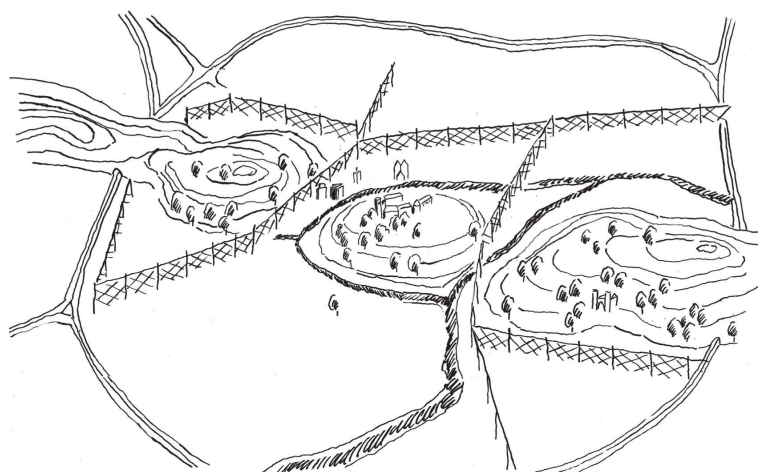


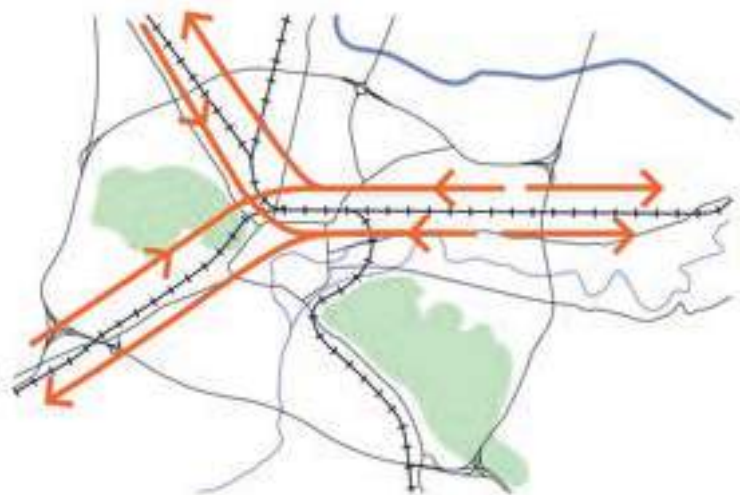
Ljubljansko železniško vozlišče

Vizije so 17: Meje ali priložnosti?

Timotej Jevšenak



1



2

Sl. 1: Ilustracija: Tereza Prepadnik

Sl. 2: LŽV – Ljubljansko železniško vozlišče

Funkcije

- Pomembno vozlišče v mednarodnem železniškem omrežju – za potniški promet še posebej ob zgraditvi prog, ki omogočajo visoke hitrosti vlakov, in mednarodnih koridorskih prog za tovorni promet;
- zbirna točka vseh državnih potniških in tovornih prog;
- središče regionalnega in primestnega potniškega prometa;
- osrednja točka prestopa potnikov in pretovora blaga v glavnem mestu države.

Problemi

- Danes stanje in promet na LŽV nista primerno urejena in organizirana za učinkovito povezovanje, razvrščanje in ločitev potniškega in tovornega prometa ter za zagotavljanje trajnostnega transporta v mestu, regiji in državi;
- glavna železniška postaja Ljubljana je preobremenjena s tovrnim prometom, ker morajo nekateri tovorni vlaki peljati skozi potniško postajo dvakrat, zaradi potrebnega sortiranja tovornih vlakov izključno na tovorni železniški postaji Zalog ter zato, ker med posameznimi smerni okoli Ljubljane (zlasti med primorsko in gorenjsko progo) ni neposrednih železniških povezav mimo preobremenjene železniške postaje Ljubljana.

Z razstavami pod skupnim naslovom »Vizije so« Društvo arhitektov Ljubljana vsako leto, lani že sedemnajstič, načenja žgoča vprašanja o urejanju mesta in opozarja na prezrte teme ter problematiko prostorskega in družbenega razvoja Ljubljane, vse od makro do mikro merila. Poslanstvo niza razstav »Vizije so« je ne samo preučevati in opozarjati, temveč tudi pregledovati in širši javnosti v razmislek ponujati smernice ali morebitne koncepte za oblikovanje oziroma nadaljnji razvoj posameznih urbanih predelov v prestolnici in njeni okolici.

Lanska razstava »Vizije so 17: Meje ali priložnosti?«, ki je bila novembra 2022 na ogled v Galeriji Kresija, je obravnavala in preizpraševala izredno pomembne prostorske in infrastrukturne težave v mestu, ki so dolgoročna posledica kompleksne večplastne problematike tako imenovanega ljubljanskega železniškega vozlišča (LŽV). Tematika, s katero so se generacije strokovnjakov ukvarjale že preteklih sto let, dolgoročno ne zadeva samo urbanega razvoja Ljubljane, ampak tudi širši strateški in gospodarski napredek države in družbe.

Meje ali priložnosti?

Skozi Ljubljano je že davnega leta 1849, ko je po tirih prva lokomotiva slavnostno zapeljala prav na rojstni dan cesarja Franca Jožefa I., steklo velikopotezno prometno ožilje Južne železnice tedanjega Avstrijskega cesarstva in slovensko prestolnico, med pomembnima središčema Dunajem in Trstom, tako rekoč postavilo na evropski zemljevid. Ta koristna »hrbtenica življenja«, dolga 577,2 kilometra, ki je v naše kraje prinesla tudi postopni gospodarski in družbeni napredek, je bila v štirih fazah (Dunaj–Gradec, Gradec–Celje, Celje–Ljubljana, Ljubljana–Trst) zgrajena v pičlih 27 letih in tako že 174 let povezuje širšo regijo ter spodbuja h komunikaciji in razvoju posameznih središč in njihovih zaledij, skozi katera poteka.

A železnica za Ljubljano protislovno že dolgo pomeni tudi izrazito prostorsko oviro, ki omejuje njen skladen razvoj in ovira fizično in sociološko, družbeno koherentnost njenih (pre)delov in prebivalcev.

Čeprav so se že od velikega ljubljanskega potresa leta 1895 ob raznolikih družbenih in političnih kontekstih vrstili različni drzni in vizionarski predlogi, ki so se intenzivno ukvarjali prav z reševanjem tega ključnega prostorskega pa tudi razvojnega infrastrukturnega problema – vse od poglobitve do obvozov za tovorni promet – so ostali le na papirju kot neuresničene utopične zamisli.

Zadnja desetletja naraščajoči promet vedno bolj obremenjuje državni avtocestni in železniški prometni sistem. Preobremenjeno ter v primeru železnice tudi dokaj zastarelo prometno infrastrukturo osrednjega tranzitnega vozlišča Slovenije (in srednje Evrope!) bi morali nujno urejati celovito in jo strateško ter prostorsko sistematično dolgoročno dobro premisliti, upoštevajoč vse dejavnike, ki jih, kakor je splošno znano, ni malo. Danes namreč ves železniški (tovorni) promet še vedno poteka po robu mestnega jedra in prav vse tovrne kompozicije, tudi tiste, ki nadaljujejo pot proti Gorenjski, morajo prepeljati glavni potniški kolodvor ali pa se tam ustaviti zaradi zamenjav kompozicij in njihovih smeri; to je tudi velik logistični zalogaj v organizaciji potniške postaje. Na že tako preobremenjenem ljubljanskem železniškem vozlišču pa se bo z zgraditvijo drugega tira med Koprom in Divačo tovorni promet še povečal. To bo dodatno ogrozilo poselitev mesta tako z vidika splošne varnosti kot tudi bivalne kakovosti. Povečal se bo negativen vpliv na zdravje ljudi zaradi hudega hrupa, treslajev, onesnaževanja zraka in drugih nevarnih posledic tovrnega prometa.

A paradoksalno je v naši sodobni realnosti mesto v »sožitju« z državno infrastrukturo vozlišča pogosto deležno zgolj na videz premišljenih, v praksi pa le parcialnih in provizoričnih, le utilitarnih infrastrukturnih rešitev, kot so razni podvozi, nadvozi

ŠTEVILO VLAKOV
V LETU 2022

JAN–SEP
Odsek 06
Lj. Moste – Ljubljana

TOVORNI	POTNIŠKI
	
20.711 μ 76/dan	27.997 μ 103/dan
60.000.000 btkm tovora 33.300.000 ntkm tovora	

VIRI HRUPA
ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

	POGONSKI HRUP	AERODINAMIČNI HRUP	KOTALNI HRUP
			
Majne vrednosti za hrup po slovenski zakonodaji in WHO smernicah	SLO 65 55	WHO 54 44	L dan d(BA) L noč d(BA)
Čezmerno obremenjeni prebivalci in stavbe Ljubljane z varovanimi prostori glede na mejne vrednosti za linijski vir hrupa	PREBIVALCI 20.472 9.953	STAVBE Z VAROVANIMI PROSTORI 1.662 1.023	> 55 dB(A) > 59 dB(A)

3

PROTIHRUPNA
OGRAJA

V Ljubljani je bilo v zadnjih nekaj letih izvedenih 8,2 km pasivne protihrupne zaščite (višine 2–2,5 m). Učinkovitost zmanjšanja hrupa pri slednji znaša od 10–15 dB(A).

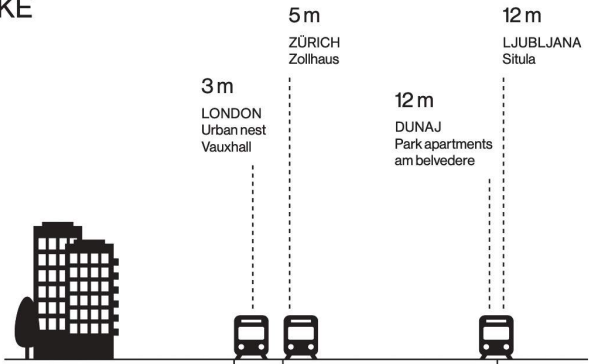


1 m = 1350 €
izvedbe ograje



1 m² = 1400 €
neto cena izgradnje
stanovanja

MINIMALNA
ODDALJENOST
GRADNJE
OD ŽELEZNIŠKE
PROGE



4

*S primeri stanovanjske izgradnje v evropskih mestih.

in podhodi ter zadnja leta popularni megalomanski enolični protihrupni zidovi, ki sicer ponekod delno rešujejo zgolj čezmerno onesnaženost s hrupom, a v ljubljanskem urbanem tkivu še potencirajo nekoherentnost razvoja mesta, njegovih (pre)delov in socialnih interakcij med prebivalci. Dejstvo je, da železnica iz naših življenj in prostora ne bo kar tako izginila, prav nasprotno, v času skrb zbujajočih podnebnih sprememb, naraščajoče energetske krize in nestabilnih družbenih razmer bi namreč v njej (in velikih neizkoriščenih površinah ob njej) lahko prepoznali zelo velike potenciale za trajnostni razvoj, ne samo na vzajemni državni in mednarodni infrastrukturni ravni, temveč tudi na sodobni trajnostni ravni gostenja urbanega tkiva Ljubljane znotraj njenega prometnega obroča. A to se lahko zgodi le ob kakršni koli potencialni, vendar celoviti dolgoročni velikopotezni rešitvi, to je preusmeritvi tovarnega železniškega prometa iz mesta, pa naj si bo s poglobitvijo ali z obvozom. Recipročno bi lahko na zemljiščih ogromnih površin ob tirni vpadnici v prestolnico uveljavili skladne in dolgoročne vizije napredne gostitve mesta znotraj njegovega obroča, pa tudi povezovanja ljubljanskih (pre)delov in kombinacij sredstev učinkovitega javnega prometa, pri čemer v ospredju ne bi bila le parcialna utilitarna infrastruktura, ki se z odporom bori z »železniškimi ovirami in težavami«, temveč človek, njegove dejavnosti in javne zelene površine v sožitju s sredstvi učinkovitega mestnega javnega potniškega prometa – mestne železnice, ki bi lahko potekala po razbremljenih obstoječih tirnih trasah.



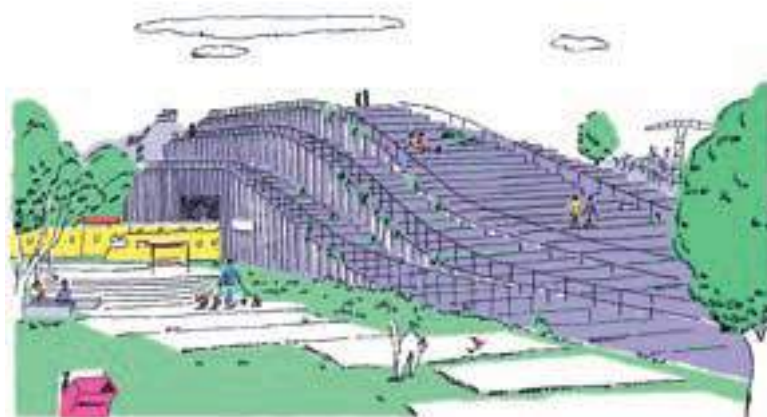
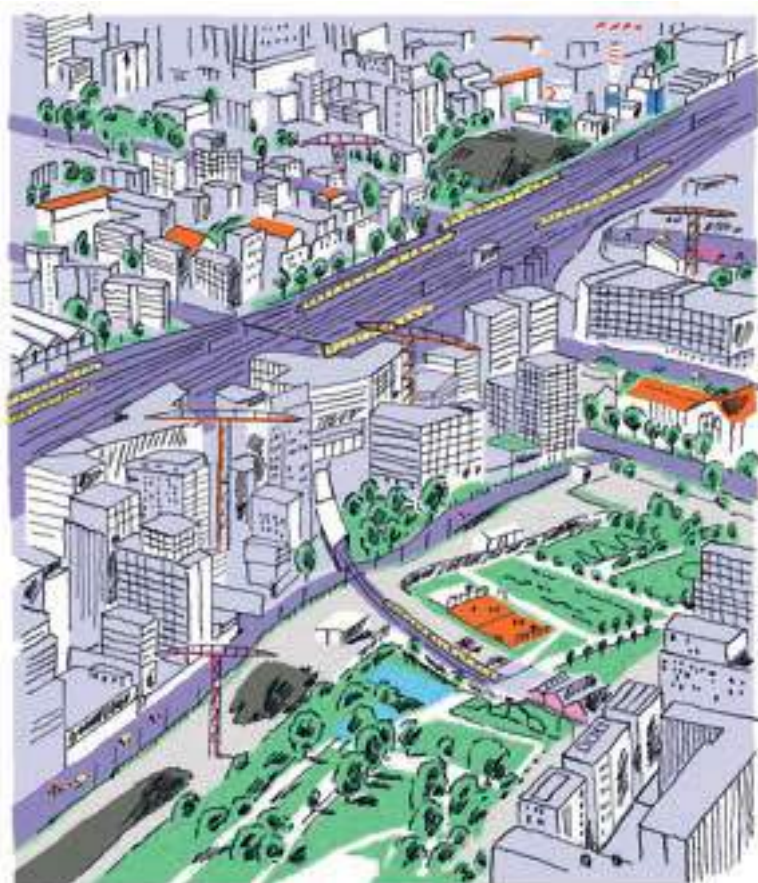
5

Sl. 3: Število vlakov na relaciji Ljubljana Moste–ljublanski kolodvor med januarjem in septembrom 2022, hrup zaradi tovarnega železniškega prometa in število s hrupom preobremenjenih prebivalcev Ljubljane.
Sl. 4: Protihrupne ograje in minimalna oddaljenost gradenj od železniške proge.
Sl. 5: Karta Ljubljane s potencialnimi območji razvoja mesta znotraj obroča (območje kolodvora – A in Ljubljana Moste – B), železniškim omrežjem s prehodi za avtomobile in pešce ter sredstvi javnega potniškega prometa ob vpadnicah v mesto.
Sl. 6: Potencialne možnosti v razvoju 80 hektarov neizkoriščenih površin območja železniškega koridorja na območju Ljubljana Moste – B (ob faktorju zazidave FZ = 1,6).

REZULTAT UREDITVE OBMOČJA B



6



9

Tako bi na primer po pavšalnih izračunih¹ širše področje mestne četrti Moste (med Zalogom z osrednjim tovrnim kolodvorom na vzhodu in glavnim potniškim kolodvorom na zahodu ter BTC-jem na severu in Novimi Fužinami na jugu) s svojimi 80 hektari neizkoriščenih degradiranih površin ob tirih, ki so sicer del državnega prostorskega načrta železniškega koridorja, lahko zagotovilo velikopotezni urbani razvoj mesta z nekaj manj kot 10.000 stanovanji za do 30.000 novih prebivalcev, 24 hektari vrtov, igrišč in parkovnih površin z nekaj več kot 1000 novimi drevesi ter z različnimi družbenimi in poslovnimi dejavnostmi v sožitju z obstoječimi programi v neposredni bližini. Potencialna mestna linija železnice pa bi lahko bila najhitrejša in najučinkovitejša povezava med mestnimi predeli – tako bi za pot od utoپیčne nove »urbane strukture Moste« do Tivolija ali središča mesta z vmesnimi postanki potrebovali le nekaj minut.

7

Vizije (iz)gradnje napredne sodobne in trajnostne skupnosti je torej mogoče uresničiti prav ob železnici, kar mnogim evropskim mestom že leta ni tuje. A Ljubljana bo lahko v skladu z zamislijo o takšnem živahnem povezovanju in osmišljanju spregledanih površin ob tirih, ki so pogosto stigmatizirane kot manjvredne in brez potenciala, (z)rasla šele, ko bo dialog med državo in mestom tekel bolj učinkovito in ko skozi mesto po tirih ne bo več drvel in hrumel železniški tovorni tranzitni promet.

Kolofon

Vizije so 17: Meje ali priložnosti?

Razstava Društva arhitektov Ljubljana, 2022

Kongresni trg, Ljubljana, od 25. oktobra do 5. novembra 2022

Galerija Kresija, Ljubljana, od 9. do 24. novembra 2022

Avtorji razstave: Domen Ermenc, Timotej Jevšenak in Tereza Prepadnik

Za IO DAL: Gašper Skalar, Katarina Čakš, Jure Sadar, Jure Henigsman, Marinka Škrilec Lukač

Besedila: Timotej Jevšenak

Ilustracije: Tereza Prepadnik

Grafično oblikovanje: Domen Ermenc

Video: Blaž Budja, Jure Henigsman

Sodelavec: Adam Breznik

Posebna zahvala: prof. Janez Koželj

Vodstva po razstavi: Timotej Jevšenak

Okrogla miza: 23. novembra 2022 ob 17. uri v Galeriji Kresija; razpravljavci: podžupan prof. Janez Koželj, Marko Peterlin z Inštituta za politike prostora, Jože Novak in France Zemljič z Direkcije RS za infrastrukturo Ministrstva za infrastrukturo ter arhitekti Jadranka Grmek, Martina Lipnik in Milan Kovač

Urednik kataloga: Gašper Skalar

Založnik kataloga: Društvo arhitektov Ljubljana, Karlovška cesta 3, Ljubljana

Jezikovni pregled kataloga: Urška Honzak

Ljubljana, november 2022

vizijeso17.com



8

1 Izračun za področje Moste ob faktorju zazidave FZ = 1.6.



Sl. 7, 8, 9: Vizije ambientov urbanizacije Ljubljane ob neizkoriščenih površinah železniškega koridorja.
Ilustracije: Tereza Prepadnik.

7 »Preselil sem se ob BTC.«
8 »V center grem čez park.«
9 »Tudi z vlakom sva v harmoniji.«