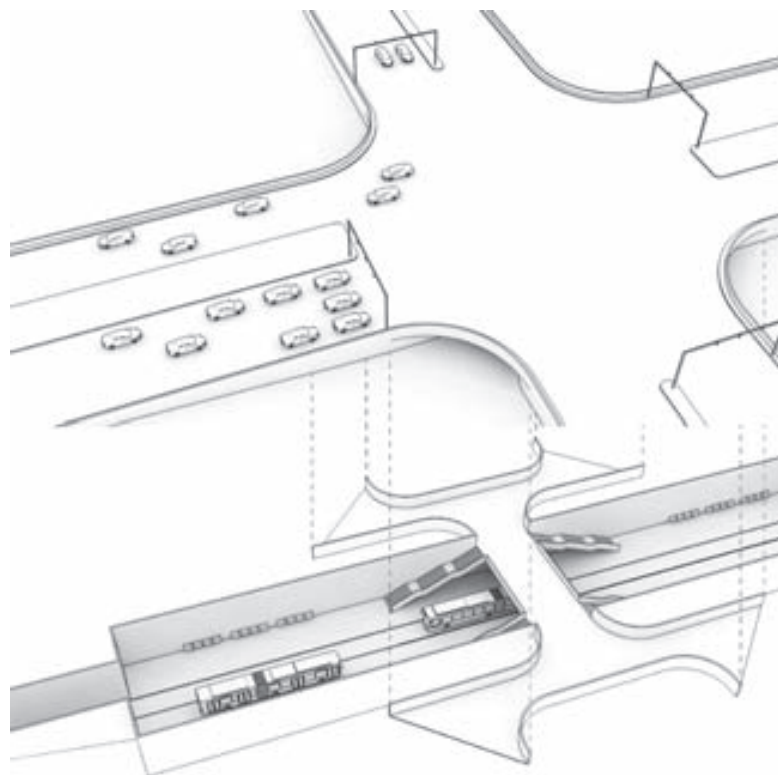
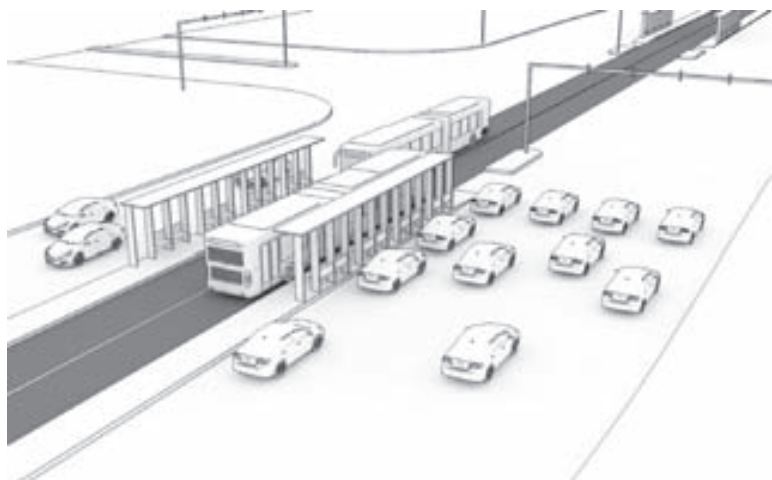
Za res občutne spremembe bi bilo potrebno javni potniški promet povsem ločiti od drugega prometa. Uvesti bi bilo potrebno koridorje, ki bi potekali vzporedno z glavnimi vpadnicami in bi pri križanju z navezovalnimi cestami imeli absolutno prednost. Ta križanja bi bila urejena s semaforji in bi na neki način



Sl. 4, 5: Zožitve pločnika na Celovski cesti v Spodnji Šiški (Foto: Andrej Panker).

Sl. 6, 7: Prekinitev kolesarske steze na Tržaški cesti pri avtobusni postaji Glince (Foto: Andrej Panker).

Sl. 8: Konec rumenega pasu na Celovski cesti pred križiščem z Drenikovo (Foto: Andrej Panker).



9

10

spominjala na prehode čez železniške tire (Slika 9). V idealnem scenariju pa bi se križanja večjih cest uredila kar izvennivojsko, kjer bi se javni potniški promet (JPP) povzpel nad križišče ali pa se umaknil pod njega. V večjih križiščih, na primer med Celovško in Drenikovo, bi bilo po vzoru postaj podzemne železnice urejeno tudi postajališče, ki bi hkrati služilo kot podhod/nadpod za pešce (Slika 10). Na tak način je urejena postaja tramvaja na železniški postaji v Gradcu (Slika 11), postaja Santo Ovidio v Portu (Slika 12) ali pa v Jeruzalemu, kjer Calatravin Strunasti most ponese tramvaj čez enega najprometnejših križišč v mestu (Slika 13).

Mnoga mesta se odločajo za podobne rešitve, saj na tak način dosežejo pretočnost in zanesljivost podzemne železnice z bistveno manjšo investicijo. Nalašč pa nisem definiral, ali gre za mestno železnico, avtobus ali trolejbus, saj se ta koncept lahko aplicira na katerokoli obliko javnega potniškega prometa. Do neke mere je bila taka izolacija javnega potniškega prometa dosežena na osrednjem delu Slovenske ceste. MOL pa je na žalost ta sistem opustil že na južnem delu Slovenske, kjer je nastala zmešnjava vozniških pasov, avtobusnih koridorjev in semaforjev, ki ne bodo prav nič pripomogli k izboljšanju učinkovitosti JPP, prej nasprotno.

Drugi pglavitni problem JPP pa je zelo slaba integriranost avtobusnih linij med seboj in z drugimi oblikami JPP. V številnih mestih po svetu so ugotovili, da je bolje, če kak avtobus pelje na določenem odseku minuto dlje, če zaradi tega počaka drugega in s tem omogoči večje možnosti za prestopanje. Pogosto urnike oblikujejo prav na podlagi možnosti prestopanja. Še večja težava, kot zamujanje avtobusov, pa je prehi-

tevanje avtobusov. Pogosto se zgodi, da se zunaj prometne konice avtobusi na nekaterih postajah sploh ne ustavijo, zaradi česar si na ravnih vpadnicah naberejo kar lepo časovno prednost in lahko v mestno središče pridejo tudi po deset minut prezgodaj. Zamujajoči avtobus lahko počakamo, na avtobus, ki prehiteva, pa se je nemogoče zanesti. Za zanesljiv JPP je potrebna točnost brez zamujanja ali prehitevanja, zaradi česar bi vsake toliko moral kak avtobus na postaji tudi počakati minuto ali dve. V Ljubljani je takšna izjema le nočno obdobje, ko se vse linije končajo na de-facto vozlišču Bavarski dvor in tam stojijo toliko časa, da lahko vsi potniki prestopijo.

Poleg uskladitve urnikov pa bi bilo potrebno proge speljati tako, da bi nastala manjša vozlišča tudi zunaj centra mesta. Najbolj smiselne lokacije bi bile ob križiščih vpadnic z mestnimi obročji in pri stičiščih z drugimi oblikami prometa, na primer pri železniških postajališčih ali parkiriščih P+R (Slika 14). Sedaj je večina parkirišč P+R povezanih s centrom le z eno ali dvema linijama JPP, zaradi česar se je potnik prisiljen peljati v center, in potem nazaj do zelene destinacije, če le-ta ni prav ob teh linijah (Slika 15). Tako početje je zelo zamudno in se potniki zanj le redko odločajo. Predvsem bi bilo ključno urediti glavno vozlišče velike večine linij JPP v povezavi z glavno železniško, regionalno in mednarodno avtobusno postajo in navezavo na letališče. Tako centralno vozlišče bi uporabnikom omogočilo, da bi med vsemi različnimi oblikami JPP lahko kar se da enostavno izbirali najugodnejšo kombinacijo. S tem bi se zmanjšal čas, ki ga posameznik potrebuje za vsakodnevne migracije, kar bi uporabo JPP naredilo bolj privlačno in posledično razbremenilo mestne vpadnice.

Sl. 9: Križišče s prednostnimi pasovi za avtobuse (Grafika: Andrej Panker).

Sl. 10: Izvennivojsko križišče s podzemno postajo JPP in podhodom (Grafika: Andrej Panker).

Sl. 11: Postaja tramvaja na železniški postaji v Gradcu (Vir: www.styria-mobile.at).

Sl. 12: Postaja Santo Ovidio v Portu (Vir: <http://lt-studios.com/>).

Sl. 13: Strunasti most v Jeruzalemu (Vir: s-media-cache-ak0.pinimg.com/).

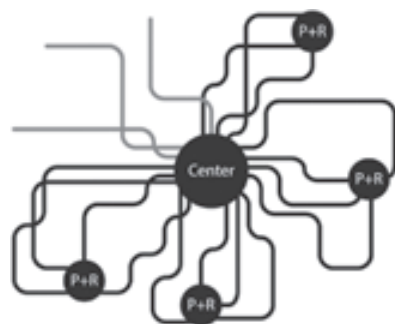
Sl. 14: Izboljšana povezanost parkirišč P+R z linijami JPP (Grafika: Andrej Panker).

Sl. 15: Trenutna povezanost parkirišč P+R z linijami JPP (Grafika: Andrej Panker).

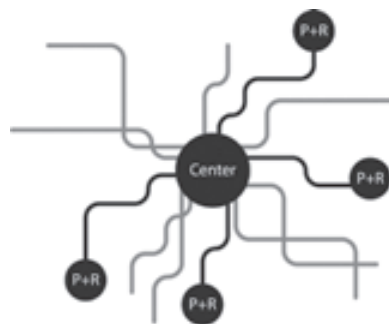


Zaključek

Snovalci prostorske politike MOL so že mnogokrat dokazali, da se dobro zavedajo najbolj perečih problemov, ki pestijo Ljubljano. Na žalost pa jim potrebnih rešitev nikakor ne uspe vpeljati do take mere, da bi prišlo do res korenitih sprememb na bolje. Potrebne so bolj radikalne poteze, ki bodo na začetku občasno pozele tudi neodobravanje z avtomobilom razvijene javnosti. Le celovita integracija vseh oblik javnega potniškega prometa skupaj z uvedbo enotnih vozovnic in uskladitvijo urnikov bi lahko spremenila vedenjske navade ljudi in s tem razbremenila vpadnice, ki bi tako lažje zadihale in postale bolj prijazne za vse uporabnike.



14



15