

Javni prostor in prometno vozlišče

Slovenska v zavesti Ljubljancanov

Tadej Žaucer

SLOVENSKA V ZAVESTI LJUBLJANČANOV

Slovenska cesta ima v prostoru že od antike posebno mesto. Emona je nastala na strateškem prehodu ceste skozi Ljubljanska vrata, naravnem prehodu med Ljubljanskim poljem in Barjem. Pri Slovenski cesti gre za traso rimske glavne mestne ulice, *cardo maximus*, ter njenega nadaljevanja, severne vpadnice v Emono oz. itinerarne ceste Emona–Celeia (Korošec, 1991). Trasa sedanje Slovenske ceste je ostala glavna prometnica iz Ljubljane proti severu tudi kasneje, s širitvijo srednjeveškega mesta izven obzidja pa je postopoma ponovno postala glavna mestna ulica. Zanimivo pri tem je, da sta geometrija rimske Emone in smer njene severne vpadnice, ki se je v prostoru ohranila skozi vso zgodovino, dejansko narekovali geometrijo novejših delov Ljubljane – po izgradnji železnice so se razvijali severno od antičnega in srednjeveškega mesta.

Čprav je od ljubljanskih predmestij Bežigrad najmlajši, je prav Slovenska s severnim nadaljevanjem v Dunajsko ob intenzivni urbanizaciji v 20. stoletju obveljala za najpomembnejšo mestno avenijo. S podaljšanjem njenega južnega nadaljevanja, Barjanske, do južne obvoznice je os znotraj mesta dokončana in danes predstavlja hrbtenico mestne podobe.

Slovenska z Dunajsko in Barjansko tvori os, ki se nadaljuje bolj ali manj naravnost na zelo dolgi trasi med Ježico in Barjem. Na njenem severnem koncu so kot pomembna veduta Kamniško-Savinjske Alpe, na južnem Krim. Je edina povezava, ki gre praktično naravnost skozi mesto. Kongresni trg, Pošta, Ajdovščina in Bavarski dvor so lokacije, ki ljubljancanom predstavljajo strogo središče Ljubljane. Prešernov trg je sicer verjetno simbolni center mesta, funkcionalno vozlišče pa ni, vsaj od izgradnje južnega dela »notranjega mestnega obroča« torej Karlovške, Zoisove in Aškerčeve, ko sta Stari in Mestni trg dokončno izgubila pomen za tranzitni promet. Na Slovensko se danes mimo stare Ljubljane stekajo vse glavne vpadnice.

Osrednji del Slovenske, tedanja Šelenburgova ulica, je svoj današnji profil in podobo začela dobivati šele z izgradnjo sedanje Banke Slovenije v 20-ih in Nebotičnika v 30-ih letih 20. stoletja. Do 60-ih let se je, najbolj odmevno z rušitvijo Kozlerjeve hiše, zamenjala celotna zazidava zahodne strani ulice med Ajdovščino in Šubičevu. Z novo, relativno kakovostno arhitekturno podobo in s svojo dominantno lego v strukturi mesta je zato Slovenska, kot osrednji del magistralne osi, tudi danes *cardo maximus* oz. preprosto glavna ulica v mestu.

Pomen osi Barjanska–Slovenska–Dunajska se lepo kaže tudi v dejstvu, da je bil manjkajoči južni del osi neprestano predmet urbanistične misli, vsaj od pojave ideje o južni avtocestni obvoznici in od izdelave generalnega urbanističnega plana v 60-ih. Plan *Ljubljana 2000* iz leta 1986 je južni zaključek magistralne povzdignil na raven monumentalne povezave mesta z Barjem.

REŽIM NA SLOVENSKI KOT PREDMET PRESTIŽA

Vsaka sprememba prometnega režima zbujajo različne odzive. Pri nobeni niso vsi uporabniki prostora enako zadovoljni. Vsaka pomeni poseg v življenjski prostor, ki nekaterim prinese koristi, drugim škodo. Pri Slovenski se velja vprašati, za čigav življenjski prostor pravzaprav gre?

Lastijo si jo vsi. Pešci, stranke lokalov ob njej, potniki javnega potniškega prometa, ki tu prestopajo, kolesarji, ki se pripeljejo v center, avtomobilisti, ki gredo prek centra v smeri sever–jug ali obratno. Vsem se zdi nezaslišano, če Slovenske ne morejo uporabljati, kot se jim zdi najbolj primerno.

Zaradi vsega navedenega Slovenska ostaja simbol prometne dominacije v mestu. Če pri zapiranju stare Ljubljane za motorni promet lahko govorimo skoraj o konsenzu, saj je razumljena bolj kot destinacija in ne kot pot, je pri Slovenski slika povsem drugačna. Pisanje v zvezi s spremembami prometnega režima na Slovenski daje vtis, da gre za prestižni boj za »srce« mesta. V odsotnosti argumentov in

pravih podatkov se poraja vtis, da je izguba možnosti vožnje z osebnim avtomobilom skozi center po Slovenski predvsem razumljena kot poraz avtomobilistične logike urejanja mest. Kdor bo imel Slovensko, bo imel mesto.

Prepoved tranzita osebnih avtomobilov po osrednjem delu Slovenske daje pomemben namig o Ljubljani in njeni prometni politiki. Sprememba režima na Slovenski cesti je tako pomembna zmaga nove paradigme prometnega urejanja mesta oz. nove prometne politike MOL, ne glede na to, da je sočasna uvedba rumenih pasov na dveh vpadnicah morda celo večji korak naprej v tej smeri.

SLOVENSKA V PROMETNEM SISTEMU LJUBLJANE

Slovenska cesta je torej glavna zgodovinska povezava v smeri sever–jug skozi tako imenovana Ljubljanska vrata. Včasih je bila tudi edina pot skozi mesto v smeri sever–jug in tako osnovna prometna komunikacija v mestu. Vendar je postopoma dobila več vzporednih alternativ, predvsem Prešernovo in Tivolsko oz. Bleiweisovo na zahodni strani, na vzhodni pa Resljevo in Kopitarjevo s predorom, nazadnje tudi Roško in Njogoševo z novim Fabianijevim mostom. Danes tako za promet osebnih avtomobilov skozi Ljubljanska vrata obstajajo vsaj tri do štiri možnosti.

Za promet osebnih avtomobilov je značilno, da potrebuje v primerjavi s katerim koli drugim prometnim načinom velike površine za parkiranje na cilju potovanja. (Shoup, 2011) To, da se je po določenem odseku dovoljeno peljati z avtomobilom, še ne pomeni, da do lokacij in storitev ob poti lahko pridemo z avtomobilom. Promet osebnih avtomobilov po Slovenski je do nedavnega med Šubičevu in Ajdovščino potekal brez možnosti ustavljanja ali celo parkiranja. Ob Slovenski že dolgo ni bilo parkirnih mest, niti ni bilo mogoče s Slovenske zapeljati na ulice s parkirnimi mesti. Za avtomobilski promet torej ob Slovenski ni bilo nobenega cilja. Za promet osebnih avtomobilov med Ajdovščino in Šubičevu, kakršen je bil pred spremembo ureditve, bi bilo popolnoma vseeno, če bi na primer potekal pod zemljo. Ulica namreč ni imela od tega prometa nobene koristi. Lokali ob njej ga niso rabili, pešci bolje shajajo brez, avtobusi so zdaj hitrejši, po novem je celo dovolj prostora za kolesarje.

Podobno velja tudi za sosednje odseke – parkiranja ni ob Slovenski do začetka Barjanske, niti do začetka Dunajske. S stališča povezanosti posameznih lokacij v mestu je torej vseeno, če po osrednjem delu Slovenske ni dovoljen osebni motorni promet.

Parkirna mesta v bližini so v garažnih hišah ali pa v sosednjih ulicah, ki pa zaradi prometnega značaja Slovenske pred spremembo s strani taiste Slovenske niso bile dostopne. Ulice, ki se na tem odseku priključujejo, so bile proti njej bodisi zaprte za motorni promet bodisi so se slepo končale pred njo, tako da režim na Slovenski sploh nima vpliva nanje.

Kolesarji, nasprotno, imajo cilj na območju Slovenske ceste. V izteku vseh ulic na Slovensko so kolesarska stojala pogosto povsem zasedena, tudi postaja mestnega kolesa Bicike(lj) pri Nami je ena od dveh najbolj frekventnih.

Za javni potniški promet je slika spet drugačna. Alternative praktično ni: vzporedne poti so s stališča lokacije avtobusnih postaj neprimerljive, saj so programske bistveno revnejše. Poleg tega je struktura mesta taka, da je prestopanje med linijami LPP, ki se zaradi zvezdaste oblike mesta s poudarjenimi kraki ob vpadnicah pretežno radialno stekajo v center, možno le na območju Slovenske. Promet mestnih avtobusov bi bilo bistveno težje umakniti s Slovenske, poleg tega bi na drugih trasah težje pokrival staro mestno jedro, ki je za promet zaprto.

Za potnike LPP, ki po izstopu z avtobusa postanejo pešci, je zato Slovenska ključna mestna ulica, z glavnimi prestopnimi postajališči pa tudi najpomembnejši cilj v mestnem središču. Za avtobusni promet dobre alternative ni.

Slovenska, z vsem programom, ki je ob njej, tako avtomobilistom že dolgo ni bila

bolj dostopna, kot jim je prav po spremembi prometnega režima. Zaradi odsotnosti tranzitnega prometa je namreč olajšan dostop do parkirnih mest, predvsem do podzemne garaže pod Kongresnim trgom, od koder je do vsebin ob Slovenski najbliže. Ker ustavljanje oz. parkiranje ob Slovenski tako ali tako že prej ni bilo mogoče, dejansko lahko trdimo, da je za obiskovalce Pošte ali Konzorcija, ki pridejo z avtomobilom, destinacija bolje dostopna kot prej!

Poleg tega se je po pričevanju uporabnikov (saj uradnih podatkov ni) gneča po spremembi prometnega režima zmanjšala tudi na prečnih smereh in povezanih odsekih. Predvsem to velja za odsek Slovenske med Aškerčevo in Šubičevo ter za povezavo Gosposvetske, Dalmatinove in Tavčarjeve. Promet se na tej edini prečni povezavi prek mestnega središča v smeri vzhod–zahod ne ustavlja več pri prečkanju Slovenske na Ajdovščini – torej se je za osebne avtomobile na tej relaciji celo nekoliko olajšal.

PODATKI O PROMETU IN NAPOVEDI

Dodaten problem pri razpravah o urejanju prometa v Ljubljani je ta, da podatkov bodisi ni bodisi do njih ni prav lahko priti. Na ravni države obstajajo dobri podatki, dostopni tudi splošni javnosti. Podatki o obremenitvi posameznih odsekov oz. povprečnem letnem dnevnom prometu (PLDP) za državne ceste so na razpolago. Prav tako so dosegljivi razni drugi podatki, npr. o dnevni mobilnosti prebivalstva med občinami ... Vemo torej, koliko ljudi dnevno prihaja v Ljubljano na delo iz drugih občin, vemo, koliko se jih pelje z avtobusi in vlaki, vemo, koliko je na državnih cestah avtomobilov.

Znotraj mesta je na razpolago bistveno manj podatkov. Nekateri sicer obstajajo, a niso javno dostopni, spet drugih preprosto ni. Ne vemo, recimo, koliko ljudi se vsakodnevno vozi na delo z Viča za Bežigrad, ne vemo prav natančno, koliko je (zasebnih in javnih) parkirnih mest v posameznem mestnem predelu, kaj šele, da bi vedeli, kdaj in koliko so zasedena. Poleg tega je v mestu praviloma več alternativnih poti, kar naredi opazovanje bolj zapleteno.

Tudi ko podatki za preteklost in sedanost so, je težko napovedovati promet. Po daljšem času nagle rasti predvsem osebnega motornega prometa je v zadnjih letih moč zaznati tudi nekatere spremembe v nasprotni smeri. Tako po podatkih DARS-a (2013) promet na slovenskih avtocestah stalno narašča, najbolj drastično z uvedbo vinjet leta 2008, po tem letu pa vse manj. V letu 2012, za katero so objavljeni zadnji podatki, je promet na skoraj vseh avtocestah upadel. Za to spremembo seveda lahko okrivimo krizo, vendar podatki iz ZDA (Badger, 2013) kažejo, da gredo tudi tam številke v podobno smer. Promet enostavno ne more rasti v nedogled, ker za to ni nobenega razloga!

V taki luči je treba razumeti tudi črnooglede napovedi o kolapsu prometa v Ljubljani po spremembi prometnega režima na Slovenski. Podobne napovedi, čeprav v povsem drugačnem kontekstu in merilu, smo leta 2011 spremljali po medijih, ko so za en vikend zaprli avtocesto št. 405 v Los Angelesu (ZDA). Ob napovedi popolnega kolapsa so letalske družbe uvedle celo komercialne lete znotraj metropolitanskega območja, nazadnje pa se ni zgodilo nič, le skupina kolesarjev je dokazala, da so na cilj prišli hitreje kot letalo! (Vanderbilt, 2011 in MacMichael, 2011)

Drugi primer je Alaskan Way Viaduct, avtocestni viadukt skozi središče Seattla (ZDA), ki ga nameravajo zaradi dotrajanosti odstraniti. Ker se je napovedoval prometni kolaps, so se prebivalci na referendumu odločili za gradnjo izredno dragega nadomestnega tunela pod mestom, ob začetku pripravljanih del pa je promet na viaduktu tudi brez tunela upadel za slabo polovico! (Williams-Derry, 2014)

Tudi v Ljubljani se s spremembo prometnega režima, kot zdaj že vemo, promet ni ustavil. Nekateri kritiki spremembe prometnega režima na Slovenski napovedujejo možnost kolapsa tudi kasneje, recimo, ko bo zgrajena Emonika. (Petkovšek,

2013) Tudi če bi bilo to res, ali ni morda treba pod vprašaj dati predvsem ta megaloprojekt, če bi res povzročil takšne probleme?!

SLOVENSKA IN JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)

Kakšen je torej resničen pomen Slovenske ceste v prometni shemi Ljubljane? Za razliko od ulic, ki jih je Ljubljana za promet zaprla v zadnjih letih, je Slovenska vedno bila prometna cesta, in to tudi ostaja. (Peterlin, 2013) Čopova, Wolfova, Trubarjeva in Stritarjeva ulica, Stari, Mestni in Ciril-Metodov trg ter vsa nabrežja in mnoge manjše ulice so bili pred zaprtjem namenjeni predvsem parkiranju, zelo malo lokalnemu prometu in deloma mestnim avtobusom.

Zapiranje je pomenilo ukinitvev nekaj parkirnih mest, ki pa jih je mesto že nadomestilo v garažnih hišah. Prebivalci imajo nekoliko otežkočen dostop, a v zameno se jim je dvignila kakovost bivanja (manj hrupa, čistejši zrak, urejena okolica ...), mesto pa je pridobilo odlične, živahne javne prostore. Te ulice in trgi so danes v glavnem polni življenja.

Pri Slovenski gre za povsem drugo zgodbo. Tudi ob njej so bili pred spremembo prometnega režima lokali, manko površin za pešce, prepoved za kolesarje. Vendar je ključna razlika ta, da po Slovenski vozijo mestni avtobusi, ki imajo na njej tudi dve za prestopanje najpomembnejši postajališči: Pošta/Konzorcij in Bavarski dvor. Slovenska je za sistem javnega prometa v Ljubljani osrednje vozlišče, od 24 prog LPP, ki danes vozijo skozi Ljubljano¹, jih gre 18 prek vsaj ene od teh postaj, od njih 13 prek postajališča Pošta/Konzorcij.

Kot je opozoril Peterlin (2013), pri Slovenski nikakor ne moremo govoriti o zaprtju ceste za promet, temveč o spremembi prometnega režima in preureditvi javnega prostora. Ključna ni prepoved vožnje z osebnimi avtomobili, ampak boljša storitev za potnike JPP na tej lokaciji in boljša pretočnost centra mesta za javni promet. Za boljši JPP je izredno pomembno, da so bili hkrati vzpostavljeni tudi rumeni pasovi, rezervirani za JPP na dveh vpadnicah. Ker imajo avtobusi na cesti neprimerno večjo kapaciteto od avtomobilov, poleg tega pa v središču ne potrebujejo parkirnih mest, je s spremembo prometnega režima zmogljivost Slovenske v resnici narasla.

Postajališče Pošta je najpomembnejše izhodišče za dostop v mestno središče z javnim prometom, zato sta zelo pomembni tudi hodljivost in prijetnost javnega prostora ob postajališču. Slovenska ni in ne more postati primerljiva, recimo, s Čopovo ali Ciril-Metodovim trgom (ta je po spremembi prometnega režima zaživel povsem na novo), saj bo ostala predvsem vozlišče javnega prometa in s tem stična točka med središčem in ostalimi deli mesta.

Gre za drugačno, bolj metropolitansko živahnost. Na Ciril-Metodovem trgu je v ospredju prosti čas, na Slovenski pa poslovni, delovni utrip glavnega mesta. To ne pomeni, da na Slovenski ni prostora za »špansko«, niso pa pritožbe dejavnosti prevladujoče, kot se s promocijo »zapiranja Slovenske« pogosto ustvarja napačen vtis. Nasprotno – Slovenska se mora kot prometno vozlišče JPP okrečiti kot najpomembnejša vstopna točka za mestno središče, ki je, ob koncentraciji lokalov in trgovin, območje, kamor se prebivalci in turisti podajajo preživljat prosti čas.

Opombe

- 1 Izvzete so linije, ki ne gredo skozi mesto oz. se začnejo na končnih postajah glavnih linij (15, 21, 28, 29, 30, 52, 53, 60, 61), proge, ki imajo alternativen potek (3/3b, 6/6b, 14/14b, 19i/19b, nočne, nedeljske linije ...) pa so štete le po enkrat.

SKLEP

Pogosta bojazen, da omejevanje prometa osebnih avtomobilov ni dobro za lokalno gospodarstvo, je bila večkrat ovržena, v raziskavah so na primerih iz Melbourne (Lee & March, 2010) in Portlanda (Clifton, Morrissey & Ritter, 2012) dokazali, da so kolesarji celo boljše stranke kot avtomobilisti. Na obisk lokala sicer v povprečju zapravijo manj, zato pa se večkrat vrnejo in so v skupnem boljše stranke. Dodatna korist je seveda ta, da ustvarjajo kolesarji in pešči živahnejši utrip, saj zaradi manjših hitrosti in očesnega stika bistveno več doprinesejo k življenju na ulici.

Nekatere širitve cest se upravičuje tudi z domnevo, da so širše ceste pač bolj sodobne in da bi Ljubljana pač zaradi ugleda morala stremeti k temu, da bi bile njene ceste široki bulvarji. (Alič, 2014) Vendar bulvarja ne določi prometni profil. Bulvar naredi obodna zazidava z ustrežno arhitekturo in s programom, predvsem v pritličjih. Širina bulvarja je povezana s pomenom javnega prostora med izstopajočimi arhitekturnimi objekti ob njem, potreben del prometnega profila je edino dovolj udoben pločnik. Bulvar je bulvar zaradi kakovostno zasnovanega javnega prostora in živahnega uličnega življenja. Bulvarji, oblikovani le za avtomobile, pa nikakor niso več tema za 21. stoletje.

V zgodbi o Slovenski cesti in njenem preoblikovanju je mnogo nesporazumov in nezaupanja. Predstavlja se kot zapiranje za promet, kar ni. Predstavlja se kot arhitekturno-oblikovalski problem, kar tudi, vsaj v prvi vrsti, ni. V bistvu je najbolj nerodno, da debata o prometnem preurejanju in oblikovanju javnega prostora ni odprta. Uporabnikom prostora gotovo ni vseeno, katero vrsto in koliko dreves bodo zasadili ali kako bo strukturirano tlakovanje površin, po drugi strani pa tudi ne moremo o takih vprašanjih odločiti na referendumu.

Kar bi potrebovali, je dobra obveščенost javnosti v vseh fazah postopkov, vključevanje vseh deležnikov, predvsem upravljalca in načrtovalca JPP v postopke priprave ureditev ter ne nazadnje kakovostno javno razpravo, podprto s podatki. Z veliko podatki – o rabi prostora, o prometnih tokovih (pešcev, kolesarjev, potnikov JPP, avtomobilov), o parkirni politiki, zasedenosti parkirišč, cenah, potovalnih časih ... Sprememba prometnega režima in povezane ureditve javnega prostora na glavni mestni ulici ni in ne sme biti avtorsko delo. Gre za skupen napor odločevalcev, dobro informirane javnosti in seveda osveščenih načrtovalcev.

In za konec vprašanje: Kaj bi še bilo vredno spremeniti na Slovenski? Mogoče bi jo za začetek lahko preimenovali iz ceste nazaj v ulico. To bi bilo promocijsko vsekakor primerneje, kot da se neprestano govori o njenem zaprtju.

Viri

- Alič, V. (19. 2. 2014). Za majhen denar bi pomirili živčne voznike. Dnevnik. Ljubljana. <https://www.dnevnik.si/slovenija/ljubljana/za-majhen-denar-bi-pomirili-zivcne-voznike>
- Badger, E. (2013). America's Driving Less, and This Evidence Suggests It's Not About the Economy. The Atlantic Cities. (11. 3. 2014) <http://www.theatlanticcities.com/commute/2013/08/americas-driving-less-and-evidence-suggests-it-cant-be-just-about-economy/6706/>
- Clifton, K. J., Morrissey, S., & Ritter, C. (2012). Catering to the Bicycling Market. TR News, (280). <http://ppms.otrec.us/media/1343150624500eda206e32d.pdf>
- DARS (2013). Analiza obstoječih AC. (11. 3. 2014) https://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Prometne_obremenitve/Analiza_obstojecih_AC_96.aspx
- Korošec, B. (1991). Ljubljana skozi stoletja: Mesto na načrtih, projektih in v stvarnosti. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Lee, A., & March, A. (2010). Recognising the economic role of bikes: sharing parking in Lygon Street, Carlton. Australian Planner, 47(2), 85–93. doi:10.1080/07293681003767785
- MacMichael, S. (2011). Faster than a speeding jet! Cyclists win Flight vs Bike challenge in California. road.cc. (11. 3. 2014) <http://road.cc/content/news/38986-cyclists-win-todays-flight-v-bike-challenge-california>
- Peterlin, M. (november 2013). Niste običali v prometu. Vi ste promet. In lahko izbirate. Ljubljana, 3.
- Petkovšek, J. (21. 9. 2013). Masarykova in Njegosova bosta pokali po šivih. Delo. Ljubljana. <http://www.delo.si/novice/ljubljana/masarykova-in-njegoseva-bosta-pokali-po-sivih.html>
- Shoup, D. C. (2011). The High Cost of Free Parking (p. 800). Chicago, Washington, D.C.: APA Planners Press.
- Vanderbilt, T. (2011). Carmageddon Challenge: Can Los Angeles cyclists beat a plane from Burbank to Long Beach? How my idle tweet spawned an epic transportation showdown. Slate. (11. 3. 2014) http://www.slate.com/articles/life/transport/2011/07/carmageddon_challenge.html
- Williams-Derry, C. (2014). Traffic on the Alaskan Way Viaduct Has Collapsed. Sightline Daily. (11. 3. 2014) <http://daily.sightline.org/2014/02/19/collapsing-traffic-on-the-alaskan-way-viaduct>