

čas po II. svetovni vojni

železniško vprašanje*

svetko lapajne

Z ozirom na svojo izobrazbo in položaj ter daljšo dobo opazovanja razvoja svojega domovinskega mesta - smatram za svojo dolžnost - da javno sporočim svoje mišljenje o načinu ureditve ljubljanskega železniškega in kolodvorskega vprašanja:

1. Za razvoj celotnega mestnega in medmestnega prometa, kakor tudi za neovirani razvoj železniškega prometa, je nujno, da sta obe vrsti prometa med seboj neodvisni, da mesto in mestne ceste niso prekinjene z železniškimi pasovi, in da železnica nima zveze s cestnim prometom (prehodi) zaradi nesreč in vzdrževalnih stroškov.

2. Ta rešitev se da teoretično doseči le na sledeče načine:

- a) s poglobitvijo železnice pod cestni nivo
- b) z nadvišanjem železnice nad cestni nivo
- c) z izpeljavo železnice ob Savi (pod nivojem cestnih mostov)

Izpeljava posameznih cest preko železnice v podvozu ali nadvozu ni rešitev, je le polovična rešitev, ker reši nalogo le za poedino cesto, za vse ostale ceste je ostal problem nerešen, odnosno se je s tem šele ustvaril.

3. Rešitev c) se mi ne zdi smotrena, ker je čas, ko bi nas mogla električna brezovozna mesta železnica (po poglobljeni progi) iz poljubnega kraja v 10 minutah prepeljati na glavni kolodvor ob Savski obali še predaleč. Ta varianta se mi zdi premalo realna.

Rešitev b) ni dobra zato, ker, je mnogo dražja od rešitve a), nadalje zato, ker se nasipi dolgo časa posedajo, ker zahtevajo ogromno stranskih pridobivanj nasipnega materiala, in tudi zato, ker bi se obstoječi nasipi v Zeleni jami in na Viču še povečali, obojestranski vzpon železnice na kolodvor bi se še povečal.

4. Edina popolna in realna je rešitev problema s poglobitvijo železniške proge in kolodvora iz sledečih razlogov:

- a) Razvoj cestnega in železniškega prometa ostane (zahteva točke 1) res popolnoma neoviran. Na poljubni cesti lahko zgradimo prehod v nivoju.
- b) Niveleta železnice izgubi obstoječi vzpon na kolodvor, niveleta nove proge ostane z ene strani horizontalna, z druge dobi majhen padec proti kolodvoru.
- c) Zemeljska dela v Zeleni jami in na Viču se reducirajo na odstranitev obstoječih nasipov, le v mestu samem je potrebna poglobitev v izkopi.
- d) Ekonomske prednosti poglobitve so utemeljene v naslednji točki 5).

5. S poglobitvijo proge se stroški gradnje povečajo, računajoč kompletni izkop v odstotkih celokupnih stroškov v sledečem razmerju:

za odprto progo 40%

za kolodvorske tire s kretnicami 20% približno

za kompletni kolodvor s poslopjem, peroni, signalnimi napravami, instalacijami, sklad. 9%

Ker pa se nahaja med iskanim materialom po predsonajah ca 2/3 dobrega betonskega gramoza, ki bi se uporabil za gradnjo vseh objektov na žele-

znici in tudi za vse gradbene objekte v Ljubljani sploh, potem tega gramoza ne smemo računati v izkop, ker bi ga pri gradnji proge v nivoju morali kopati drugje in dovažati, tako za objekte na železnici, kot za vse zgradbe v Ljubljani. V tem primeru bi stala poglobitev kolodvorskih naprav sledeče odstotke celotnih gradbenih stroškov:

Za odprto progo 13,3%

Za kolodvorske tire s kretnicami 6,7%

Za kompletni kolodvor s poslopjem, peroni, signalnimi napravami, instalacijami, skladišči vsega 3% več kot bi stale iste naprave za kolodvor v nivoju.

6. Nadaljne kalkulacije (izvršene še v Jugoslaviji) so pokazale, da stane 30 cestnih premostitev v nivoju pri poglobljeni progi prav toliko, kot samo 5 nadvozov v nasipu pri progi v nivoju odnosno 12 podvozov pod železniško progo v poglobitvi ceste. Vsekakor ne moremo smatrati za ekonomsko, če bo bodoča generacija imela pri vsaki cesti en podvoz v poglobitvi ceste, pri čemer bo mnogo več materiala izkopanega, kot bi ga bilo, če bi eno samo železnico poglobili v celi dolžini.

7. Glede mesta, kako naj se položi poglobljeni kolodvor v tlorisni projekciji, ni problema, ker pri poglobljenem kolodvoru to ni več bistveno. Držati bi se pač morali znanih principov: kolodvor čim bolj v centru mesta, železniška proga naj zavzame čim krajšo pot pri prehodu skozi mesto iz enega kraja na drugi. (Najkrajša proga zahteva tudi najmanj dela na poglobitvi!). Zdi se mi najboljše, da bi stal poglobljeni kolodvor in tudi vsa poglobljena proga približno tam, kjer je obstoječi – pri pogoju da se vse ranžirne in remizne ter teške tovarne naprave namestijo izven centra mesta. Ugodne bi bile tudi rešitve z zamaknjeno lego kolodvora v smeri od križišča Tyrševe ceste proti severo vzhodu, nekako okrog tovarne za klej, odnosno proti sv. Križu. To zavisi pač najbolj od železniških strokovnjakov, ki se bodo ozirali na ureditev prometnih linij in dispozicijo kolodvorskih naprav, upoštevajoč še bodoče nezgrajene proge in elektrifikacijo.

8. Potek gradnje si predstavljam v dveh možnostih:

Prva možnost je odločno pričetje dela z izvajanjem do dovršitve v enem tempu. V tem primeru bi se pridobljeni betonski gramozi deponirali na primernem mestu. Ta način gradnje bi bil ugoden za obdržanje obstoječe trase železnice, vsaj v glavnih obrisih.

Druga možnost bi bila ta, da se gradnja novega kolodvora odgodi, trenotno pa se takoj zastavi prostor, prepove zidava zidava in uredi pridobivanje gramoza na mestu bodočega kolodvora. Pri živahni gradbeni dejavnosti bi imeli na ta način v 10 letih lahko dober del kolodvora že poglobljenega brez stvarnih izdatkov. V tem primeru bi pač bolj priporočal variante izven obstoječega kolodvora, da bi lahko obdržali red na izkopu gramoza in preprečili izpodkopavanje obstoječe proge.

9. Pri vsem referatu sem suponiral sledeče, že splošno znane predvidene preureditve:

- a) da pride v poštev le prehodni in ne čelni kolodvor iz prometno tehničnih razlogov.
- b) da se ranžirne, remizne, delavniške in težkotovorne naprave prestavijo iz mesta ven.
- c) da se za tovorni promet predvidijo direktne obhodne proge (na primer obstoječa Št. Vid – Laze), ki morajo seveda tudi biti v naseljenih območjih poglobljene (na primer med Klečami in Podutikom). V ostalem območju bi te proge potekale ob Savi pod nivojem cestnih mostov.
- d) Dolenjska proga tvori posebne probleme, ki jih s tem v zvezi prav ugodno rešujejo železniški strokovnjaki.

Zaključek

Spredaj navedene rešitve se mi zdijo naravne, ker odpravljajo vse probleme na splošno: problem kompaktnosti mesta, problem prehodov cest in železnic, problem gramoznih jam itd. Omenjeno pogloblitveno rešitev priporoča priznana literatura kot eno najboljših rešitev in jo priporoča, kjer je izvedljiva.

V Ljubljani, dne 15. julija 1946, Ing. Svetko Lapajne

* referat h anketi o regulaciji mesta Ljubljana