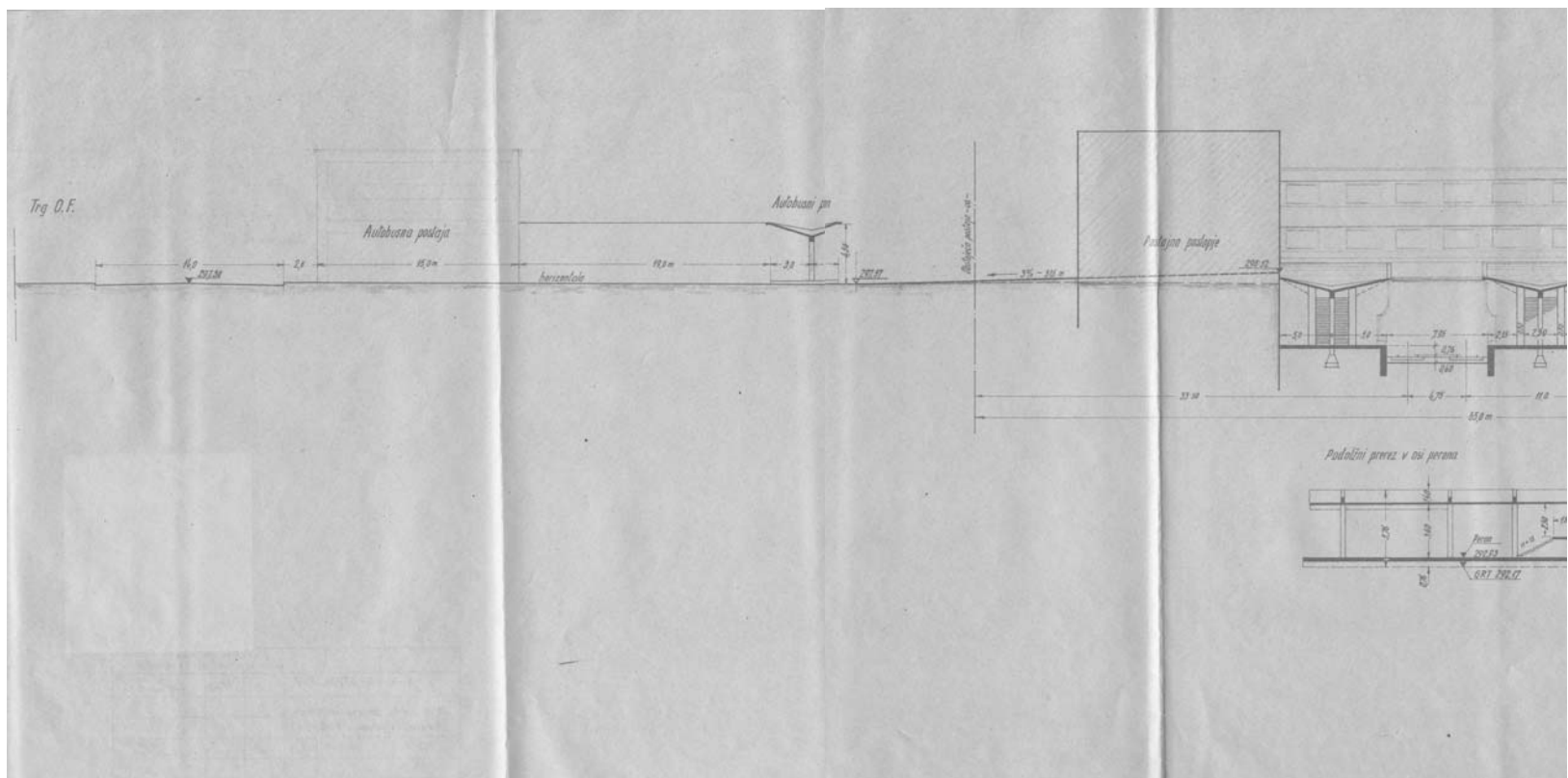


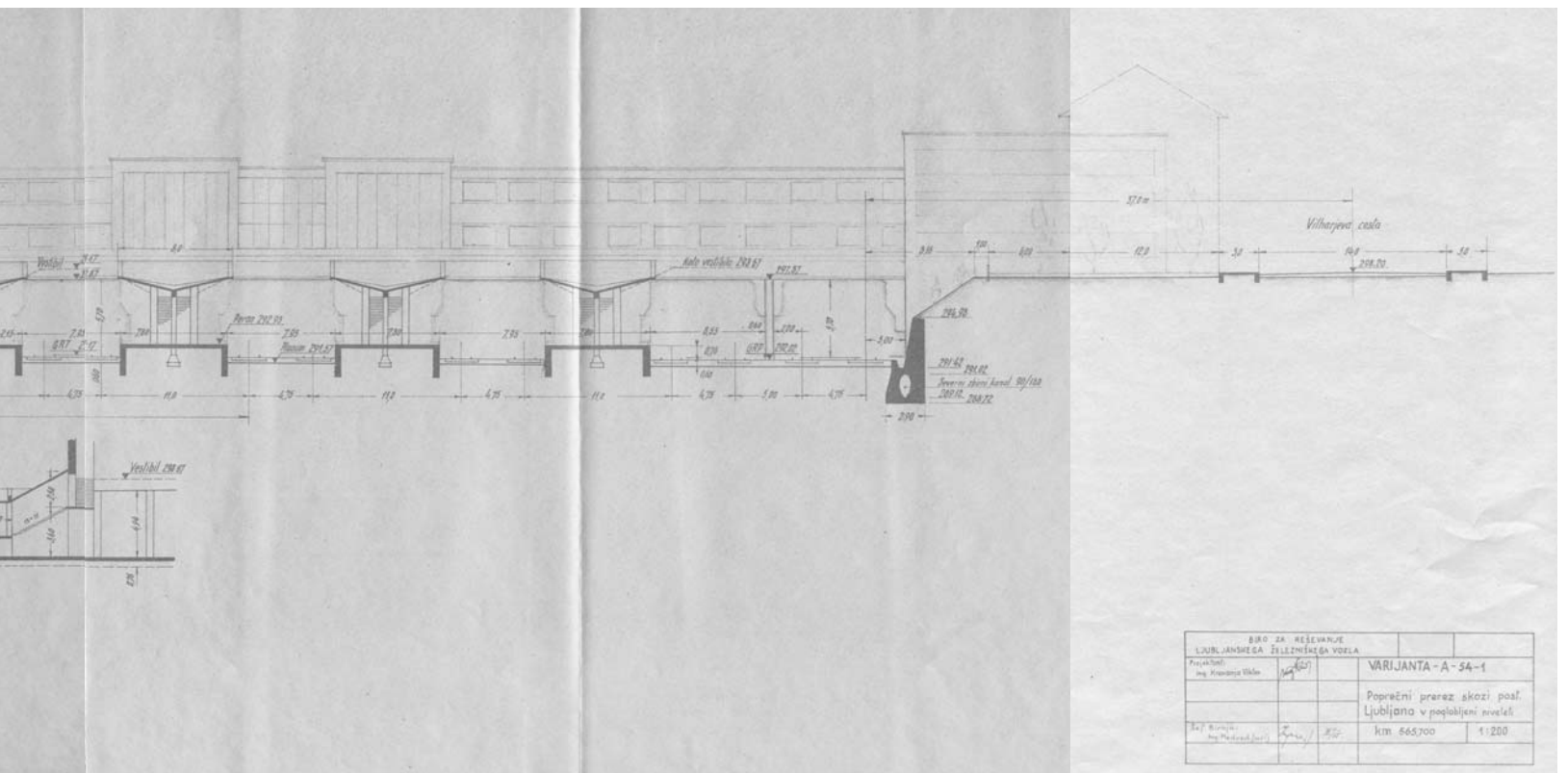
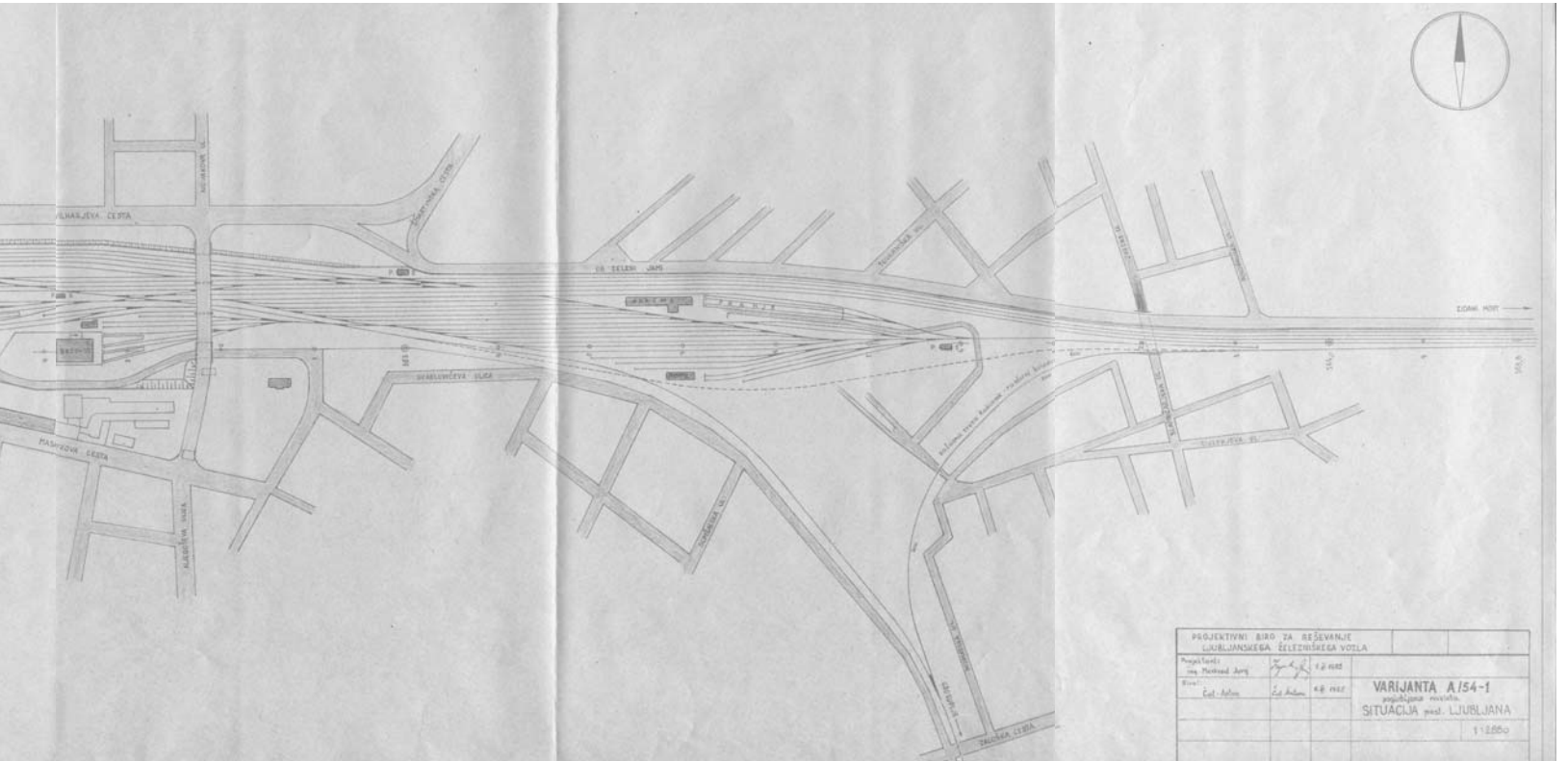
petdeseta leta

poglobitev železniške postaje*

jurij medved



* (Biro za reševanje ljubljanskega železniškega vozla, 1955)



dnevna izguba časa*

Dnevna izguba časa, števila
vozil in pešcev ki čakajo na 9 glavnih
železniških prelozih (štetje oktobra 1954)

T = čas
N = število vozil,
pešcev

Železniški prelaz	Dnevna izguba čas, min.	Dnevna izguba čas, krat.	Trgovni avtomobili		Traktorji s prikolico		Turbusi		Osebn. avtomobili		Motocik. s prikolico		Kolesa		Trgovni s prikolico		Pešci			
			T	N	T	N	T	N	T	N	T	N	T	N	T	N				
Pitova cesta	424	156	746	225	61	18	51	13	32	10	848	266	210	75	6692	2132	444	138	13.549	4.432
Čelovška cesta	188	56	262	87	46	11	-	-	60	19	452	138	87	22	3313	941	212	65	3959	1.281
Poljnovska ulica	294	106	140	55	5	1	-	-	4	2	138	57	67	24	2138	733	130	52	1.653	671
Jomševa cesta	530	112	430	81	12	4	-	-	12	4	430	85	90	15	5169	1151	425	90	5.693	1.092
Lolovska cesta	57	27	26	10	11	3	3	2	30	9	48	18	11	4	631	257	19	15	691	329
Poljovska cesta	93	28	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	176	64	-	-	326	97
Poljska cesta	88	24	24	12	-	-	-	-	4	1	12	4	49	18	567	180	16	7	533	181
Trbovska cesta	106	41	35	16	1	1	-	-	4	2	56	28	11	6	301	123	3	2	88	57
Trbovska cesta	114	47	13	7	-	-	-	-	2	1	4	2	3	2	481	167	11	5	328	158
Skupaj	1914	600	1650	495	136	38	54	15	149	48	1988	598	532	168	19.468	5.748	1.350	374	26.830	8.292

* dnevna izguba časa, število vozil in pešcev, ki čakajo na devetih glavnih železniških prelozih (štetje oktobra), 1954

ljublanski železniški vozeli*

edvard ravnikar, janez lajovic

NAŠI RAZGLEDI, 23. FEBRUARJA 1957

Razprava o ljubljanskem železniškem vprašanju se vleče že desetletja. Za pred vojno so bile diskusije vroče in odprane, kar je razumljivo: vsak je zastopal svoje mišljenje z argumenti in veliko osebnostno zavzetostjo. Pozneje je nastal poseben biro, ki je obdeloval takomenovano klasično poglobitev prog skozi center mesta in pomiril duhove. Poglobitev je veljala kot rešitev, ki je zadovoljila vse zahteve in vse interese.

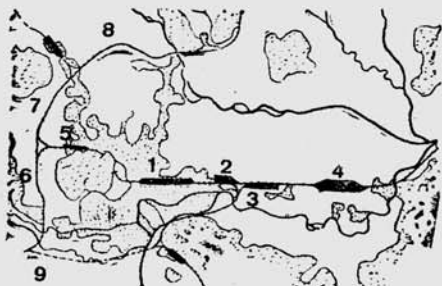
Po vojni so se tej rešitvi pridružile še nove zasnove, ki so se študirale zlasti zadnjih par let. Novi biro za študij ljubljanskega železniškega voza je končno lansko leto pokazal najožji izbor, dve varianti z dvema podvariantama.

Rešitev je »nujna«, zato naj bi se odločili čim-

prej, kar je nedvomno res. Ne moremo pa se znebiti vtisa, da je gledanje na to zapleteno stvar preozko in da vsa obravnava upošteva premalo elementov. Mogoče nam predlagana delna rešitev lahko takoj in tudi pozneje koristi, mogoče jo bomo dobro vključili v poznejšo dokončno rešitev. Toda to je le ugibanje in stvar sreče. Tako pomembna, draga in zapletena akcija mora biti obdelana z enotnejših in širših vidikov.

Pri tem mislimo zlasti na to, da železnica ni kako potrebno zlo z lepimi napakami, ampak, da je zelo verjetno ravno to tisti element, na katerega bi bilo treba nasloniti urbanistični razvoj širšega ljubljanskega območja in v odgovarjajoči meri tudi Ljubljane same.

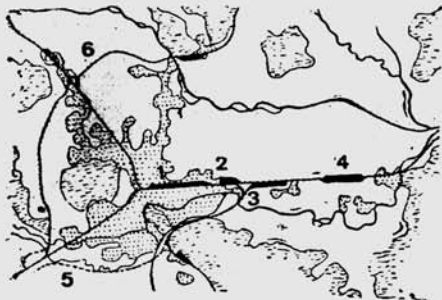
LJUBLJANSKI ŽELEZNIŠKI VOZEL



Variant A 54 v nivoju:

Obdrži se sedanja trasa Zalog-Ljubljana do Titove ceste ter se ob njej namestijo vse železniške naprave. Zahodno od Titove ceste se dosežanje trase proti Jesenicam, Trstu in Kamniku opusti in se nadomestijo s skupno dvojnico progo v predoru skozi Rožnik. Za vse ceste od Smartinske do predora skozi Rožnik križajo železnico v podvozi.

Opuščene železniške trase se uporabijo za bodoče hitre tranzitne ceste.



Variant B 54 poglobitev:

(1. glavni kolodvor, 2. lokomotorni kolodvor, 3. kurilnica, 4. ranžirni kolodvor, 5. južna obvozna proga, 6. proga Lj.-Kamnik)



Minimalni program:

Sedanje železniške proge so bile trastrane v letih 1849 (Celje-Ljubljana) do 1893 (dolenjska proga) in so ležale takrat izven območja mesta. Smerni ter nivoletni prog so se ravnale samo po terenskih prilikah ter potrebah železniškega prometa, zato so od vseh možnih tras najkrajše. Potekajo radialno iz mestnega centra v petih glavnih prometnih smereh.

(1. glavni kolodvor, 2. ranžirni kolodvor v Zalogu, 3. kolodvor Ljubljana-Siška)

Minimalni program (ki je pravzaprav prva faza variante A 54, vendar bi utegnili postati končna rešitev) se razlikuje od sedanjega stanja v naslednjem:

- izvoz iz glavnega kolodvora proti zahodu se premakne za 21 m proti severu tako, da se podvoz lahko gradi ob nemotenem obratovanju železnice. Tržaška proga - ceste križajo proge, ki ostanejo v sedanjem nivoju, v podvozi. Zaenkrat je predviden samo podvoz na Titovi cesti;
- promet iz gorenjske strani bi se spjel skozi podvoz na Titovi cesti.

PREDNOSTI

- pridobilo se obsežna zemljišča v centru mesta z opustitvijo sedanjih kurilnic in žel. delavnic ter z opustitvijo sedanjih tras tržaške, gorenjske in kamniške železnice;
- železnica preseka ožje mesto samo enkrat (v smeri vzhod-zahod);
- predor je lahko potreben v slučaju vojne;
- možna je takojšnja rešitev prečnih problemov: podvoza na Titovi cesti in ureditve železniške postaje z začasnimi priključki na tržaško in gorenjsko progo; to je možnost minimalnega programa in minimalnih stroškov ter etapne izgradnje.

PREDNOSTI

- ker se obdrži sedanje trase, ostanejo eksploatacijski stroški minimalni;
- ceste potekajo v nivoju in križajo železnico z mostovi;
- varianta je brez drugega predora skozi Rožnik;
- industriji v mestu ostane možnost priključitve na industrijski tir, vendar z velikimi izdatki in tehničnimi težavami;
- s postajališčem pri Litostroju se severozapadnemu delu mesta omogoči dober kontakt z železnico, prav tako je možna uvedba drugih novih postajališč;
- možnost ugodne rešitve postajnega posloplja;
- izvedba del je možna med obratovanjem železnice.

Sedanje stanje:

PREDNOSTI

- ker so današnje trase od vseh možnih najkrajše, so tudi najekonomičnejše zaradi najmanjših eksploatacijskih stroškov;
- skupaj s cestno mrežo tvorijo današnje proge prometne žile petih krakov mesta;
- današnja železniška mreža zadovoljivo preskrbuje industrijo;
- moderna železniška ureditev je estetsko dobrodošla, vnaša v mestno življenje in sliko živahnost;
- možna je pridobitev sorazmerno velikih površin s prenosom kurilnice in žel. delavnice proti Zaogu;
- možen je takojšnji pristop k ureditvi postaje in križanj s cestno mrežo;
- dobra in najcenejša možnost za ureditev novih osebnih postaj, nadaljnji dodatni tirovi in priključkov za industrijo;
- z ureditvijo in modernizacijo sedanjega stanja se približamo rešitvi, ki bi bila iz regionalnih vidikov najugodnejša.

NEDOSTATKI

- proge se podaljšajo: tržaška za 2,65 km, gorenjska za 1,76 km, kamniška za 6,1 km;
- eksploatacijski stroški se zvišajo zaradi dolžine predora in daljših prog;
- industrija v prizadetem delu izgubi priključek na industrijski tir;
- neugodna so križanja cest z železnico s cestnimi podvozi, v tem oziru polet tren do štirih podvozi v centru Ljubljane so potrebni podvozi vpadnih cest pri križanjih z novimi trasami gorenjske, tržaške in južne obvozne proge;
- prednost opuščenih prog za avtomobilski promet je problematične vrednosti, saj kot motnje v mestnem življenju delujejo prav tako avtomobilski promet;

NEDOSTATKI

- najbolj pereči problemi, ureditev potniškega kolodvora in prelaz na Titovi cesti, se lahko rešijo šele v zadnji fazi dela;
- poglobitev zahteva takojšnjo vložitev večjih denarnih sredstev;
- poglobitev zahteva največjo dolžino nove kanalizacije;
- kamniška proga, ki se prestavi, zahteva nadomestke za industrijske priključke današnje in eventualno nove industrije, poleg tega se podaljša za 2,34 km.

Sedanje stanje:

NEDOSTATKI

- ovire v cestnem prometu: glavne vpadnice kakor tudi stranske ceste križajo železnico v nivoju. Samo prelaz na Titovi cesti je zaprt 7-8 ur na dan, ostali prehodi pa proporcionalno manj;
- železniški obrati (kurilnice, delavnice) ter skladišča in tovarne postaje zasedajo velik del dragocene površine v centru mesta, če jih ne prelozimo.

Minimalni program:

NEDOSTATKI

- neugodna so križanja cest z železnico v podvozi (?);
- problematična je usmeritev prometa gorenjske vpadnice na Titovo cesto (prekranje gorenjske in kamniške proge), ker Celovška cesta ni samo prometni tirak, ampak tudi urbanistični kompleks z močno gospodarsko dejavnostjo in velikim številom prebivalstva. V vsakem primeru je njena direktna zveza s centrom enako aktualna.



87

ARHITEKTURA

OPOMBE

- mesto in Tivoli ločijo danes železnica in Prešernova cesta. Zdaj naj bi se avtostrada na nekdanjem tiru, Prešernova cesta in nova proga;
- če že tunel pod Rožnikom v interesu Ljubljane, potem je ugodnejši polovico krajši v smeri S-J, ki bi imel take prednosti: Prešernovo cesto in Večno pot za Rožnikom osvobodijo danes nadležnega tranzita. Obenem je tunel zakonite šče za dva zelo naseljena delaja;
- ali je argument »mesto je treba sprostiti železnice« toliko močan, da opravičuje iztirgavanje prometnih žil iz mestnega organizma, v katerem so prav dobro vraščene? Raziskati bi bilo treba, koliko železnica v resnici ovira razvoj mesta; Ljubljana se je do danes razvijala vzporedno z njo in prav železnica je dala mestu cenovno trajno neurejena. Prilagoditev specializiranim ustanovam ter industriji

OPOMBE

- Železniške in cestne trase potekajo v glavnem vzporedno in predstavljajo železnica resno prometno oviro le za par glavnih vpadnic v neposredni bližini centra. Ali je za njihovo rešitev potreben tako obsežen poseg v mestni organizem kot je poglobitev? Mesta, ki zahtevajo rešitev v dveh nivojih, so zgoščena predvsem med kolodvorom in Večno potjo. Vsi ostali vozi so pri vseh rešitvah v glavnem enako zahtevni in ne dajejo posebnih prednostni eni ali drugi.



Koristnejši in krajši tunel

OPOMBE

- Obstoječe trase so izredno čiste in racionalno zasnovane, radialno položene tirne naprave povzročajo nerodna križanja v glavnem le v najožjem centru, kjer je investicije mnogo lažje zagovarjati kot na periferiji, ki ostaja navadno trajno neurejena. Prilagoditev dobro premišljenega cestnega skelata je lažja ob radialni ureditvi železniških naprav.



- Vskladitev cestne mreže z železniško je dobro veže in loči. Pri cestah ima prednost osnovni cestni sklop, ki zmore vsi promet in ima znatnej, ki v mestu odgovarja avtocesti v pokrajini. Prednost minimalnega programa so podobne prednostim sedanjega stanja.