

## Kako ljubljansko železniško in avtobusno postajo povezati z mestnim prometom?

Geržinič, Nejc

**Publication date**

2022

**Document Version**

Final published version

**Published in**

Finance

**Citation (APA)**

Geržinič, N. (2022). Kako ljubljansko železniško in avtobusno postajo povezati z mestnim prometom? *Finance*. <https://www.finance.si/transport-logistika/kako-ljubljansko-zeleznisko-in-avtobusno-postajo-povezati-z-mestnim-prometom/a/9000006>

**Important note**

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

**Takedown policy**

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

***Green Open Access added to TU Delft Institutional Repository***

***'You share, we take care!' - Taverne project***

**<https://www.openaccess.nl/en/you-share-we-take-care>**

Otherwise as indicated in the copyright section: the publisher is the copyright holder of this work and the author uses the Dutch legislation to make this work public.

# Kako ljubljansko železniško in avtobusno postajo povezati z mestnim prometom?

Potniški center je točka, kjer se križajo poti dnevnih migrantov, izletnikov in mednarodnih popotnikov, zato mora zagotavljati čim boljše storitve javnega prevoza



Nejc Geržinič



Z ureditvijo postaje mestnega avtobusa v podvozu Dunajske ceste bi čas hoje v primerjavi z Bavarskim dvorom skrajšali za polovico, zunajnivojski dostop pa bi omogočil dostop do postaje brez prečkanja ceste in čakanja na semafor.

Foto: Aljaž Babič

Kot kažejo javne razgrnitve in rezultati natečajev, se po dolгих letih načrtovanja le začenja prenova železniške ter avtobusne postaje v Ljubljani.

## Preberite tudi

- **Bomo v Ljubljani dobili rumene pasove na sredini ceste in kaj pravi župan Jankovič**

Projekt, nekdanj znan pod imenom **Emonika**, zdaj pa **Potniški center Ljubljana (PCL)**, bo osrednje in najpomembnejše vozlišče javnega prometa v

6 MESECEV FINANC » 49,99 EUR. DA, ŽELIM DOSTOP »

Sloveniji. To bo točka, kjer se bodo križale poti dnevni migrantov, izletnikov in mednarodnih popotnikov. Zato mora biti ureditev – tako potniškega centra samega kot tudi prometnic okoli njega – usmerjena primarno v zagotavljanje čim boljše storitve javnega prevoza.

## Udobno prestopanje

**Idealen prestop je takšen, da potniki niti ne opazi, da je prestopil.**

Za ureditev kakovostne in privlačne prestopne točke je treba zagotoviti dvoje: udoben prestop ter dobro povezanost z javnim prevozom. Prestopi so za številne potnike precej nezaželeni in pomenijo veliko oviro pri izbiri uporabe javnega prevoza. A dejstvo je, da je za veliko večino poti prestop neizbežen, kar je tudi razlog, da se mnogi ne odločijo za javni prevoz. Za spremembo potovalnih navad je tako nujno zagotoviti, da so prestopi čim boljши. Idealen prestop je takšen, da potnik niti ne opazi, da je prestopil. Poti med sredstvi javnega prevoza morajo biti kratke, čim bolj zaščitene pred vremenom, jasno označene in direktne. Poleg tega mora biti čas čakanja na prestopni točki čim krajši. Čakanje na postaji je že tako precej nezaželeno, čakanje na prestopni točki pa še toliko bolj in vsaka minuta prihranjenega časa čakanja je dobrodošla.

## Odmaknjenost od glavnih mestnih prog

Glede na predstavljene rešitve je videti, da bo za prestop med vlaki in medkrajevnimi avtobusi dobro poskrbljeno. Objekta bosta neposredno drug ob drugem, povezoval pa ju bo novi nadhod nad tiri. Vse prestopne poti bodo tako kratke in v celoti pod streho. Več vprašanj se pojavlja pri dostopnosti mestnega potniškega prometa in njegove povezanosti z novim potniškim centrom. Železniška postaja je namreč odmaknjena od glavne osi mestnega prometa Slovenska–Dunajska, kar precej otežuje dostopnost številnih delov mesta s

ne uporabljajo. Raje se odpravijo peš do Bavarskega dvora ali **Gospodarskega razstavišča** – kar traja tudi do 10 minut –, kjer imajo precej večjo izbiro prog mestnega prometa. Ti potniki bi se seveda lahko peljali z mestnim avtobusom z železniške postaje, a jih očitno nizka frekventnost in posledično dodatno čakanje od tega odvrača.

**Železniška postaja je odmaknjena od glavne osi mestnega prometa Slovenska–Dunajska, kar precej otežuje dostopnost številnih delov mesta.**

## **Obe postaji zamakniti proti Dunajski**

Celoten projekt PCL bi lahko v osnovi bolje zastavili, če bi se upošteval tudi ključni prestop na mestni promet. Železniško in avtobusno postajo bi lahko zamaknili proti Dunajski cesti in tako dostop na perone omogočili neposredno iz podhoda, v katerem bi uredili glavno prestopno točko mestnega potniškega prometa. Podobno ureditev na železniški postaji poznajo v Ženevi.

Enotno prestopno točko bi lahko uredili tudi na zdajšnji lokaciji, tako da bi mestni avtobusi med Gospodarskim razstaviščem in Bavarskim dvorom zavili mimo novega potniškega centra ter prečkali tire prek viadukta ali v predoru (Dunajska–Vilharjeva–viadukt/predor–Trg **OF**–Slovenska). Takšen ovinek ne bi pomenil opaznega podaljšanja potovalnega časa med Bežigradom in centrom mesta, za medkrajevne potnike pa bi pomenil direktno povezavo na večino prog **LPP**. V obeh primerih bi lahko z viadukta ali predora uredili neposredne prestopne na perone, kar pomeni, da bi bil prestop zelo kratek in v celoti pod streho. Glede na načrtovani nadhod nad tiri bi bila razširitev mostne konstrukcije še za avtobusno postajo povsem izvedljiva in tudi estetsko bi se lahko zelo dobro vključila v objekt. Tudi tu obstajajo številni primeri dobrih praks iz tujine. Most nad peroni denimo uporabljajo v Freiburgu v Nemčiji, Haagu na Nizozemskem ter mestu Chur v Švici, predor pa v Strasbourgu, Augsburgu, Linzu, Gradcu ...

## Reorganizacija mestnih prog

Ker so načrti za potniški center večinoma končani, zgornji rešitvi žal nista več možni. Dostopnost prometa tako lahko rešimo z reorganizacijo prog in/ali postajo v podvozu Dunajske ceste. V okviru **Koalicije za trajnostno prometno politiko** smo v predlog ZMAJ – Povezan javni promet v Ljubljani vključili obe rešitvi.

## Tako bi za polovico skrajšali hojo do mestnih povezav

Z ureditvijo postaje v podvozu Dunajske ceste bi čas hoje v primerjavi z Bavarskim dvorom skrajšali za polovico, zunajnivojski dostop pa bi omogočil dostop do postaje brez prečkanja ceste in čakanja na semafor. Ker se bo v sklopu obnove potniškega centra podvoz prenavljal, je to odlična priložnost za ureditev atraktivnega postajališča za uporabnike vlakov in medkrajevnih avtobusov.



Foto: Aljaž Babič

Prenova podvoza pod Dunajsko je odlična priložnost za ureditev privlačnega postajališča LPP za

uporabnike vlakov in medkrajevnih avtobusov.

## Centralna prestopna točka na Bavarskem dvoru

Reorganizacija povezav zahteva predvsem zvišanje frekvence obratovanja in ureditev centralne prestopne točke na Bavarskem dvoru. ZMAJ liniji B in C bi Kolodvor povezali z Bavarskim dvorom, potniki pa bi nanju povprečno čakali manj kot minuto, v najslabšem primeru pa tri minute. Sodobna ureditev prestopne točke na Bavarskem dvoru bi z uporabo dveh otočnih peronov (po zgledu Salzburga) tudi precej olajšala prestopo med progami, tudi v nasprotni

smeri vožnje. Številni potniki bi prestop lahko opravili na istem peronu, v celoti pod streho. Centralna prestopna točka bi bila tako namenjena vsem uporabnikom mestnega javnega prevoza.

## Rumeni pasovi za učinkovitejši pretok – na sredini

**1.500**

ljudi na uro lahko približno prepelje pas za avtomobile.

**4.000**

ljudi na uro lahko prepelje ena učinkovita avtobusna rumena linija ZMAJ.

Za uspešno in učinkovito delovanje kateregakoli od zgoraj navedenih ukrepov je nujna uvedba tako imenovanih rumenih pasov, torej pasov, ki so namenjeni izključno javnemu prevozu. Takšni pasovi so namreč precej bolj učinkoviti pri premikanju velikega števila ljudi. Pas za avtomobile lahko prepelje približno 1.500 ljudi na uro, zgolj ena ZMAJ-linija pa do štiri tisoč. Kot pri drugih rešitvah smo se v Koaliciji za trajnostno prometno politiko tudi pri uvedbi rumenih pasov zgledovali po primerih dobre prakse iz tujine in zato predlagali sredinsko vodene rumene pasove. S potekom po sredini se izognemo konfliktom med desno zavijajočimi avtomobili in avtobusi, ni več nevarnosti, da potnik sestopi z avtobusa neposredno pred kolesarja na kolesarski stezi. Ker so pasovi za avtomobile in avtobuse fizično ločeni, so pri prehodih čez cesto med njimi otoki, ki pešcu omogočijo, da nikoli ni treba prečkati več kot enega ali dveh pasov hkrati. Če bi se v prihodnosti izkazala potreba po povečanju zmogljivosti in po uvedbi tramvaja, pa je to pri sredinskih rumenih pasovih zelo preprosto, saj je treba le vgraditi tirnice.

Foto: Aljaž Babič



Če bi se v prihodnje pokazala potreba po povečanju zmogljivosti in po uvedbi tramvaja, je to pri sredinskih

rumenih pasovih zelo preprosto, treba je le vgraditi tirnice. Na skici: postajališče na Trgu OF pred železniško postajo.

Projekt Potniški center Ljubljana je zaznamovan s številnimi zamujenimi priložnostmi glede kakovostne ureditve javnega prevoza. Zato ne zamudimo še zadnjega vlaka, ki se že pripravlja na odhod, in uredimo potniški center ter okoliške ceste tako, da bodo primarno služile uporabnikom javnega prevoza. Le tako lahko namreč dosežemo zelo nujne spremembe potovalnih navad.