

poglobitev železnice in celovit razvoj mesta Ljubljana

mojca
sašek divjak
alozij juvanc



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Kot prispevek za tematsko številko AB smo pripravili nekaj razmislekov o železniškem prometu v Ljubljani, ki so povezani predvsem z delom pri izdelavi predloga Strategije prostorskega razvoja Mestne občine Ljubljana (naročnik MOL, izvajalec Urbanistični inštitut RS). Ker smo šele v delovni fazi priprave predloga strategije, je članek le razmišljanje o možnih variantnih rešitvah za poglobitev železniškega prometa v Ljubljani. Poleg tega se zavedamo, da bo za končno odločitev o železniški infrastrukturi na območju MOL potrebna izdelava podrobnejše projektne naloge, ki bo poleg tehniških rešitev vsebovala tudi oceno stroškov realizacije variantnih zasnov. Za izhodišče sta nam poleg drugih študij služili predvsem Prostorska zasnova MOL [1] in Projektna naloga za strokovne podlage razvoja železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča. [2]

Celovit razvoj mesta Ljubljana

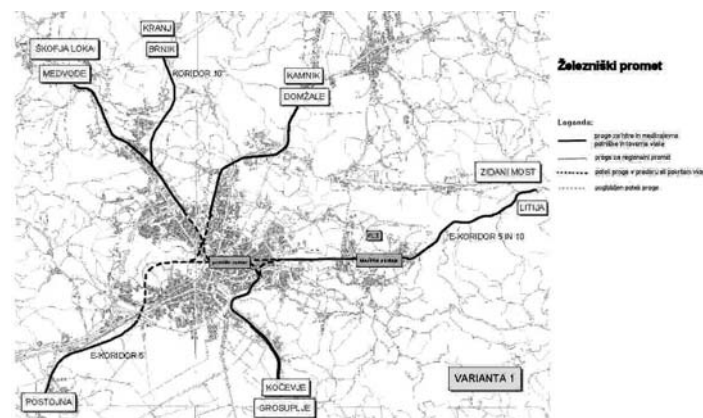
Pri načrtovanju razvoja celotnega mesta Ljubljana je železniški promet eden ključnih dejavnikov. Že prva železniška proga skozi Ljubljano, t. i. južna železnica Dunaj-Trst (zgrajena v letih 1849-1857), je močno vplivala na hitrejši razvoj mesta. Pravzaprav je bila zgrajena na njegovem robu, na periferiji takratne Ljubljane, ki je štela le 20.000 prebivalcev. V drugi polovici 19. stoletja so ji sledile še druge železniške povezave, ki so se tudi priključevale na postajo Ljubljana. Maks Fabiani je pravilno ocenil, da je železnica ovira za nadaljnji razvoj mesta (v pojasnilih k načrtu za severni del mesta iz leta 1899). Razmišljal je o »preložitvi južne postaje«, saj je južna železnica »velika zapreka organskemu razvoju mesta«. [3] Zato je projektiral ceste južno in severno od nje, tako da bi jih lahko povezali po ureditvi oz. prestavitvi železnice, ki jo je v kasnejšem načrtu tudi prikazal (skupaj s premestitvijo glavnega kolodvora in predorom pod Rožnikom). [4] Razmišljanja o rekonstrukciji ljubljanskega železniškega vozlišča so se začela pojavljati že konec 19. stoletja, vendar do bistvenih sprememb ni prišlo. Ljubljana se je od takrat močno razširila, večal in spreminjal se je tudi njen železniški (potniški in tovorni) promet. Zato so se problemi razvoja mesta in njegove razrezanosti z železniško infrastrukturo še poglobljali. Čeprav so se že od leta 1938 periodično pojavljale tudi zahteve po poglobitvi železniške proge na območju Ljubljane, do nje ni prišlo. Ob načrtih za novi potniški center Ljubljana (PCL) pa so se tako razmišljanja spet obudila, ker se je ob tem pokazala izredna priložnost za kakovostnejšo ureditev mesta. Poglobitev železnice bi bistveno vplivala na osrednji del mesta, urejanje celotnega ljubljanskega železniškega vozlišča in tudi na območje novega potniškega centra. S tem bi lahko vzpostavili nivojske cestne povezave med centralnim delom mesta ter bežigraskim in šišenskim območjem, pa tudi direktno peš poti (brez podhodov pod železnico) s Tivolijem. Poleg tega bi pridobili pomembne površine za reurbanizacijo v ožjem mestnem središču.

Ljubljansko železniško vozlišče

Ljubljana je železniško vozlišče, na katerem se stikajo evropske (koridorja 5 in 10), državne in regionalne železniške proge. Železniška infrastruktura je zastarela in potrebna temeljite prenove. Pri definiranju najprimernejšega vodenja železniških prog na območju mesta je treba upoštevati predvsem vplive železniških prog na možnosti za razvoj mesta, vplive železniškega prometa na okolje, zmanjšanje celotne dolžine poteka železniških prog (združevanje koridorjev) na območju mesta, možnosti realizacije itd. Predstavljamo dve delovni variantni zasnove, pri katerih so na območju centralnega dela mesta vse železniške proge poglobljene (denivelirane). Vodene so v skupnih koridorjih, pokritem vkopu ali predoru. Rešitve za poglobitev izhajajo iz različic v Prostorski zasnovi (MOL 2002), vendar so delno spremenjene ter prilagojene poglobitvi na območju potniškega centra ter zahodno od njega. Severna tovorna obvozna proga (Trata-Črnuče-Polje) je v celoti opuščena, ker je problematična glede izgube prostora, vnovičnega zapiranja za razvoj mesta in okoljskih problemov. Poleg tega predlagamo tudi poglobitev hitre železnice in tovarne proge, ki bi jih speljali v dva samostojna tunela. Tako bi Ljubljana v PCL dobila hkrati tudi postajališče hitre železnice, izognila pa bi se tovorni obvozni progi. Predlog je izdelan v dveh variantah in eni podvarianti. Obe predvidevata gradnjo nove gorenjske proge mimo Brnika do Kranja. S tem bi smiselno povezali tudi ljubljansko letališče z mestom. Obstoječa proga prek Škofje Loke do Kranja pa ostaja kot regionalna železnica.

Varianta 1 (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Potek primorske proge je preurejen v denivelacijo pri Dolgem mostu. Ohranjen je potek gorenjske proge do mestne hitre ceste (severne obvoznice).



Varianta 1 (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)



Gorenjska proga je poglobljena od mestne hitre ceste (obvoznice) proti potniškemu centru, kamniška proga je poglobljena od postajališča Brinje proti potniškemu centru. Dolenjska proga je poglobljena od Hrdeckega ceste proti potniškemu centru.

Varianta 2a (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Varianta 2 (2a in 2b)

Vodenje železniških prog naj bi se po tej zasnovi izvedlo enako kot pri varianti 1.

Nova glavna gorenjska proga (vzhodno od Šmarne gore in avtoceste) se nadaljuje v poglobljenem poteku od Trate, zahodno od Rožnika in skozi hrib v enotnem predoru s primorsko progjo. Takšno možnost dopuščamo kot pogojno sprejemljivo, ker moramo opozoriti na mnogo zelo neugodnih prostorskih omejitev (gosta poselitve, visok nivo talne vode, površinske vode, konflikt s priključkom Koseze, ohranjeno naravno okolje Rožnika).

Različica 2 ima dve podrazličici (2a in 2b), ki se razlikujeta samo po načinu vodenja regionalne gorenjske proge med mestno hitro cesto (severno obvoznico) in potniškim centrom. Pri podrazličici 2a se do nadvoza nad Drenikovo cesto ohranja obstoječa proga, od tam dalje pa se izvede poglobitev proti potniškemu centru. Pri podrazličici 2b se proga od mestne hitre ceste proti centru opusti in se preusmeri severno od Litostroja do spoja s kamniško progjo.

Varianta 2b (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Sklep

Glede na obsežnost in zahtevnost realizacije so pri odločitvah za različne poteka železniških prog (v nivoju in s poglobitvijo) nujne dobre ekonomske in tehniške preveritve. Poglobitev železnice bi vplivala na širše območje mesta, ne le na ureditev PCL, zato bi morali prometno in mestno problematiko celovito preučiti. Vendar moramo upoštevati, da se s poglobitvijo železnice odpirajo tudi možnosti novih zazidav in programov v najožjem mestnem središču, povezanih s PCL kot novim prometnim, poslovnim in komercialnim središčem z izrazitim prepletom funkcij.

Rešitev železniškega vozlišča je projekt državnega pomena, pri katerem je treba upoštevati urbanistične zahteve, povezane z načrtovanjem mesta in širše regije. Z modernizacijo in poglobitvijo železnice bi Slovenija lahko pridobila dobro organizirano osrednje prometno vozlišče, Ljubljana pa možnost za boljše organiziran osrednji del mesta in nujno potreben nov razvojni zagon.

Kot prispevek za tematsko številko AB smo pripravili nekaj razmislekov o železniškem prometu v Ljubljani, ki so povezani predvsem z delom pri izdelavi predloga Strategije prostorskega razvoja Mestne občine Ljubljana (naročnik MOL, izvajalec Urbanistični inštitut RS). Ker smo šele v delovni fazi priprave predloga strategije, je članek le razmišljanje o možnih variantnih rešitvah za poglobitev železniškega prometa v Ljubljani. Poleg tega se

zavedamo, da bo za končno odločitev o železniški infrastrukturi na območju MOL potrebna izdelava podrobnejše projektne naloge, ki bo poleg tehniških rešitev vsebovala tudi oceno stroškov realizacije variantnih zasnov. Za izhodišče sta nam poleg drugih študij služili predvsem Prostorska zasnova MOL [1] in Projektna naloga za strokovne podlage razvoja železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča. [2]

Celovit razvoj mesta Ljubljana

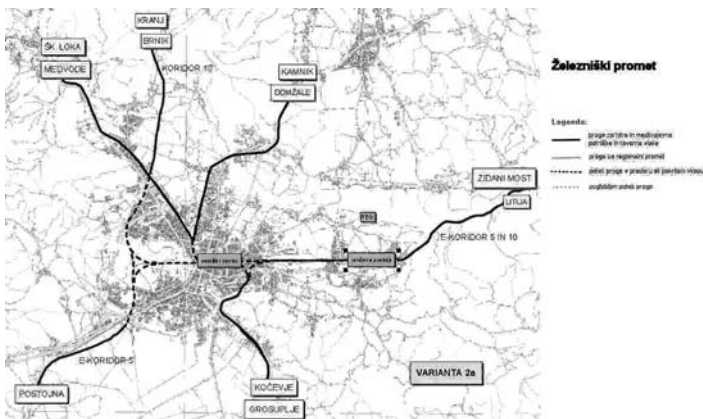
Pri načrtovanju razvoja celotnega mesta Ljubljana je železniški promet eden ključnih dejavnikov. Že prva železniška proga skozi Ljubljano, t. i. južna železnica Dunaj-Trst (zgrajena v letih 1849-1857), je močno vplivala na hitrejši razvoj mesta. Pravzaprav je bila zgrajena na njegovem robu, na periferiji takratne Ljubljane, ki je štela le 20.000 prebivalcev. V drugi polovici 19. stoletja so ji sledile še druge železniške povezave, ki so se tudi priključevale na postajo Ljubljana. Maks Fabiani je pravilno ocenil, da je železnica ovira za nadaljnji razvoj mesta (v pojasnilih k načrtu za severni del mesta iz leta 1899). Razmišljal je o »preložitvi južne postaje«, saj je južna železnica »velika zapreka organskemu razvoju mesta«. [3] Zato je projektiral ceste južno in severno od nje, tako da bi jih lahko povezali po ureditvi oz. prestavitvi železnice, ki jo je v kasnejšem načrtu tudi prikazal (skupaj s premestitvijo glavnega kolodvora in predorom pod Rožnikom). [4]

Razmišljanja o rekonstrukciji ljubljanskega železniškega vozlišča so se začela pojavljati že konec 19. stoletja, vendar do bistvenih sprememb ni prišlo. Ljubljana se je od takrat močno razširila, večal in spreminjal se je tudi njen železniški (potniški in tovorni) promet. Zato so se problemi razvoja mesta in njegove razrezanosti z železniško infrastrukturo še poglobljali. Čeprav so se že od leta 1938 periodično pojavljale tudi zahteve po poglobitvi železniške proge na območju Ljubljane, do nje ni prišlo. Ob načrtih za novi potniški center Ljubljana (PCL) pa so se taka razmišljanja spet obudila, ker se je ob tem pokazala izredna priložnost za kakovostnejšo ureditev mesta.

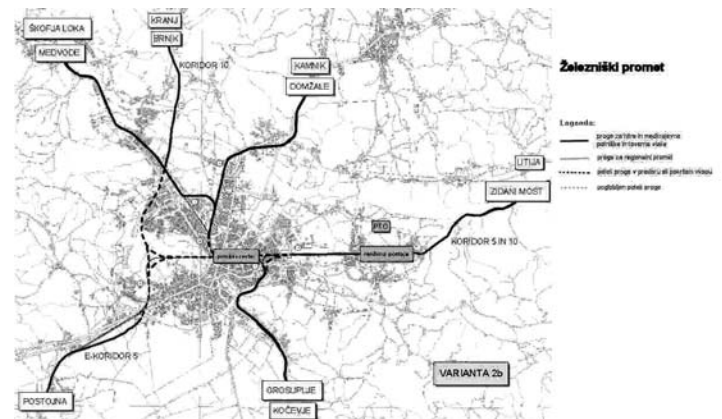
Poglobitev železnice bi bistveno vplivala na osrednji del mesta, urejanje celotnega ljubljanskega železniškega vozlišča in tudi na območje novega potniškega centra. S tem bi lahko vzpostavili nivojske cestne povezave med centralnim delom mesta ter bežigrskim in šišenskim območjem, pa tudi direktne peš poti (brez podhodov pod železnico) s Tivolijem. Poleg tega bi pridobili pomembne površine za reurbanizacijo v ožjem mestnem središču.

Ljubljansko železniško vozlišče

Ljubljana je železniško vozlišče, na katerem se stikajo evropske (koridorja 5 in 10), državne in regionalne železniške proge. Železniška infrastruktura je zastarela in potrebna temeljite prenove. Pri definiranju najprimernejšega vodenja železniških prog na območju mesta je treba upoštevati predvsem vplive železniških prog na možnosti za razvoj mesta, vplive železniškega prometa na okolje, zmanjšanje celotne dolžine poteka železniških prog (združevanje koridorjev) na območju mesta, možnosti realizacije itd.



Varianta 2a (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)



Varianta 2b (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Predstavljamo dve delovni variantni zasnove, pri katerih so na območju centralnega dela mesta vse železniške proge poglobljene (denivelirane). Vodene so v skupnih koridorjih, pokritem vkopu ali predoru.

Rešitve za poglobitev izhajajo iz različic v Prostorski zasnovi (MOL 2002), vendar so delno spremenjene ter prilagojene poglobitvi na območju potniškega centra ter zahodno od njega. Severna tovorna obvozna proga (Trata-Črnuče-Polje) je v celoti opuščena, ker je problematična glede izgube prostora, vnovičnega zapiranja za razvoj mesta in okoljskih problemov. Poleg tega predlagamo tudi poglobitev hitre železnice in tovarne proge, ki bi jih speljali v dva samostojna tunela. Tako bi Ljubljana v PCL dobila hkrati tudi postajališče hitre železnice, izognila pa bi se tovarni obvozni progji.

Predlog je izdelan v dveh variantah in eni podvarianti. Obe predvidevata gradnjo nove gorenjske proge mimo Brnika do Kranja. S tem bi smiselno povezali tudi ljubljansko letališče z mestom. Obstoječa proga prek Škofje Loke do Kranja pa ostaja kot regionalna železnica.

Varianta 1 (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Potek primorske proge je preurejen v denivelacijo pri Dolgem mostu. Ohranjen je potek gorenjske proge do mestne hitre ceste (severne obvoznice). Gorenjska proga je poglobljena od mestne hitre ceste (obvoznice) proti potniškemu centru, kamniška proga je poglobljena od postajališča Brinje proti potniškemu centru. Dolenjska proga je poglobljena od Hradskega ceste proti potniškemu centru.

Varianta 2a (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Varianta 2 (2a in 2b)

Vodenje železniških prog naj bi se po tej zasnovi izvedlo enako kot pri varianti 1.

Nova glavna gorenjska proga (vzhodno od Šmarne gore in avtoceste) se nadaljuje v poglobljenem poteku od Trate, zahodno od Rožnika in skozi hrib v enotnem predoru s primorsko progjo. Takšno možnost dopuščamo kot pogojno sprejemljivo, ker moramo opozoriti na mnogo zelo neugodnih prostorskih omejitev (gosta poselitev, visok nivo talne vode, površinske vode, konflikt s priključkom Koseze, ohranjeno naravno okolje Rožnika).

Različica 2 ima dve podrazličici (2a in 2b), ki se razlikujeta samo po načinu vodenja regionalne gorenjske proge med mestno hitro cesto (severno obvoznico) in potniškim centrom. Pri podrazličici 2a se do nadvoza nad Drenikovo cesto ohranja obstoječa proga, od tam dalje pa se izvede poglobitev proti potniškemu centru. Pri podrazličici 2b se proga od mestne hitre ceste proti centru opusti in se preusmeri severno od Litostroja do spoja s kamniško progjo.

Varianta 2b (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Sklep

Glede na obsežnost in zahtevnost realizacije so pri odločitvah za različne poteke železniških prog (v nivoju in s poglobitvijo) nujne dobre ekonomske in tehniške preveritve. Poglobitev železnice bi vplivala na širše območje mesta, ne le na ureditev PCL, zato bi morali prometno in mestno problematiko celovito preučiti. Vendar moramo upoštevati, da se s poglobitvijo železnice odpirajo tudi možnosti novih zazidav in programov v najožjem mestnem središču, povezanih s PCL kot novim prometnim, poslovnim in komercialnim središčem z izrazitim prepletom funkcij.

Rešitev železniškega vozlišča je projekt državnega pomena, pri katerem je treba upoštevati urbanistične zahteve, povezane z načrtovanjem mesta in širše regije. Z modernizacijo in poglobitvijo železnice bi Slovenija lahko pridobila dobro organizirano osrednje prometno vozlišče, Ljubljana pa možnost za boljše organiziran osrednji del mesta in nujno potreben nov razvojni zagon.

Viri:

- ¹ Prostorski plan Mestne občine Ljubljana, Prostorska zasnova, Mestna občina Ljubljana, Oddelek za urbanizem, Ljubljana, 2002.
- ² Projektna naloga za Strokovne podlage razvoja JŽI in druge železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča (Javna agencija za železniški promet RS, v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana, Holdingom Slovenske železnice, d.o.o., Ljubljansko urbano regijo, Maribor, 2006.
- ³ Fabiani, Maks, »O kulturi mest«, Spisi 1895-1960, ur. Marko Pozzetto, Trst, 1988.
- ⁴ Prelovšek, Damjan, »Fabianijeva Ljubljana in njena aktualnost v poznejšem času«, v: Fabiani, Maks, *Nove meje v arhitekturi*, ur. Marko Pozzetto, Cataloghi Marsilio, Trst, 1988.
- ⁵ Mihelič, Breda, *Urbanistični razvoj Ljubljane*, Ljubljana, 1983.
- ⁶ Dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986-2000 za območje Mestne občine Ljubljana.

