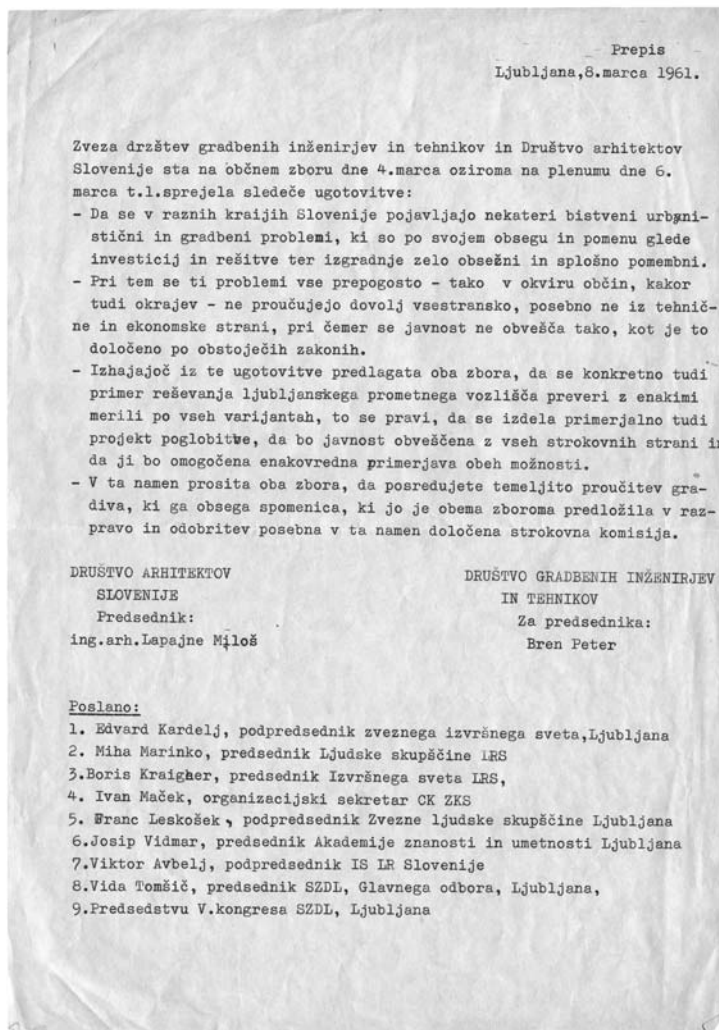


šestdeseta leta

spomenica *

* Spomenica, društvo urbanistov, arhitektov in gradbenikov Slovenije, 1961



Večina strokovnjakov s področja urbanistike, arhitekture, niske in visoke gradbene dejavnosti ter tudi večina mestnega prebivalstva – tako moremo soditi po vtisih, vpisanih v razstavno knjigo na Gospodarske razstavišču o priliki razstavljenih projektov o tem problemu – sodi, da varianta s cestnimi podvozi ne predstavlja najugodnejše rešitve z ozirom na bodoči razvoj Ljubljane. Prevladuje mnenje, da bi bil po sedanjem načrtu estetski izgled mesta močno prizadet in tudi celotna urbanistična ureditev širokih predelov na obeh straneh proge ne bi bila več možna v celoviti urbanistični rešitvi mestnega središča.

Po vsestranskem studiju problemov, ki so tesno povezani s kompleksno ureditvijo križišč železnice z mestnimi cestami, smatrajo društva inženirjev in tehnikov, urbanistov, arhitektov in gradbenikov za svojo stanovsko dolžnost, da opozorijo Izvršni svet LRS na številne negativne posledice predvidene gradnje, da po možnosti s tem prispevajo k primernejši rešitvi problema, sicer pa da odvrnejo od sebe odgovornost nasproti bodočim generacijam.

Pri odločitvi, tako pomembni za bodoče življenje mesta menimo, da ne gre upoštevati mnenj posameznikov ali nekaterih skupin, kot je bila v tem primeru upoštevana le skupina železniških strokovnjakov, temveč je nujno problem rešiti kompleksno tako, da bo na najustreznejši način rešeno sleherno vprašanje, ki se pojavlja v zvezi s sodobno ureditvijo železniškega vozlišča in cestnih križanj z železniško progo.

Podpisana društva so mnenja, da bi morala spričo različnih mnenj po tem vprašanju biti dana možnost izdelave posameznih variant po enakih ekonomskih osnovah, kar vse bi jasno pokazalo, katera od obdelanih variant ima prednost.

Poudarjamo, da ta obče veljavni način rešitve nekega pomembnega tehničnega problema v tem primeru ni bil upoštevan temveč se je od vsega početka varianta s podvozi obravnavala, kot dokončna in to celo na osnovi nepopolnih, deloma tudi, nepravilnih podatkov. Tudi razpis za izdelavo idejnih projektov je predvideval samo rešitve s podvozi. Ker pa je povsem nemogoča pravilna in nepristranska presoja nekega projekta s preudiciranimi pogoji, je razumljivo, da v strokovnih krogih obravnavajo sedanje rešitve kot "diktirano" varianto.

Čeprav je bila na iniciativo društev arhitektov, urbanistov in gradbenikov že za razpis izdelana varianta s poglobitvijo železniške proge, ki je pokazala ne le dosti boljše urbanistično ureditev bodoče Ljubljane, boljše rešitev vseh ostalih vprašanj v tem sklopu, temveč tudi vsaj enako – če ne boljše – ekonomsko utemeljitev, je bila kljub temu dobro mišljenemu prizadevanju naročena izdelava končnega projekta samo za varianto s podvozi.

Podpisana društva nikakor niso načelno zoper nameravano ureditev železniškega vozlišča. V svojem dobronamernem prizadevanju izhajajo zgolj iz strokovnih gledišč, ki edina morejo prikazati pravo podobo stanja. Zato v nadaljnjih poglavjih obravnavamo ekonomske, urbanistično - arhitektonske, cestno prometne, železniško prometne in estetske primerjave obeh variant, iz česar bo jasno razvidna prednost poglobitvene variante.

1/ Ekonomska primerjava

Varianta s podvozi / Varianta s poglobitvijo

2/ Urbanistično arhitektonska primerjava

Varianta s podvozi / Varianta s poglobitvijo

/ Fotografije maket /

5/ gestno gradbena primerjava

4/ Cestno prometna primerjaka

5/ Železnisko prometna primexjava

6/ Geološki podatki; o terenu

7/ gstetska primerjava

8/ Primerjava možnosti etapnih gradenj

9/ Mnenja domačih in inozemskih strokovnjakov

10/ Primerjava sličnih rešitev v Evropi

Iz teh primerjav je razvidna velika prednost poplobitvene variante, Podpisana društva zato predlagajo, da se hkrati z izdelavo končnega projekta variante s podvozi omogoči tudi izdelava primerjalne variante s poglobitvi jo in na podlagi. obeh izdelanih projektov šele sprejme dokončna odločba.

plenum društev* o prometnem vozlišču

Zveza društev arhitektov, Urbanistično društvo Slovenije in Zveza društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije je na vabilo Okrajnega zavoda za urbanizem na štirih delovnih sestankih pregledala elemente za generalni urbanistični načrt in variantne rešitve ljubljanskega prometnega vozlišča, ki jih je Okrajni zavod za urbanizem dal v razpravo in razstavil dne 18. II. 1962 na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.

Razgrnjena je bila urbanistična dokumentacija v smislu Zakona o urbanističnih projektih in v smislu sklepa plenuma Sveta za urbanizem Okrajnega ljudskega odbora Ljubljana z dne 13. XII. 1961. Glede na pomembnost ter kompleksnost problemov, katerih se elementi generalnega plana dotikajo, in glede na dalekosežne posege v mestni organizem, posebno pa, ker gre za dela, ki so že v teku, ugotavljajo društva naslednje:

A. Elementi generalnega plana:

1. Razstavljeni material, ki ga je Okrajni zavod za urbanizem pripravil v pol-drugoletnem delu, predstavlja uspeh zavoda in daje osnovo za nov, strokovno ustrežnejši način sprejemanja urbanističnih načrtov. Analize, ki jih je zavod v tem času uspel pripraviti, pa predstavljajo le del materiala, ki bi moral sestavljati generalni načrt. Gradivo je pred dokončnim sprejetjem vsekakor še potrebno dopolniti z elementi, ki jih zahteva zakon o urbanističnem načrtovanju (ekonomske, demografske, širše prometne analize in podobno).
2. Pri načrtovanju razvoja mesta še ne more biti odločilen samo en element (v razstavljenem načrtu. število prebivalcev 300.000 do 360.000, ki ga odreja izbrana. površina mesta), zlasti še, če se ta postavlja vnaprej. Treba je izvesti kompleksno študijo o bodoči. družbenogospodarski najugodnejši velikosti mesta.
3. Mesto Ljubljana je odraz razvoja mnogo širšega področja, kot ga zajema urbanistični načrt in analize (region, republika) in ga zato ne moremo obravnavati izolirano. Menimo, da bi z ustrežno regionalno razporeditvijo delovnih mest in stanovanj ob istočasnem razvoju regionalnih prometnih zvez dosegli višjo stopnjo razvosti širšega območja kot pa ob, enakih investicijah v pretežno koncentracijo delovnih mest v Ljubljani.
4. Odobravamo osnovno orientacijo generalnega načrta, da mestno jedro ostane v sedanjem območju med Gradom in Rožnikom ter Aškerčevo in Linhartovo cesto, nadaljnji razvoj mesta pa v sedanjih mejah že načetih mestnih površin.
5. Društva ugotavljajo, da bi morale biti opravljene glede reševanja najožjega mestnega jedra podrobne programske urbanistične analize, ki so edino lahko osnova za izdelavo delnih zazidalnih predlogov.
6. Predlagano cestno omrežje in sistem hitrih avtomobilskih cest v osnovi ustrežata. Potrebno je še predvideti traso in ohraniti prostor za zvezo notranjske in zagrebške avtomobilske ceste ob južnem robu mesta ter ustvariti jasnejšo neposredno povezavo Most s Šiško. Utemeljena so tudi izhodišča za ureditev cestnega omrežja v jedru mesta. s predvideno redukcijo komunikacij, z diferenciacijo prometa in napajanjem jedra ob. istočasni zagotovitvi zadostnih površin za pešce in kolesarje.

B. Prometno vozlišče:

Ker smatramo, da je ljubljansko prometno vozlišče najvažnejši in trenutno najbolj pereči del urbanističnega načrta, ta element posebej obravnavamo.

1. Podobno kot drugod v svetu tudi nujnost urejanja ljubljanskega prometnega vozlišča in njegov pomen nista rezultat prometnih potreb samo mesta z

njegovo ožjo okolico, temveč posledica naraščajočega prometa in povezave širšega področja. Prometno vozlišče Ljubljane služi širšemu jugoslovansko in mednarodnemu prostoru. Zato mora biti temu primerno urejeno.

2. Za ustrešno rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča sta neposredno zainteresirana predvsem mesto in železnica. Železnica mora rekonstruirati svoje naprave v celoti, da bi v bodočnosti sploh lahko normalno obratovala, mesto pa zahteva tako ureditev vozlišča in potek železnice in novih avtomobilskih cest skozi mestni organizem, ki bi zagotavljala optimalni urbanistični razvoj mesta v bodočnosti. Železnica je dolžna sama nositi stroške za svojo rekonstrukcijo, medtem ko pomaga mesto z denarnimi sredstvi pri tistem delu železniških naprav, ki služijo mestnemu organizmu.
3. Obseg in pomen del za ureditev ljubljanskega prometnega vozlišča daleč presega potrebe in zmožnosti mesta. Zato bi pri njegovi nadaljnji rekonstrukciji morala nujno sodelovati s finančnimi sredstvi vsaj vsa republika. Pri dokončni rešitvi vozlišča morajo odločati predvsem urbanistični vidiki ureditve Ljubljane kot republiškega glavnega mesta, središča regiona in mednarodnega prometnega in turističnega križišča.
4. Ljudska skupščina LRS je na svoji seji dne 29. VI. 1957 sprejela resolucijo, v kateri priporoča čimprejšnjo izvedbo križišč z različnimi nivoji ceste in železnice.

Sedanj o dločitev za rešitev vozlišča je prejudicirala komisija OLO Ljubljana, ustanovljena leta 1953, pri kateri je prevladovalo mnenje predstavnikov železnice, ki so bili v komisiji v večini. Na predlog te komisije sta v drugi polovici leta 1957 Mestni svet in OLO Ljubljana sprejela sklep, da se izvede nepoglobljeno varianto A54 v posameznih zaključenih fazah. Sklep je bil utemeljen s trditvijo, da je takšna rešitev najcenejša, da variante s poglobitvijo železnice ne bi mogli izvajati v etapah, in da je izbrana rešitev provizorij. Ta rešitev se je v naslednjih letih skrčila v tako imenovani minimalni program, t. j., da železnica ostane v sedanjem nivoju in načelno na sedanjih trasah. Detaljni načrti pa so pokazali, da je rešitev s podvozi mogoče izvesti edino tako, da se celotne tirne naprave med potniškim koldvorom in Tivolijem dvignejo za 1.20 m in da se, zaradi podvoza na Celovški cesti, traso proti Trstu prestavi globoko v Tivoli. S tem se je prvotni načelni predlog, katerega glavna utemeljitev in prednost je bilo izhodišče, da ostane železnica v svoji sedanj legi in da rekonstrukcija križanj cest z železnico mesta sploh ne prizadene, pokazal kot neuresničljiv. Poseg v tivolski park, ki je dragoceno dopolnilo najožjega mestnega središča in skoraj edinstveno značilen urbanistični element Ljubljane, predstavlja eno največjih izgub za mesto in veliko hibo rešitve s podvozi.

5. Raše mnenje je, da takšna rešitev dejansko rešuje samo dvoje prometnih križišč, ne pa ljubljanskega prometnega vozlišča kot kompleksni ekonomsko urbanistični problem, kakor bi ga bilo edino prav reševati.
6. Ponovno ugotavljamo, da zgraditev cestnih podvozov ne bi bila začasna, kot še vedno trdijo odgovorni činitelji, ampak bi ostala dokončna rešitev. Izbrane rekonstrukcije vozlišča bi namreč po investicijah in delih, ki jih rešitev s podvozi zahteva že v prvih letih, kasneje ne mogli preusmeriti v drugačno rešitev.
7. Če primerjamo ekonomsko analizo natečajnih variant iz leta 1959, uradno primerjavo stroškov ene in druge variante, ki jih je napravil inž. Medved na zahtevo IS LRS 1957. leta, približne ceno Društev arhitektov in gradbenikov v letu 1961 in uradno oceno na osnovi cen iz investicijskega programa v marcu 1962, lahko ugotovimo, da se tako končni stroški kot stroški v začetnih fazah obeh variant bistveno ne razlikujejo.

Primerjava investicij za rešitev: (v milijonih dinarjih)

A. Primerjava natečajnih variant v letu 1959		s podvozi	s poglobitvijo
končno stanje		4.920	5.302
I. faza		2.931	2.760
B. Uradna primerjava inž. Medveda leta 1957		s podvozi	s poglobitvijo
končna faza		3.104	3.908

* poročilo komisije za zaključke o razpravi zveze društev arhitektov Slovenije, urbanističnega društva Slovenije in zveze društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije o razstavljenih elementih generalnega načrta za Ljubljano in o ljubljanskem prometnem vozlišču, 1962

C. Ekonomska primerjava ZDAS, ZDGITS v spomenici s 13. marcem 1961

s podvozi s poglobitvijo

dokončna ureditev 5.115 6.850

D. Uradne cene v marcu leta 1962

s podvozi s poglobitvijo

dokončna ureditev 5.470 7.050

Opozarjamo, da je potrebno razločevati stroške za rešitev vozlišča samo na mestnem teritoriju in stroške za celotno rekonstrukcijo železnice v ljubljanski kotlini.

Prikazana primerjava zajema stroške samo za dela v ožjem mestnem področju – med Pokopališko in Erjavčevo cesto. Stroški za rekonstrukcijo ostalih izključno železniških naprav pa znašajo po današnjih cenah še dodatnih 25 do 30 milijard. To pa so investicije, ki jih mora, poleg gornjih, železnica v vsakem primeru v neposredni bodočnosti investirati v ljubljansko železniško vozlišče, če noče zaostati za gospodarskim razvojem.

Članki, ki so zagovarjali podvoze, so namreč primerjali pri poglobitvenih stroških tedanjo višino investicij za rekonstrukcijo celotnega vozlišča (t. j. 16 milijard), za podvoze pa samo zgoraj omenjene stroške na področju mesta (5 milijard). (Glej »Delo« 31. I. 1961 in 3. II. 1961).

8. Kljub številnim zahtevam društev in javnosti skozi poslednjih šest let do danes še ni izdelana primerjava kompleksnih stroškov za ureditev vozlišča v celoti. Ta naj bi zajela n. pr. tudi površine, ki jih pridobi mesto, različne možnosti priključkov hitrih cest, različne obratovalne in eksploatacijske stroške itd.

9. Današnje tranzitno cestno omrežje bo pretesno že najkasneje čez 10 let in bomo morali ob železnici položiti novo. Prav to omrežje – tvorijo ga hitre avtomobilске ceste z izvennivjskimi križanji, ki bodo povezovale posamezne mednarodne avtomobilске ceste, ki se križajo v Ljubljani – pa bistveno spreminjajo možnosti, ki jih posamezne variante nudijo razvoju mesta in s tem tudi kompleksno vrednost ene ali druge. Teh cest v načrtih za rešitev s podvozi, ki jih je sprejemal Okrajni ljudski odbor, še ni bilo in bi bilo treba že s tega razloga tedanje odločitve še enkrat proučiti.

10. Ob sedanjem stanju del na železniškem vozlišču v Mostah bi s pripravljalnimi deli za poglobitev železnice lahko takoj začeli. Tako za železnico kot za mesto pa je poglobitev tehnično mnogo lažje izvedljiva kot rekonstrukcija postaje in dviganje železniških prog pri rešitvi s podvozi. Pri rešitvi s poglobitvijo ni potrebno zapirati Titove in Celovške ceste niti graditi obvoznih cest, ker se mostova čez železniško progo zaradi svoje večje širine lahko gradita v dveh delih. Tudi polaganje železniških tirov v poglobljenem nivoju severno od sedanjih postajnih tirov bi bilo bolj enostavno, ker bi jih ne bilo treba polagati ob tekočem prometu, kot to zahteva rekonstrukcija postaje pri rešitvi s podvozi, ampak bi jih najprej brez motenj v celoti uredili, nato pa samo prestavili kretnice na obeh priključkih na sedanje proge v nivoju.

Do tedaj bi sedanjo prometno situacijo lahko bistveno izboljšali, če bi premaknili kretniško harfo med Titovo cesto in ljubljansko potniško postajo za nekaj deset metrov proti vzhodu. S tem bi dosegli, da bi lokomotive vlakov, ki vozijo iz Ljubljane proti Postojni, Jesenicam in Kamniku, ne ranžirale več na Titovi cesti. Po zagotovilu in ocenah strokovnjakov ŽTP in uprave ljubljanske postaje v marcu 1962 bi se s tem današnji zaporni časi na Titovi cesti zmanjšali za približno 30%.

11. Dodatne ekspertize strokovnjakov za geomehaniko in sondaže, ki so bile v predelu med Erjavčevo in Celovško cesto izvršene leta 1960, so ovrgle ugovore, ki so prikazovali varianto s poglobitvijo železnice kot neizvedljivo zaradi podtalne vode v Tivoliju. Kolikor danes vemo, geološke razmere omogočajo poglobitev železnice v tem odseku brez posebnih dodatnih tehničnih ukrepov (betonski razpiralni okvirji, prekritje železnice ipd.).

12. Znano nam je, da jugoslovanska ljudska armada ni postavila nikakršnih pogojev, ki bi onemogočali eno ali drugo rešitev.

13. Med argumenti, ki bi nagnili odločitev v prid ene ali druge variante, bi morale biti vsekakor najodločilnejše možnosti, ki jih posamezna varianta daje

kompleksni – urbanistično-prometni ureditvi vozlišča. Te možnosti pa se med seboj močno razlikujejo: poglobitev omogoča v eni točki centra mesta križanje vseh vrst prometnih sredstev, tako da bi Ljubljana dobila eno najboljših prometnih vozlišč, podvozi pa dovoljujejo le gradnjo stisnjene in nepregledne postaje brez možnosti za nadaljnje prometne izboljšave, ki jih bo vozlišče v vsakem primeru zahtevalo in so za njegovo nadaljnje funkcioniranje bistvene.

14. Ponovno ugotavljamo; da edino poglobitev železnice omogoča:

- možnost široke povezave južnega dela Ljubljane s severnim od Erjavčeve do Resljeve ceste – ne pa le skozi nekaj podvozo in podhodov,
- pridobitev novih površin za zgradbe, parkirne prostore, prehode in trge za pešce (156.000 m² proti 88.500 m² po razstavljenih primerjalnih maketah). To je kvaliteta, ki je danes še ne moremo izraziti s številkami, ki pa je kot zemljišče za bodoče poslovno središče Ljubljane zaradi svoje lege ob prometnem centru od vseh, površin mestnega jedra najdrago cenejše,
- ustrezen priključek hitre ceste na mestne ceste,
- enostavne dostope do postajnega poslopja in do perona ter lahko orientacijo potnikov,
- širokopotezno oblikovanje Titove ceste kot magistrale in možnost neposrednega širjenja centra proti Gospodarskemu razstavišču,
- ohranitev tivolskega parka v skoraj istem obsegu kot ga imamo danes.

Na osnovi zgornjih dejstev daje skupni zaključni plenum Zveze društev arhitektov Slovenije, Urbanističnega društva Slovenije in Zveze društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije, dne 9. marca 1962 odločujočim forumom naslednje PREDLOGE z zahtevo, da jih obravnavajo kot nujen apel društev za ustrezno rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča in da v zvezi z njimi še enkrat preudarijo dosedanje odločitve:

1. Ker rešitev s podvozi ne more veljati kot provizorij, predlagamo, da se dela na podvozih takoj preusmerijo v pripravljala dela za dokončno rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča.
2. Če bi bilo potrebno dokončno rešitev raztegniti na daljše obdobje, naj bi se kot provizorna rešitev izvršila rekonstrukcija železniške harfe na potniškem kolodvoru tako, da bi se zaporni čas zapornic na Titovi cesti zmanjšal na minimum.
3. Predlagamo, da se takoj nadaljuje vsestranski študij in izdelava glavnih načrtov za alternativno varianto s poglobitvijo železnice, ki naj jo strokovnjaki obdelajo po enakih kriterijih do take stopnje, da bo možna vsestranska primerjava z varianto s podvozi.
4. Po zaključku primerjave obeh variant naj bo ves material javno razstavljen, rezultati študija in razprav pa objavljeni v dnevnem tisku.
5. Zaradi milijardnih investicij in odločitve za gradnjo, ki bo za desetletja usmerjala nadaljnji razvoj Ljubljane, menimo, da je utemeljena zahteva po referendumu glede tega vprašanja.
6. Pri delih za dokončno rešitev vozlišča bi lahko mnogo prispevala pomoč strokovnih enot in mehanizacije Jugoslovanske Ljudske armade. To bi znatno pocenilo zlasti stroške zemeljskih del in predlagamo, da se z JLA navežejo potrebni stiki.

Ker se društva zavedajo svoje odgovornosti in želijo pomagati pri tako važnih akcijah, kakršna je najboljša rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča, pričakujejo, da odločujoči forumi v najkrajšem času sprejmejo njihove predstavnike k skupni obravnavi navedenih vprašanj.

PLENUM ZVEZE DRUŠTEV ARHITEKTOV SLOVENIJE

PLENUM URBANISTIČNEGA DRUŠTVA SLOVENIJE

PLENUM ZVEZE DRUŠTEV GRADBENIH INŽENIRJEV IN TEHNIKOV SLOVENIJE

Inž. arh. Miloš Lapajne I. r.

Ivan Šporer I. r.

Inž. arh. Viljem Stermecki I. r.

Inž. Marjan Gaspari I. r.

Inž. Miloš Gnus I. r.

Ljubljansko vprašanje*

janez lajovic

Razgovori

Priobčujemo študijski prispevek k problemu ljubljanskega železniškega vozlišča, ki je že nekaj desetletij eden izmed osrednjih urbanističnih problemov Ljubljane. Njegova rešitev, bodisi taka ali taka, bo globoko posegla v razvoj ljubljanskega mestnega organizma in v vse njegovo nadaljnje oblikovanje. Menimo, da je bila javnost doslej slabo in pomanjkljivo obveščena o vseh aspektih tega problema kakor tudi o rešitvah, ki se pripravljajo in ki so deloma že v realizaciji. Zato bomo radi objavili o tem vprašanju vsak resno argumentiran prispevek. – Op.ured.

Naraščajoči obseg del, ki jih je povzročila odločitev, da se v Ljubljani na križanjih Titove in Celovške ceste z železnico zgradijo podvozi, spremlja čedalje širši krog ljudi z vprašanjem, Ali je izbrana rešitev za Ljubljano res najboljša, za kar smo se v danih prilikah lahko odločili? Strokovni krogi domala brez izjeme dvomijo o tem in so v poslednjih letih večkrat svarili pred enostranskim študijem prometnih problemov in prenapljenimi odločitvami. S priprav-

* Naša sodobnost, letnik X, št. 1, 1962

ljalnimi deli se je medtem že pričelo, vprašanje, staro šest let, pa še ni našlo odgovora.

Poslednji v vrsti dokumentov, ki so jih strokovna društva poslala odločujočim organom, je bila spomenica društev arhitektov in gradbenikov (v celoti objavljena v drugi lanskii številki revije Arhitekt), na osnovi katere je bilo dne 13. marca 1961 sklicano širše posvetovanje z zastopniki društev, kateremu je prisostvoval tudi zvezni ljudski poslanec za Ljubljano, podpredsednik zveznega izvršnega sveta Edvard Kardelj. Spomenica ugotavlja:

- da, so prometni problemi v območju ljubljanskega prometnega vozlišča zaradi nepričakovanega porasta prometa premalo raziskani, da bi bilo mogoče sprejeti kakršnokoli odločitev;
- da je neutemeljeno prepričanje, da bi bile s podvozi rešene prometne težave Ljubljane za vrsto let; kmalu se bodo pokazale potrebe po nadaljnjih izvennivojskih križanjih – pri izbrani rešitvi bodo to nadaljnji podvozi;
- da so stroški variante s podvozi približno enaki stroškom variante s poglobitvijo,
- da se bo današnje stanje na železniških prehodih na Titovi in Celovski cesti po dograditvi železniških naprav v Mostah bistveno izboljšalo in bi s preureditvijo teh dveh prehodov lahko še nekaj let počakali;
- da si z zgraditvijo podvozov enkrat za vselej uničimo redko dano možnost res idealne ureditve prometnega vozlišča v centru mesta.

Udeleženci sestanka so se z ugotovitvami spomenice strinjali, razen z zadnjo točko, kjer so bili zastopniki oblasti mnenja, da je moč z današnjimi rekonstrukcijami



Sl. 1: Železniške trase so bile položene, ko se je Ljubljana še oklepala grajskega hriba, in zato ležijo v najugodnejšem odnosu do naravnih ovir. V dosedanjem razvoju se je Ljubljana zrasla z njimi, zato bi vsaka preložitve prog mesto bolj prizadela kot pa prilagoditev železnice mestu na obstoječih trasah. Tudi hitre ceste, ki bodo zagotovile Ljubljani prosperiteto v bodočnosti, se najlažje vključijo v mestni organizem ob že obstoječih prometnih žilah. Vprašanje nivoja železnice skozi mesto je zato mogoče rešiti samo ob sočasnem študiju cest in železnice.

vozišče tako urediti, da ga bo mogoče kasneje preurediti v kako zahtevnejšo rešitev, morda celo v varianto s poglobitvijo železnice.

Nadaljevanje študija, ki so ga odgovorni činitelji ob tej priložnosti naročili, je žal pokazalo nasprotno:

- da so dela, ki jih zahtevajo posamezne variante, toliko različna med seboj, da odločitev za eno skoraj popolnoma onemogoča kasnejši prehod na drugo rešitev; poleg vrste gradbenih objektov, ki so danes v pripravi, bi bilo namreč treba porušiti ali demontirati tudi večji del stavb in železniških naprav, ki se bodo morale še postaviti, če bo hotela železnica vsaj za silo obratovati; to bi bilo v razumnih ekonomskih mejah tehnično neizvedljivo.
- da novi pogoji in zahteve, ki jih postavlja mestu razvoj cestnega prometa in nagel dvig življenjske ravni, zahtevajo ponovno tehnično in ekonomsko oceno posameznih variant z ozirom na možnosti, ki jih ena ali druga varianta daje kompleksni ureditvi prometa in organskemu razvoju mesta kot celote. Že približna tehnična presoja možnih rešitev na osnovi gornjih gledišč pa je pokazala, da ima rešitev s podvozi precej pomanjkljivosti in da je verjetno najugodnejša rešitev predvojni predlog za poglobitev železnice v novi interpretaciji.

Zazidalna politika Ljubljane predvideva sistematični razvoj mesta v urejeno republiško središče, v katerega ožjih mejah bi v bodočnosti stanovalo do 300.000 prebivalcev. Poleg tega je Ljubljana center širšega gospodarskega prostora – regiona (v približnem obsegu nekdanjega Ljubljanskega okraja), ki se nanjo čedalje tesneje navezuje z osebnim in javnim prometom, ter važno križišče mednarodnega turizma in tovarnega prometa med zahodno Evropo in Prednjo Azijo in pa vzhodno Evropo in Jadranskim morjem.

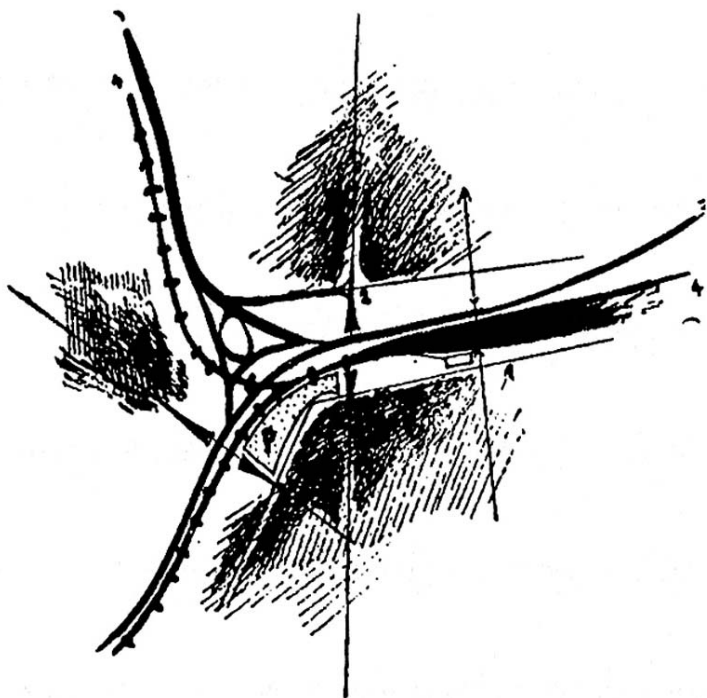
Prognoze za razvoj cestnega prometa kažejo, da bomo morali tudi v Ljubljani v bližnji bodočnosti zgraditi sistem hitrih avtomobilskih cest, ki bi tekle ob robu mestnega jedra in povezovala posamezne mednarodne avtomobilske ceste, ki se križajo v Ljubljani. Vsi predlogi – deloma so že sprejeti – predvidevajo trase teh cest ob sedanjih železniških progah, kar pa močno spremeni pomembnost nivoja, v katerem te proge ležijo. Hitre ceste bodo morale namreč v vsakem primeru potekati skozi mesto v istem nivoju kot železnica, ne dovoljujejo pa, razumljivo, nikakršnih nivojskih križanj s cestami ali peš potmi. Vprašanje nivoja železnice skozi mesto zato ni več izključno železniški

problem, ampak kompleksno vprašanje železniške in cestne mreže, Podvozi pod železnico

zahtevajo torej še dodatne podvoze pod avtocestami, ti pa bodo zaradi večje širine cest precej daljši, kot so železniški. Prav tako postaja nesmiselna predvidena kasnejša speljava železnice skozi Rožnik (ki je bila še nedavno omenjena kot smotrno nadaljevanje ureditve železniškega vozišča), ker bodo mesto – bolj temeljito kot danes železnica – rezale avtoceste, ki bi po zgraditvi podvozov morale potekati v nivoju mestnih cest. Ta načrt, ki bi zahteval nekaj milijard dodatnih stroškov, pa je nesmotrn tudi z železniškega in urbanističnega vidika: železnici bi se zaradi daljših prog zvišali obratovalni stroški in podaljšali vozni časi, mestu pa bi povzročili nove težave tam, kjer do danes na železnico nihče ni računal in so bila medtem zemljišča že tudi dokaj gosto pozidana.

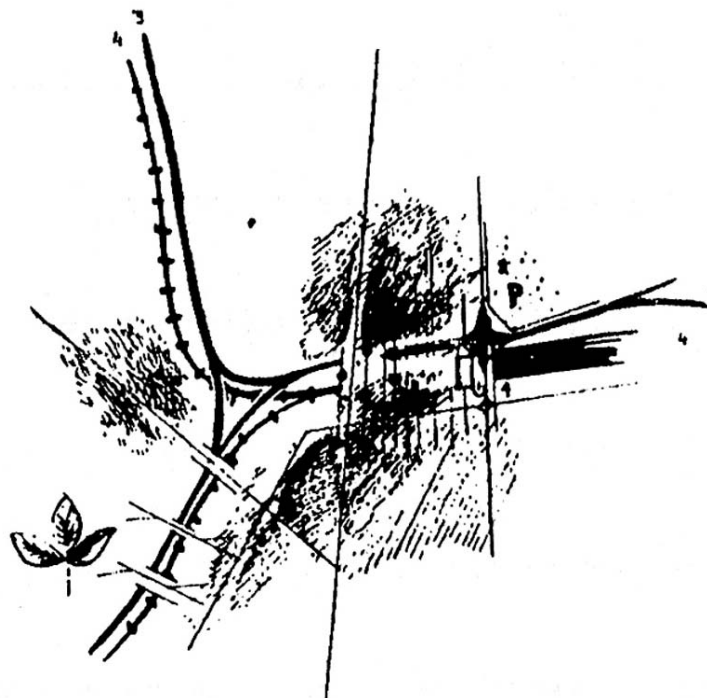
Opustitev dela železniških naprav in skladišč sprosti v centru Ljubljane precejšnje površine, katere bi zaradi izredno ugodne lege ob prometnem vozišču morali izgrajevati po dobro premišljenem programu. Ta se ne bi smel omejiti samo na promet (železniška postaja, centralna avtobusna postaja s posebnimi prostori za avtobuse JAT-a, centralno postajališče mestnega prometa, parkirni prostori za osebne avtomobile in taksije, velike površine za pešce in sprejeme, sestopi z avtocest, center tovarnega daljinskega prometa, servisi in zastopstva avtomobilskih tovarn itd.), ampak bi moral zajamčiti prostor tudi vsem ostalim zahtevam, ki jih bo imela ob prometnem vozišču Ljubljana kot center regiona, središče republike in tujkoprometno križišče. Sem spadajo velik regionalni trgovski center, vrsta gostinskih obratov (postajna restavracija, kavarne, bifeji, kioski, snack-bari, itd.), hotelska cona z različnimi kategorijami prenočišč, republiške uprave, trgovska zastopstva, konsignacijska skladišča, razstavne dvorane kot del mestnega jedra ob magistrali – Titovi cesti in kot nadaljevanje Gospodarskega razstavišča, itd.

Obstoječe prometne žile in proste zazidalne površine, ki so pri daunašnjem stanju za mesto še brez vrednosti, ležijo v centru mesta v položaju, kakršnega bi nam zavidalo sleherni evropsko mesto. Kako jih bomo v bodočnosti lahko izkoristili pa je odvisno predvsem od ustrezne rešitve križanj železnice s cestami, katerih zategadelj ne smemo presojati izolirano, ampak vedno le v zvezi z možnostmi ali nemožnostmi, ki jih odpirajo.



S1.2: Zgraditev podvozov reši Ljubljano samo gneče ob zapornicah, ta se bo čez 10 let preselila na prenatrpano križišča Titove in Celovške ceste s Prešernovo. Železnica s hitro cesto ob njej bo za Ljubljano težja ovira, kot je danes, in bo zahtevala zgraditev vrste novih podvozov in podhodov

1 = ŽELEZNIŠKA POSTAJA; 2 = PRIKLJUČEK HITRE CESTE; 3 = AVTOCESTA; 4 = ŽELEZNICA



S1.3: Poglobitev omogoča Ljubljani, da si na mestu sedanjega kolodvora uredi eno izmed najboljših prometnih vozišč v Evropi. v eni točki centra mesta na minimalnih površinah križanje vseh vrst prometnih sredstev z možnostjo izredne urbanistične ureditve novega trgovskega in poslovnega središča ob postaji pa še povezavo centra s severnim delom mesta v 300 metrov širokem pasu ob Titovi cesti

Tu pa se pričenjajo kazati tiste razlike med obema rešitvama, ki doslej še niso bile upoštevane v primerjalnih računih.

Zgraditev podvozov se železnice mnogo ne dotakne. Zahteva le delno prestavitev proge proti severu in precejšnja rušenja stavb na obeh straneh proge. Z rekonstrukcijo železniške postaje se železniške površine ob Titovi cesti severno in južno od proge nekoliko skrajšajo, uporabne za mesto pa so le površine na južni strani železnice (na severni strani jih prereže hitra cesta, ki teče ob progii) in še precejšen del teh zasede avtobusna postaja. Za regionalni trgovinski center in ostali program bi prostora v bližini postaje ne ostalo. Sestop z avtocest bi bil v prostoru med gorenjsko progii in Titovo cesto s priključkom nanjo, kar bi križišče Titove ceste s Prešernovo, ki je že danes kritično, še bolj obremenilo. Parkirne prostore bi lahko uredili med Prešernovo cesto in železnico in v trikotniku med gorenjsko in notranjsko progii; dostopni bi bili z mestnih cest.

Poglobitev železnice, gledana s širših vidikov, odpira Ljubljani večje možnosti:

- sestop z avtocest ne v njihovem razcepu – kot pri podvozi –, ampak za železniško postajo, v osi Resljeve ceste. Tako se teža prometa, ki bi vpadal v mesto, ne bi osredotočila na že obremenjena križišča Titove ceste, ampak bi se vzporedno z njo po Resljevi cesti razdelila proti severu in jugu, velik del vozil pa bi še pred vstopom na mestne ceste sprejel sistem parkirnih silosov, ki bi se postopoma uredili v Župančičevi Jami ob Vilharjevi cesti; v njih bi bilo prostora za 2000 – 5000 vozil z ustrežajočimi servisi.
- uredilo bi se lahko skupno postajno poslopje za vlake, avtobuse in avtobuse letalskih družb, tako da bi bila vsa prometna sredstva – skupaj z mestnim javnim prometom in taksiji – združena v eni točki, ne da bi bilo avtobusom pri tem treba zapeljati na mestne ceste!
- s tako koncentracijo prometa in s poglobitvijo železnice in avtoceste v območju postaje bi pred postajnim poslopjem pridobili ves prostor do Titove ceste za potrebe mesta. Na tej površini, ki bi jo lahko še povečali z delnim prekritjem železnice in ki je tako velika (70.000 m²) kot bodoči trgovski center ožje Ljubljane med Titovo in Miklošičevo cesto od Frančiškanov do sodnije, bi lahko zvrstili ves program, ki sodi v bližino prometnega vozla. Še več: s tem bi lahko ves prostor Gospodarskega razstavišča, ki je danes od mesta še odrezan, torej od Linhartove pa do Masarykove ceste, združili v enoten kompleks, kamor motorno vozilo ne bi imelo dostopa. Takšna ureditev ne bi samo bistveno povečala življenjskega prostora v centru mesta, ampak bi dala polno vrednost tudi tistim površinam na severni strani železniške postaje, ki bi se ob predvidenem, tehnično problematičnem podaljšanju Resljeve ceste v primeru podvozov le delno dvignile iz dosedanje odročnosti. Ob Robbovi lici bi se v bližino Gospodarskega razstavišča ugodno namestili televizijski studiji, desno od njih pa bi v prostoru med Linhartovo cesto, Savskim naseljem in bodočimi parkirnimi silosi lahko uredili centralni športni park Ljubljane z igrišči za lahkootletke in nogometne tekme in z letnim kopališčem. Parkirni prostori v silosih bi bili tako trojno izkoriščeni: za potrebe regionalnega trgovskega in poslovnega centra, za prireditve na Gospodarskem razstavišču in za množični obisk športnega parka, zlasti zunanjih gostov ob večjih prireditvah.
- poglobitev ne zahteva preložitve železnice v Tivoli in ga zato precej manj prizadene kot rešitev s podvozi. Razen tega se lahko spremeni v park področje cestnega in železniškega razcepa med Titovo in Celovško cesto, ki je pri varianti s podvozi pokrito s parkirnimi prostori.

Rešitev s podvozi torej urbanistične primerjave ne zdrži brez večjega poraza, zlasti če vzamemo v račun stroške za enakovredno ureditev križanj in odcepov avtocest, ki so pri tej varianti večji, dajejo pa manjše možnosti za dobro ureditev prometa. Obe rešitvi bi seveda morali izpolnjevati isti osnovni pogoj – tekoč prehod ene smeri avtoceste v drugo, tako da avtoceste v mestu svojega značaja ne bi izgubile,

Ob tem je težko razumeti neomajno voljo odločujočih organov, da se v Ljubljani zgradijo podvozi, še teže pa njihovo zadržanje ob tem problemu tako do javnosti kot do strokovnih krogov, človek dobi vtis, da je bila rešitev izbrana še pred pričetkom študija in da so bila vsa prizadevanja odločujočih usmerjena poslednjih sedem let samo v to, da se od nje ne odstopi. Le tako

si namreč lahko razlagamo vrsto pritiskov na strokovnjake, namernih netočnosti in napačnih ocen v poročilih, ki so šla pred mestne in ljudske poslanke, zamolčevanja pripomb državljanov na sestankih volivcev, odklanjanje resolucij strokovnih društev, predvsem pa namerno skrčevanje problema ljubljanskega prometnega vozlišča na dva cestna objekta in v zvezi s tem odklanjanje kakršnihkoli člankov v dnevnem časopisju, ki bi utegnili izbrani rešitvi škodovati. Samo tako je mogoče razumeti nenavadno nagel pričetek del, še preden so bili načrti razgrnjeni in javnosti dana možnost, da da svoje pripombe, kar ji zagotavlja zakon, in preden so bili načrti odobreni, pri čemer ni investitor niti pomislil, da je po zakonu dolžan, preden prične z delom, na pripombe javnosti dati zadovoljujoč odgovor.

Vse dogajanje je za dobo, ko govorimo o pospešeni demokratizaciji našega življenja, o razširitvi družbenega upravljanja in o odgovornosti skupnosti za uspehe in neuspehe našega razvoja, dokaj anahronistično. Sprašujemo se, kdo bo odgovoren za škodo, ki jo bo Ljubljana v nadaljnjem razvoju trpela zaradi nepremišljene odločitve?

Če je bilo namreč odločitev, da se zgradijo podvozi, leta 1954 in morda celo leta 1957 še mogoče zagovarjati z določenim konceptom, da je potrebno železnico izločiti iz mesta (z namenom, da se jo kasneje spelje skozi Rožnik), je danes, ko so študije pokazale, da ta koncept ni v skladu z razvojem mesta, z njim ne moremo več braniti. In če so tudi odgovorni mnenja, da je poglobitev železnice boljša rešitev za Ljubljano kot podvozi, kakor so večkrat zagotovili, je težko razumeti, da so se odločili za podvoze med drugim tudi z utemeljitvijo, da je to le začasna rešitev, ker danes nimamo denarja za kaj več, da pa bomo na drugačne rešitve mislili tedaj, ko bo to zahtevala izpopolnitev cestne mreže in bo denar na razpolago. Razlike med eno in drugo rešitvijo so po ocenah strokovnjakov samo v prvi fazi gradnje; tu zahteva poglobitev približno 1,5 milijarde več investicij, medtem ko je v končnem znesku verjetno celo cenejša od podvozov; če priračunamo stroške za zgraditev cest v eni ali v drugi varianti, pa je njena gospodarnost še očitnejša. Ker vemo, da nam bo današnja cestna mreža pretesna že najkasneje čez 10 let, in ker odločujoči organi razmišljajo, da bi del avtocest pričeli graditi že danes vzporedno z rekonstrukcijo železnice, bi nam torej »začasna« rešitev vozlišča lahko služila kvečjemu 10 do 15 let. Postavlja se vprašanje, če rešitev, ki zahteva investicije v višini 3.300 milijonov dinarjev, res lahko obravnavamo kot začasno in če bi jo bilo po tako kratki dobi gospodarno preurejati, ne glede seveda na realne tehnične možnosti, katere pa strokovnjaki po vrsti zanikajo. Začasnosti tudi ne kažejo sedanja dela, saj nikjer ne najdemo kakega provizorija, ampak same stalne objekte s primernimi dimenzijami in cenami.

Kje so vzroki za tako enostransko in malo opravičljivo akcijo? Ali je to res samo slovenska ozkost ali je vzrok v bojazni, da bi se omajal prestiž posameznikov, ki so se prezgodaj odločili, če bi danes spremenili prvotne sklepe? Upamo, da je pravi vzrok morda le samo v premajhni poučenosti o teži problema in posledic, ki bi jih prenačljeno ravnanje lahko povzročilo razvoju mesta. In samo te so tudi povod tako obširnemu pisanju: namesto da bi Ljubljana dobila eno izmed najboljše urejenih prometnih vozlišč v Evropi – v eni točki centra mesta na minimalnih površinah križanje vseh vrst prometnih sredstev z možnostjo izredne urbanistične ureditve novega poslovnega centra (za kar podirajo na zahodu komplekse stavb milijonskih vrednosti), – bo to priliko z zgraditvijo podvozov zgubila enkrat za vselej. Ceste in naraščajoči promet na njih pa bodo ob takem začetku v nekaj letih povzročili Ljubljani več glavobola, kot so ji ga kdajkoli železnice.

Mnogo je že zamujenega, toda ne še vse. Prepričani smo, da imajo odločujoči organi med drugim tudi namen in željo, razpoložljiva sredstva uporabljati čimbolj smotrno. Da bi preprečili dvome, ki se v zvezi s tem pojavljajo ob delih za ureditev vozlišča, se v imenu slovenske kulturne javnosti še enkrat vzemamo za to, naj se ustavijo vsa dela, ki prejudicirajo določeno rešitev, celoten problem pa naj se še enkrat kompleksno prouči. Še je čas – ko bi se našla dobra volja – da se Ljubljana uredi v sodobno križišče evropskih prometnih smeri, ustrezno svojemu položaju in vlogi v ožjem in širšem gospodarskem prostoru.