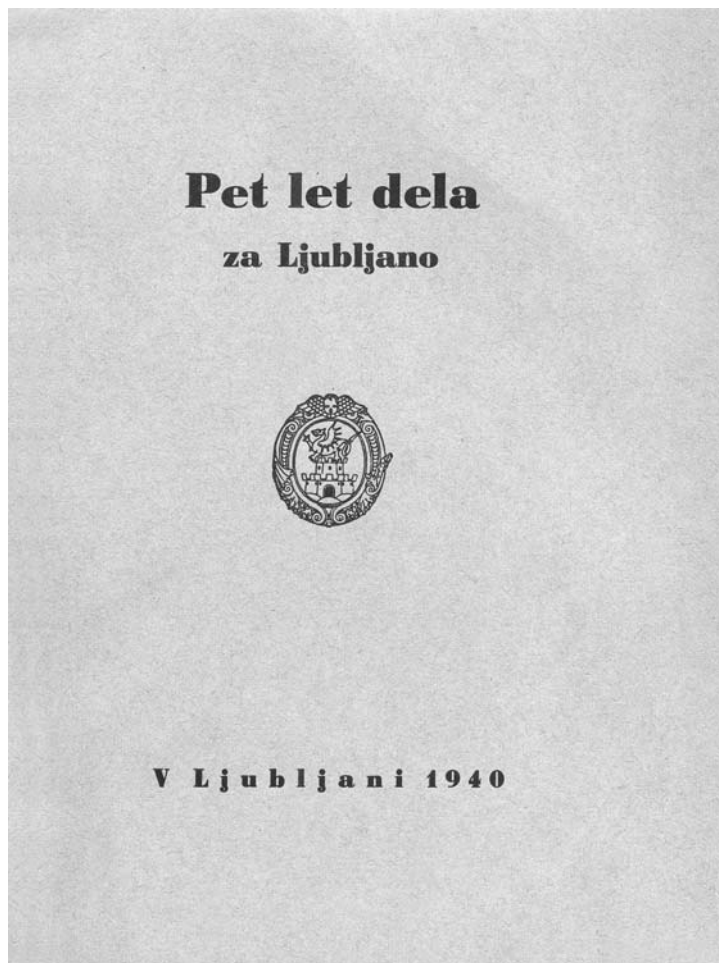


štirideseta leta

Ljubljansko železniško vprašanje*

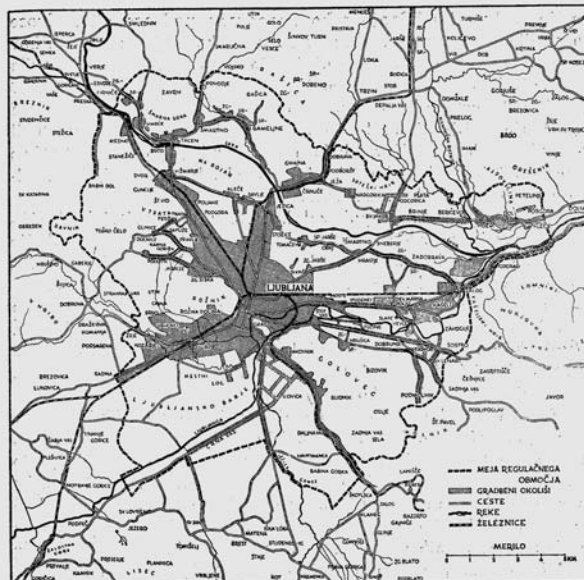
* odlomek iz publikacije Mestne občine v Ljubljani, 5 let dela za Ljubljano, 1940



Aktualnost in nujnost regulacijskega načrta sta novo mestno upravo prisilila, da je prav posebno pažnjo posvetila ljubljanskemu

železniškemu vprašanju.

To vprašanje je že staro, posebno ostro pa je postalo, ko se je po vojni začela Ljubljana naglo širiti v tako imenovani Svetokriški okraj in za Bežigrad ter ob Tyrševi cesti proti Savi. Ljubljana je kar naenkrat stala pred alternativo, ali naj organizira urbanistično in pravno nov, od starega mesta po železnici odrezan in zato precej samostojen mestni del, ali pa naj železniško upravo prisili k taki rešitvi, da se bo mesto nemoteno



Ljubljanski gradbeni okoliši po regulacijskem programu

lahko širilo v to, najbolj vabljivo smer. Plečnikov načrt za Svetokriški okraj je v precejšnji meri ustregel prvemu naziranju. Vedno pa se je oglašala poleg te težnje tudi druga, ki je zagovarjala potrebo po enotnem mestnem organizmu in zato tako ureditev železniških naprav, ki tega razvoja ne bo ovirala. Za tako rešitev je bila kot edina sprejemljiva priznana tako imenovana »poglobitev« železniških naprav. Nji v prilog je novi mestni svet izglasoval dne 26. maja 1956 obsežno resolucijo, v kateri odklanja tako imenovane podvoze ali nadvoze in predlaga ustanovitev stalne strokovne komisije iz zastopnikov ministrstva železnic, mestne občine in banovine, ki bi pripravila vse potrebno za izvršitev poglobitvenega načrta. 5. julija 1957 je bil nato ustanovljen akcijski odbor za rešitev kolodvorskega vprašanja v Ljubljani, ki je na posebni anketi zopet ugotovil soglasje vseh činiteljev glede primernosti poglobitve. Poseben propagandni odsek, tehnični odsek in eksekutiva akcijskega odbora so prevzeli skrb, da vprašanje ne zaspi.

Uspeh akcije se je pokazal l. 1958. v ustanovitvi Tehničnega biroja za izdelavo generalnega projekta za rekonstrukcijo ljubljanskega železniškega vozla, kjer sodelujejo ministrstvo železnic, železniška direkcija, banska uprava in mestna občina.

Jasno in odločno stališče nove mestne uprave je omogočilo tudi jasnejše poglede na regulacijski program nove Ljubljane, ker je bila poglobitev železniških naprav na sedanjem prostoru sprejeta kot izhodišče vseh študij in tudi regulacijskega programa ter razpisa za regulacijsko skico.

Čeprav v sedanjih razmerah ni upanja na skorajšnjo rešitev tega vprašanja, posebno ne v smislu, kakor ga zastopa mestna uprava, je treba sedanji upravi zapisati v dobro vsaj, da je to važno vprašanje razmotrivala vselej velikopotezno, nepristransko in odločno brez upoštevanja nergačev, ki so se malodušno skrivali za priljubljeno frazo, da v Beogradu za Ljubljano ne bo na razpolago ogromnih sredstev, ki bi bila potrebna za uresničenje poglobitvenega projekta. Odločno smo stali namreč od prvega dne naprej na stališču, da je tudi centralna državna uprava dolžna reševati pereča vprašanja Ljubljane tako, kakor je najbolj primerno, in da vprašanje denarja pri ureditvi enega najbolj zastarelih, obenem pa v jugoslovanskem prometu enega najvažnejših železniških vozlov ne more in ne sme igrati odločilne vloge, posebno, ker bi se tudi vsaka druga radikalna, a mogoče za mesto manj ugodna rešitev ne dala uresničiti z dosti manjšimi stroški. Zato je sedanja mestna uprava vselej zagovarjala načelo: Ne krparij, ampak radikalno po nepristranski razpravi za najboljšo spoznano rešitev železniškega vprašanja zahtevamo.

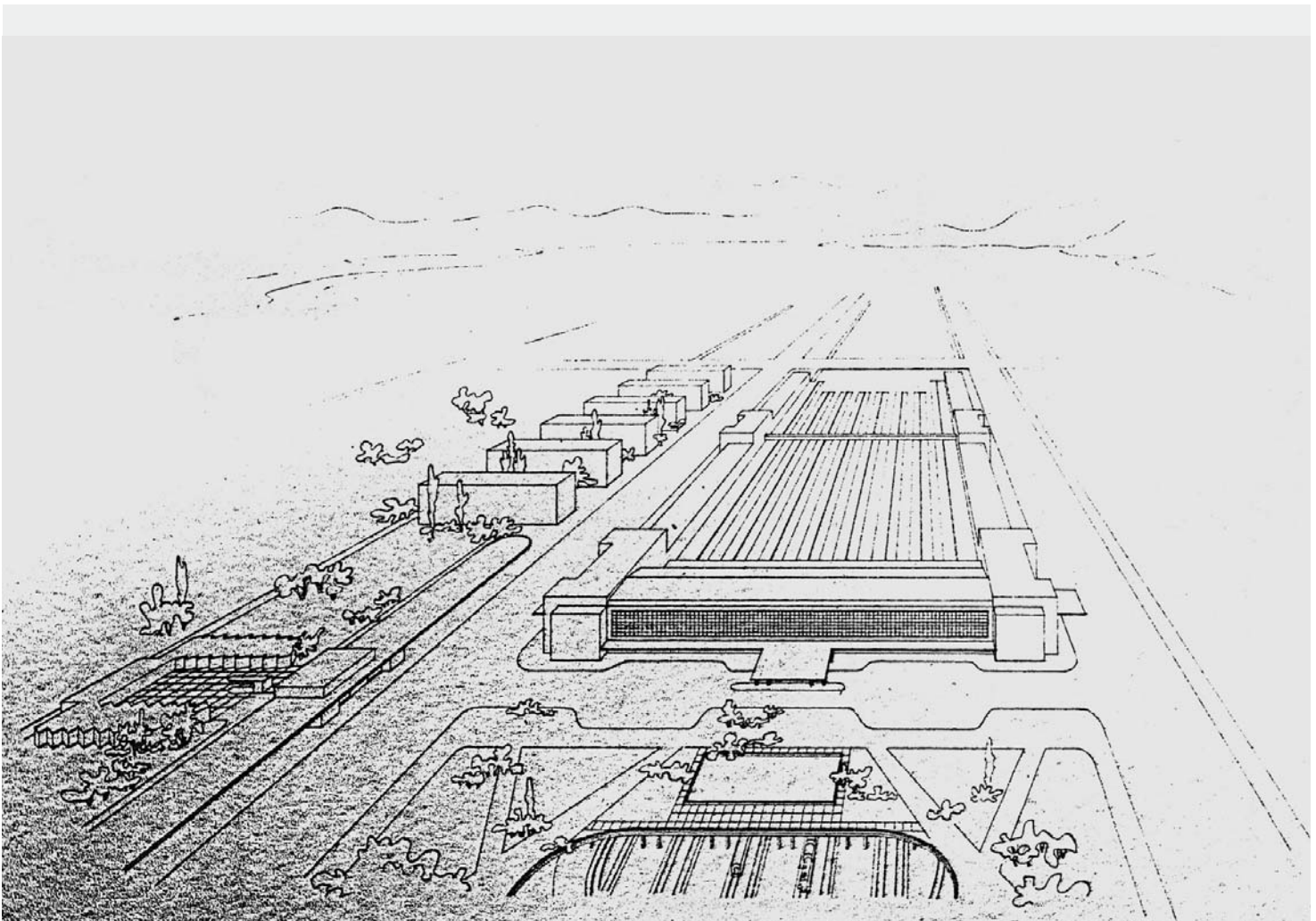
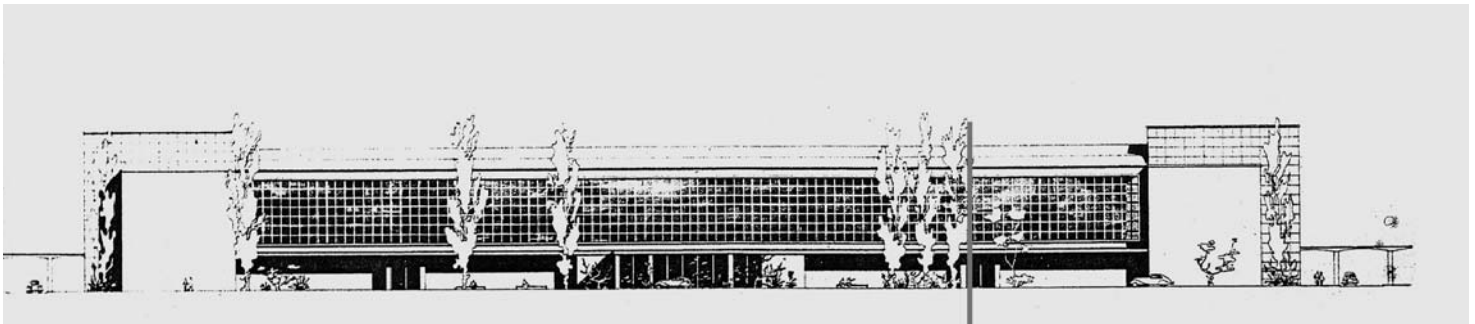
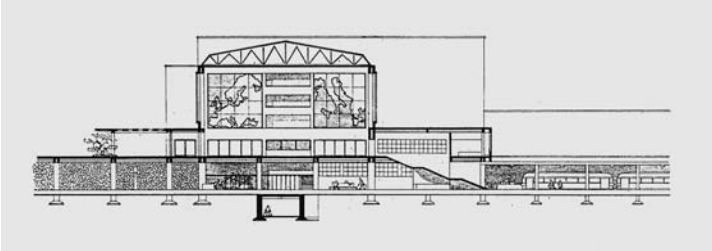
študija urbanizma ljubljane, ok. 1940

edvard ravnika



projekt poglobitve železnice,
diplomska naloga, 1941

branko simčič



Branko Simčič, zgodovina načrtovanja ljubljanskega železniškega vozlišča, Ljubljana, 2004