

Emonika - glavna potniška postaja ali fiasko v središču mesta?

Emonika – izredna lokacija sredi prestolnice

Po skoraj dvajsetih letih in nekaj neuspešnih poskusih premikov naj bi sedaj območje med Masarykovo, Vilharjevo, Dunajsko cesto ter Trgom OF le začelo spreminjati podobo. Načrtovani večnamenski sklop objektov s svojimi 150.000 m² bo predstavljal največji gradbeni projekt v Sloveniji.

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) zato poziva, da je nujna premišljena, namensko ustrezna in dolgoročno smotrna izraba prostora - namenjena predvsem uporabnikom JPP ter drugim trajnostnim oblikam prometa.

Projekt naj bo usmerjen v spreminjanje potovalnih navad ljudi in doseganje že zadanih ciljev - v povečanje deleža pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega potniškega prometa.

Po navedbah medijev celotno investicijo ocenjujejo na 350 milijonov evrov. Slabo tretjino naj bi prispevala država za javni del projekta. Do leta 2024 naj bi tako posodobili železniško in avtobusno postajo ter zgradili poslovno stavbo Slovenskih železnic. Kljub izredni lokaciji in pomembnosti investicije pa gradbeni načrti javnosti še niso bili predstavljeni.

Preostali del investicije v vrednosti 350 milijonov evrov bi pokrila zasebni poslovni partner. Mendota Invest. Ta načrtuje gradnjo trgovsko-zabavišnega dela, hotela in garaž z 2000 parkirnimi mesti.

Nujna vprašanja

GRADBENI NAČRTI

Kdaj bodo predstavljeni gradbeni načrti Emonike?

Trenutno razpoložljive informacije kažejo, da je načrtovana funkcija Emonike daleč od zgledno načrtovane avtobusne oz. železniške postaje, temveč nakupovalni, hotelski in zabavišni center, v katerega se bodo obiskovalci odpravili z avtomobili.

PARKIRNA MESTA

S kakšno vizijo razvoja Direkcija za infrastrukturo opravičuje potrebo po 2000 parkirnih mestih?

Glavna železniška postaja v Gradcu (TG Bahnhof) dnevno prepelje 30.000 potnikov, skupaj z bližnjo TG Annengasse ponuja največ 750 parkirnih mest. Po trenutnih navedbah naj bi Ljubljanska postaja prepeljala 20.000 dnevni potnikov, kar bi opravičevalo štirikrat manj parkirnih mest od predvidenih. Čezmerna ponudba parkirnih mest bi povzročila še več prometnih zastojev. Načrtovani poseg je v neskladju s Celotno prometno strategijo Mestne občine Ljubljana, ki predvideva zmanjšanje avtomobilskega prometa na vpadnicah za 20 %.

ŽELEZNICA

Na čem je osnovan izračun števila dnevni potnikov nove železnice?

V Ljubljano se dnevno pripelje 130.000 osebnih avtomobilov, čeprav je strateški cilj MOL do leta 2020, da bo 2/3 poti v Ljubljani opravljenih na trajnostni način.

Ali izračun predvidenih uporabnikov avtobusne in železniške postaje vsaj deloma zajema tudi trenutne dnevne uporabnike osebnih avtomobilov in s tem prispeva k zmanjšanju izpustov osebnega motoriziranega prometa?



JPP

Kakšni so načrti glede dnevnih uporabnikov JPP (avtobusov)?

Kakovostna ponudba javnega potniškega prometa mora biti hitra, dostopna in ugodna; omogočati mora možnost preprostega prestopanja med različnimi prevoznimi sredstvi (avtobus – vlak – kolo – avtomobil). MOL si je zadala, da bo na mestnih vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil. Kako se s temi cilji razvoja mesta skladajo trenutni načrti Emonike?

Ali je dobra navezava mestnega potniškega prometa na železniško postajo kakorkoli predvidena v projektu, ali se bo še naprej ohranjala trenutna (ne)zadostna dostopnost do železniške postaje ter z nje?

Železniška postaja je trenutno namreč (zelo) slabo povezana z večino Ljubljane. Številni deli mesta niti nimajo povezave do železniške postaje, kot sta Bežigrad in Vič, kjer se nahajajo številne fakultete, delovna mesta in javna uprava. Četrta Šiška, Šentvid in Rudnik (med drugimi) pa imajo povezavo do postaje le na papirju, saj avtobusi vozijo na 15 min ali še bolj poredko. Večina potencialnih uporabnikov železnic namreč nima službe, šole in drugih storitev dovolj blizu za pešačenje s postaje. Glavne železniške postaje po svetu so glavna vozlišča tako medkrajevnega kot mestnega prometa, in glede na to da je to njihov glavni namen, mora biti intermodalnost in povezanost države, regije in mesta primarni cilj takšnega projekta.

Ali se pri načrtovanju železniške in avtobusne postaje upošteva potencialna rast števila potnikov in za koliko (future-proof), tako pri zadostnih potniških površinah kot pri številu peronov in tirni shemi?

V Ljubljano se iz sosednjih občin dnevno pripelje preko 130.000 ljudi (večinoma v par urah jutranje konice), trenutna postaja na povprečen delovni dan sprejme okoli 15.000 potnikov. Potencial za večje števila potnikov je torej velik, predvsem glede na trenutno železniško ponudbo.

KOLESA, SKIROJI

Koliko pokritih in varovanih parkirnih mest za kolesa (stojala in kolesarnice) je predvidenih? Kako je z načrti izposojevalnic koles (BicikeLJ)? Koliko polnilnic za e-kolesa ter e-skiroje?

NAKUPOVALNO SREDIŠČE

Slovenija dosega največjo kvadraturu trgovskih centrov na prebivalca v Evropski uniji. S kakšno raziskavo, argumentom utemeljujemo potrebo po novih nakupovalnih središčih?

MESTNI TOPLOTNI OTOKI

Kakšna ozelenitev je predvidena na lokaciji Emonike? Koliko bi se dvignila temperatura v Ljubljani, če na obravnavani površini ne bi bilo ustrezne ozelenitve?

Vizija prihodnosti

Vizija razvoja Ljubljane stremi k doseganju najvišje kakovosti bivalnega okolja. To naj bi dosegali z:

- visokokakovostnim, učinkovitim in dostopnim javnim prevozom,
- zagotavljanjem dobrih pogojev za hojo in kolesarjenje,
- ureditvijo zelenih in vsem dostopnih javnih površin,
- vključenostjo prebivalk in prebivalcev, spodbujenih k zdravemu načinu življenja.

KTPP spodbuja k nujnemu premisleku glede načrtovanega projekta

Emonika namreč predstavlja izredno središčno lokacijo, ki bi lahko imela pomnoževalne učinke:

- prostore javne uprave, univerzalno dostopne s sredstvi javnega prevoza,
- glavno in največje vozlišče trajnostne mobilnosti: mestni in medkrajevni javni prevoz, aktivna mobilnost in deljena mobilnost.

Prepričani smo, da bomo le z ustrežnejšimi načrti lahko uresničili zadani cilj razvoja takšnega mesta, ki bo lahko omogočilo kakovostno bivalno okolje, izboljšanje kakovosti zraka in širše možnosti za zdrav življenjski slog.

V imenu KTPP:
Katarina Žakelj,
CIPRA Slovenija
katarina.zakelj@cipra.org