

poglobitev železnice v Ljubljani

Ljubo Žerak



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

zakaj oziroma kaj želimo doseči – kratek zgodovinski pregled razvoja ljubljanskega železniškega vozlišča

Obdobje od leta 1849–1950

Prva proga skozi Ljubljano, mestece je takrat štel 20.000 prebivalcev, je bila zgrajena leta 1849 (južna železnica Dunaj–Trst). Na to progo so se navezale proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–Trbiž leta 1870 (odsek Jesenice–Trbiž je bil ukinjen leta 1966), Ljubljana–Kamnik leta 1891, Ljubljana–Kočevje oziroma Novo mesto leta 1893 oz. 1894 in Brezovica–Vrhnika leta 1899. Nove proge so bile zgrajene in umeščene v prostor po takrat veljavnih merilih na najustreznejših trasah in priključene na postajo Ljubljana.

Vendar je že v drugi polovici 19. stoletja kazalo, da ljubljansko železniško vozlišče kot celota ni optimalna rešitev. Prve ideje o rekonstrukciji vozlišča so nastale že konec 19. stoletja in so se kasneje, vse do danes, ciklično pojavljale skoraj v vsakem desetletju. Do resnejših popravkov pa ni nikoli prišlo, vozlišče je doživljalo le manjše spremembe, ki so bile v aktualnem obdobju nujne. Arhitekt Fabiani je na primer že leta 1900 predlagal prestavitev potniške postaje Ljubljana.

Prvo obvozna progo so v Ljubljani za vojaške potrebe zgradili že med prvo svetovno vojno, in sicer od Dravelj prek Bežigrada in Zelene jame pod progo južne železnice do dolenske proge. Takrat je nastal »vodmatski lok«, neposredna povezava med dolensko progo in progo proti Zalogu. Zgrajen pa je bil tudi »tivolski lok«, neposredna povezava med gorenjsko in notranjsko progo.

Leta 1938 so se v Ljubljani pojavile zahteve po poglobitvi železniške proge na območju mesta.

Leta 1942 so Nemci naredili obvozna progo Vižmarje–Črnuče–Laze, da so se izognili vožnji skozi Ljubljano, ki so jo okupirali Italijani. Takoj po vojni je bila ta proga demontirana. Leta 1944 so Nemci ponovno zgradili tivolski lok, ki je služil svojemu namenu vse do rekonstrukcije ljubljanskega vozlišča v šestdesetih letih. Takoj po koncu vojne, še leta 1945, je bil ponovno zgrajen »vodmatski lok«, ki je bil potem v šestdesetih letih spet demontiran.

Leta 1948 so začeli graditi tudi ljubljansko obvoznico Vižmarje–Vič, t. i. »progo V. kongresa«, vendar je bilo opravljeno le nekaj zemeljskih del in zgrajen betonski nadvoz v Podutiku.

Koncept ljubljanskega vozlišča A54

Šele po letu 1950 je prišlo do resnejšega pristopa v načrtovanju rekonstrukcije vozlišča, ki je težilo k zadovoljevanju novih potreb in zahtev mesta ter železnice. Prvo projektno zasnovo je naredilo železniško Projektivno podjetje Ljubljana in je dobila ime A54. Projekt ni bil v celoti realiziran; zgrajena sta bila lokotovorna postaja Moste in lokomotivski depo (sedaj CD Moste), opravljeni sta bili rekonstrukcija ranžirne postaje Zalog in delna rekonstrukcija postaje Ljubljana. Na progah je bilo izvedenih le malo sprememb: prestavitev

proge skozi Tivoli, popravki proge Zalog–Ljubljana, odstranitev tirne povezave Brezovica–Ljubljana Šiška (t. i. tivolski lok).

Sicer pa je projekt A54 v veliki meri razreševal problem nivojskih križanj cest in železnic (v tistem času na obravnavanem območju še ni bilo izvennivoskih križanj) ter problematiko tovornega železniškega prometa skozi Ljubljano, saj je bil zamišljen prenos železniškega prometa na obvozne proge. Projekt je imel dve varianti, in sicer z železniškimi progami v nivoju in s poglobitvijo. Najpomembnejši del projekta, obvozne proge, spet ni bil realiziran.

Koncept ljubljanskega vozlišča CIP 84

Predzadnja zasnova rekonstrukcije vozlišča je bila narejena na začetku osemdesetih let, izdelana in sprejeta pa leta 1984. Po izdelovalcih je projekt dobil ime CIP 84. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev prav tako ni bil realiziran. Začetek snovanja novega vozlišča je potekal v obdobju intenzivne rasti v potniškem in tovornem prometu, tako na območju takratnega ŽG Ljubljana kot širše v Jugoslaviji in Evropi. Kapaciteta vozlišča je bila presežena, močan promet je trajno povzročal zastoje. Koncept vozlišča CIP 84 je bil zastavljen tako, da je trajno reševal dolgoročni razvoj in naraščanje prometa. Za doseganje kvalitativnega preskoka je ločil potniški in tovorni promet, tako da je slednjega preusmeril na tovorno obvozna progo. Na ta način sproščene železniške vpadnice bi omogočale vpeljavo sodobnih oblik potniškega prometa, vključno z intenzivnim primestnim potniškim prometom. V času snovanja tega koncepta je bila aktualna hitra proga iz Avstrije prek Jesenic do Dobove. Koncept je vgradil vse uporabne elemente predhodnega koncepta vozlišča A54, najpomembnejša je trasa severozahodne obvoznice. Obvoznica CIP 84 naj bi bila bistveno daljša od predhodne in naj bi potekala po trasi bivše nemške železniške obvoznice iz Vižmarij preko Črnuč v Laze. Že zgrajeni objekti po A54 pa tudi po novem konceptu ohranjajo svojo funkcijo. Tovorna obvozna proga je bila zasnovana iz dveh delov. Večji, zahodni, je potekal z Brezovice prek Viča, s povezavo Vižmarij, in dalje prek Črnuč in Šentjakoba v ranžirno postajo Zalog. Vzhodni del obvoznice je potekal iz ranžirne postaje Zalog prek nove postaje Beričevo na novo postajo Podgrad na progi med Zalogom in Lazami ter s priključkom spet nazaj v Zalog.

Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča

V okviru širše naloge ureditve mestnega in primestnega prometa Ljubljane, ki jo je usklajeval LUZ (Ljubljanski urbanistični zavod), je SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana izdelalo tirne rešitve za nove variante poteka radialnih in obvoznih prog ljubljanskega vozlišča. Te nove variante, izmed katerih je bila ena tudi izbrana in vključena v dolgoročni plan MOL, so se ukvarjale z iskanjem alternativnih rešitev koncepta ljubljanskega železniškega vozlišča CIP 84.



Vzroki za iskanje alternativnih rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča so bili po eni strani ekološke narave, po drugi strani pa je bila preveritev potrebna zaradi časovne distance in spremenjenih geopolitičnih razmer. Pri prvih je šlo za reševanje ekološko spornih točk na trasah CIP 84: cepišče železniških prog na sotočju rek Save, Ljubljanice in Kamniške Bistrice, cepišče železniških prog v naselju Šentjakob, potek proge prek vodnega rezervata Kleče, zaščita biotopa za Rožnikom. Vzroki za preveritev koncepta CIP 84 zaradi časovne distance in geopolitičnih sprememb pa so bili: preveritev vhodnih podatkov iz let 1979–1984 glede na leto 1984, opustitev hitre proge Jesenice–Ljubljana, uvedba hitre proge Sežana–Ljubljana, upoštevanje novih smeri in količin prometnih tokov, spremenjene potreb PTT in avtobusne postaje, preveritev zasnove ljubljanske železniške postaje po M. Mušiču, vključevanje novih tehničnih sredstev in tehnologij, vgraditev elementov racionalizacij in optimizacij v železniškem sektorju, nova zasnova primestnega tirnega prometa.

VARIANTE NOVEGA KONCEPTA LŽV IZ LETA 1995

Varianta A

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovarna radialna obvozna proga »O6« na nivoju »-2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta B

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta C – sprejeta v prostorskem planu MOP

- Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča – koncept LUZ 95C
- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-0«

Varianta D

- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Dvotirne železniške proge na vseh vpadnih smereh
- Preliminarno je upoštevan model primestnega potniškega prometa »Karlruhe«

Za predstavljene štiri variante je bila izdelana tudi ocena investicijskih stroškov (gl. tabelo v nadaljevanju).

VARIANTA	EUR z DDV (v 000)
VARIANTA A	2.244.313
VARIANTA B	1.739.393
VARIANTA C	881.472
VARIANTA D	687.016

V prvih dveh variantah (A in B) je potniška postaja Ljubljana poglobljena na nivo »-1«, v drugih dveh (B in C) pa ostane na nivoju »0«. V primeru poglobitve železniške postaje bi bilo le-to treba izvesti med Jadransko cesto na primorski strani, Drenikovo cesto na gorenjski ter Kajuhovo cesto na štajerski strani.

Pri varianti A je kombinirana tovorna obvoznica »O6« na nivoju »-2« po delnih radialnih smereh z združitvijo za Rožnikom in podzemnim potekom do Zaloga, pri ostalih treh pa je dodana tovorna obvozna proga »O2«, ki je modificirana varianta tovorne obvozne proge po konceptu CIP 84.

Pri prvih treh variantah je upoštevana tudi potniška obvozna proga »O7«, ki je v bistvu priključek hitre proge iz smeri Sežane na postajo Ljubljana. Z uvedbo te dvotirne vpadnice pod Rožnikom ostane obstoječa primorska železniška vpadnica dvotirna na področju mesta Ljubljana. S takšno rešitvijo ni treba posegati v občutljivo mestno tkivo z dodatnim tretjim tirom, kar pa bi bilo potrebno, če te potniške obvoznice ne bi bilo.

Pri varianti D je potniška obvozna proga »O7« izpuščena in tudi primorska smer ostaja dvotirna. V tej varianti je že vnaprej upoštevan nov sistem primestno-mestnega tirnega potniškega sistema, ki bo potekal delno po železniških trasah, delno pa po mestnih cestnih prometnicah.

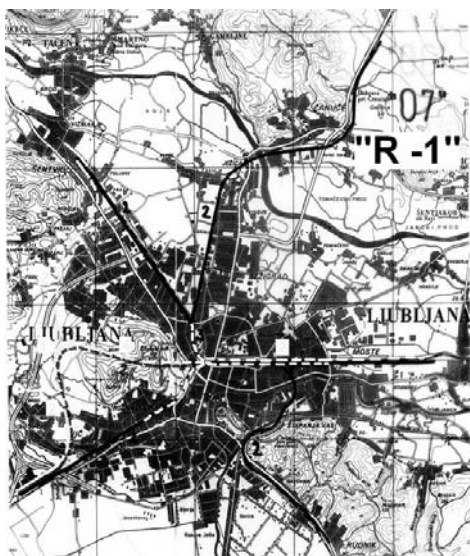
Za vse štiri zgoraj predstavljene variante je bila narejena tudi ekonomsko-finančna analiza, na podlagi katere je bilo odločeno, da se za nadaljnje obdelave ljubljanskega železniškega vozlišča izbere koncept, predstavljen v varianti C. Za potrebe predmetne naloge je poimenovan koncept LUZ 95C.

GLAVNE FAZE IN POGOJI POGLOBITVE

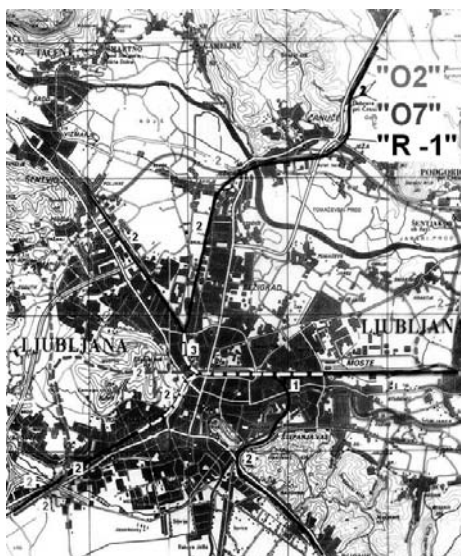
V primeru poglobitve potniške postaje Ljubljana (PPL), vključno s širšim ali ožjim območjem priključnih prog, je treba vnaprej ali paralelno izvršiti nekatere posege, ki bi jih ob ohranitvi postaje na nivoju terena lahko izvajali v kasnejših obdobjih, v skladu s potrebami in finančnimi zmožnostmi.

Glavne faze gradnje ob poglobitvi so: izvedba tovorne obvoznice, izvedba potniške obvozne hitre proge, izgradnja tehnične potniške postaje v Mostah in preselitev dejavnosti s PPL, izvedba poglobitev priključnih prog z denivelacijo cestnega omrežja, poglobitev potniške postaje Ljubljana.

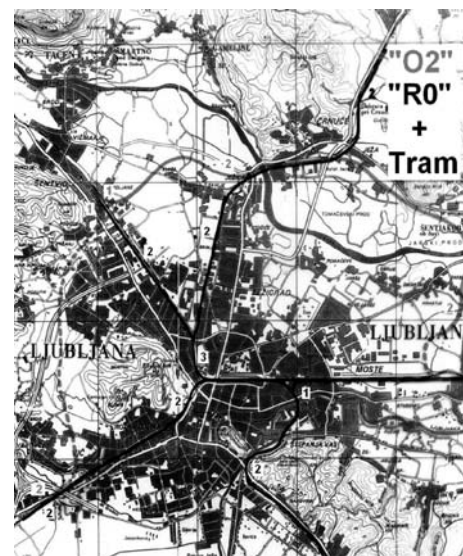
Glavni pogoji za izvedbo poglobitve pa so: zagotovljena finančna sredstva za celotno investicijo (brez faznih prekinitev); izvedba tovorne obvoznice in tehnične postaje v Mostah; izvedba potniške obvozne hitre proge; dvig dolenske proge na nivo »+1«; izgradnja vodmatskega loka in povezave z Zalogo; poglobitev potniške postaje Ljubljana (Jadranska, Drenikova, Kajuhova);



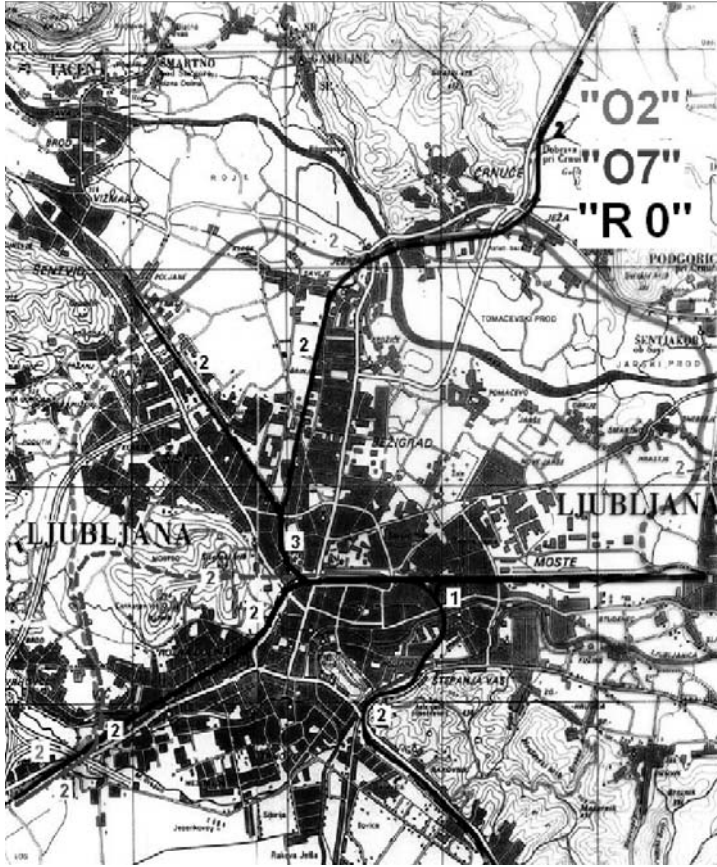
Varianta A



Varianta B



Varianta C - sprejeta v prostorskem planu MOP



Varianta D

izvedba servisnih predorov ob poglobljenih trasah; izvedba vseh potrebnih gradbenih in logističnih ukrepov za potek potniškega prometa med gradnjo; rekonstrukcija industrijskih tirov na območju; preselitev podjetij PAP in ŽGP; prestavitev komunalnih vodov in cest.

Zaključek

Naj za zaključek ponovim vprašanje iz naslova: Kaj želimo doseči s poglobitvijo železnice v Ljubljani? Prav gotovo se vsi lahko strinjamo, da je rešitev s poglobitvijo zelo simpatična in bi mestu in tudi upravljavcu JŽI prinesla nekatere pozitivne učinke. Verjetno pa se lahko tudi strinjamo, da bi bilo (ali pa bo) zelo težko zagotoviti tako velika finančna sredstva v relativno kratkem obdobju. Po izsledkih študije iz leta 1995 poglobitev med takrat obravnavanimi variantami ni bila najugodnejša. Ali se je v obdobju teh zadnjih desetih let situacija toliko spremenila, da bo mogoče poglobitev tudi finančno ugodna varianta, pa bo pokazala študija, ki bo izdelana v roku enega leta. Vsekakor bo samo argument, kako lepo bi bilo, če bi končno izvedli poglobitev, in kako nujna je le-ta, premalo – na koncu je vse odvisno od finančne in ekonomske upravičenosti in zmožnosti.

Ne smemo pa pozabiti, da je projekt ljubljanskega železniškega vozlišča, s poglobitvijo ali brez nje, skupni projekt države in mesta.

Obdobje od leta 1849–1950

Prva proga skozi Ljubljano, mestece je takrat štel 20.000 prebivalcev, je bila zgrajena leta 1849 (južna železnica Dunaj–Trst). Na to progo so se navezale proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–Trbiž leta 1870 (odsek Jesenice–Trbiž je bil ukinjen leta 1966), Ljubljana–Kamnik leta 1891, Ljubljana–Kočevje oziroma Novo mesto leta 1893 oz. 1894 in Brezovica–Vrhnika leta 1899. Nove proge so bile zgrajene in umeščene v prostor po takrat veljavnih merilih na najustreznejših trasah in priključene na postajo Ljubljana.

Vendar je že v drugi polovici 19. stoletja kazalo, da ljubljansko železniško vozlišče kot celota ni optimalna rešitev. Prve ideje o rekonstrukciji vozlišča so nastale že konec 19. stoletja in so se kasneje, vse do danes, ciklično pojavljale skoraj v vsakem desetletju. Do resnejših popravkov pa ni nikoli prišlo, vozlišče je doživljalo le manjše spremembe, ki so bile v aktualnem obdobju

nujne. Arhitekt Fabiani je na primer že leta 1900 predlagal prestavitev potniške postaje Ljubljana.

Prvo obvozno progo so v Ljubljani za vojaške potrebe zgradili že med prvo svetovno vojno, in sicer od Dravelj prek Bežigrada in Zelene jame pod progo južne železnice do dolenske proge. Takrat je nastal »vodmatski lok«, neposredna povezava med dolensko progo in progo proti Zalogu. Zgrajen pa je bil tudi »tivolski lok«, neposredna povezava med gorenjsko in notranjsko progo.

Leta 1938 so se v Ljubljani pojavile zahteve po poglobitvi železniške proge na območju mesta.

Leta 1942 so Nemci naredili obvozno progo Vižmarje–Črnuče–Laze, da so se izognili vožnji skozi Ljubljano, ki so jo okupirali Italijani. Takoj po vojni je bila ta proga demontirana. Leta 1944 so Nemci ponovno zgradili tivolski lok, ki je služil svojemu namenu vse do rekonstrukcije ljubljanskega vozlišča v šestdesetih letih. Takoj po koncu vojne, še leta 1945, je bil ponovno zgrajen »vodmatski lok«, ki je bil potem v šestdesetih letih spet demontiran.

Leta 1948 so začeli graditi tudi ljubljansko obvozno Vižmarje–Vič, t. i. »progo V. kongresa«, vendar je bilo opravljeno le nekaj zemeljskih del in zgrajen betonski nadvoz v Podutiku.

Koncept ljubljanskega vozlišča A54

Šele po letu 1950 je prišlo do resnejšega pristopa v načrtovanju rekonstrukcije vozlišča, ki je težilo k zadovoljevanju novih potreb in zahtev mesta ter železnice. Prvo projektno zasnovo je naredilo železniško Projektivno podjetje Ljubljana in je dobila ime A54. Projekt ni bil v celoti realiziran; zgrajena sta bila lokotovorna postaja Moste in lokomotivski depo (sedaj CD Moste), opravljeni sta bili rekonstrukcija ranžirne postaje Zalog in delna rekonstrukcija postaje Ljubljana. Na progah je bilo izvedenih le malo sprememb: prestavitev proge skozi Tivoli, popravki proge Zalog–Ljubljana, odstranitev tirne povezave Brezovica–Ljubljana–Šiška (t. i. tivolski lok).

Sicer pa je projekt A54 v veliki meri razreševal problem nivojskih križanj cest in železnic (v tistem času na obravnavanem območju še ni bilo izvennivojskih križanj) ter problematiko tovornega železniškega prometa skozi Ljubljano, saj je bil zamišljen prenos železniškega prometa na obvozne proge. Projekt je imel dve varianti, in sicer z železniškimi progami v nivoju in s poglobitvijo. Najpomembnejši del projekta, obvozne proge, spet ni bil realiziran.

Koncept ljubljanskega vozlišča CIP 84

Predzadnja zasnova rekonstrukcije vozlišča je bila narejena na začetku osemdesetih let, izdelana in sprejeta pa leta 1984. Po izdelovalcih je projekt dobil ime CIP 84. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev prav tako ni bil realiziran. Začetek snovanja novega vozlišča je potekal v obdobju intenzivne rasti v potniškem in tovornem prometu, tako na območju takratnega ŽG Ljubljana kot širše v Jugoslaviji in Evropi. Kapaciteta vozlišča je bila presežena, močan promet je trajno povzročal zastoje. Koncept vozlišča CIP 84 je bil zastavljen tako, da je trajno reševal dolgoročni razvoj in naraščanje prometa. Za doseganje kvalitativnega preskoka je ločil potniški in tovorni promet, tako da je slednjega preusmeril na tovorno obvozno progo. Na ta način sproščene železniške vpadnice bi omogočale vpeljavo sodobnih oblik potniškega prometa, vključno z intenzivnim primestnim potniškim prometom. V času snovanja tega koncepta je bila aktualna hitra proga iz Avstrije prek Jesenic do Dobove.

Koncept je vgradil vse uporabne elemente predhodnega koncepta vozlišča A54, najpomembnejša je trasa severozahodne obvoznice. Obvoznic CIP 84 naj bi bila bistveno daljša od predhodne in naj bi potekala po trasi bivše nemške železniške obvoznice iz Vižmarij preko Črnuč v Laze. Že zgrajeni objekti po A54 pa tudi po novem konceptu ohranjajo svojo funkcijo. Tovorna obvozna proga je bila zasnovana iz dveh delov. Večji, zahodni, je potekal z Brezovice prek Viča, s povezavo Vižmarij, in dalje prek Črnuč in Šentjakoba v ranžirno postajo Zalog. Vzhodni del obvoznice je potekal iz ranžirne postaje Zalog prek nove postaje Beričevo na novo postajo Podgrad na progi med Zalogom in Lazami ter s priključkom spet nazaj v Zalog.



Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča

V okviru širše naloge ureditve mestnega in primestnega prometa Ljubljane, ki jo je usklajeval LUZ (Ljubljanski urbanistični zavod), je SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana izdelalo tirne rešitve za nove variante poteka radialnih in obvoznih prog ljubljanskega vozlišča. Te nove variante, izmed katerih je bila ena tudi izbrana in vključena v dolgoročni plan MOL, so se ukvarjale z iskanjem alternativnih rešitev koncepta ljubljanskega železniškega vozlišča CIP 84. Vzroki za iskanje alternativnih rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča so bili po eni strani ekološke narave, po drugi strani pa je bila preveritev potrebna zaradi časovne distance in spremenjenih geopolitičnih razmer. Pri prvih je šlo za reševanje ekološko spornih točk na trasah CIP 84: cepišče železniških prog na sotočju rek Save, Ljubljanice in Kamniške Bistrice, cepišče železniških prog v naselju Šentjakob, potek proge prek vodnega rezervata Kleče, zaščita biotopa za Rožnikom. Vzroki za preveritev koncepta CIP 84 zaradi časovne distance in geopolitičnih sprememb pa so bili: preveritev vhodnih podatkov iz let 1979–1984 glede na leto 1984, opustitev hitre proge Jesenice–Ljubljana, uvedba hitre proge Sežana–Ljubljana, upoštevanje novih smeri in količin prometnih tokov, spremenjene potrebe PTT in avtobusne postaje, preveritev zasnove ljubljanske železniške postaje po M. Mušiču, vključevanje novih tehničnih sredstev in tehnologij, vgraditev elementov racionalizacij in optimizacij v železniškem sektorju, nova zasnova primestnega tirnega prometa.

VARIANTE NOVEGA KONCEPTA LŽV IZ LETA 1995

Varianta A

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovarna radialna obvozna proga »O6« na nivoju »-2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta B

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta C – sprejeta v prostorskem planu MOP

- Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča – koncept LUZ 95C
- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-0«

Varianta D

- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Dvotirne železniške proge na vseh vpadnih smereh
- Preliminarno je upoštevan model primestnega potniškega prometa »Karlsruhe«

Za predstavljene štiri variante je bila izdelana tudi ocena investicijskih stroškov (gl. tabelo v nadaljevanju).

VARIANTA	EUR z DDV (v 000)
VARIANTA A	2.244.313
VARIANTA B	1.739.393
VARIANTA C	881.472
VARIANTA D	687.016

V prvih dveh variantah (A in B) je potniška postaja Ljubljana poglobljena na nivo »-1«, v drugih dveh (B in C) pa ostane na nivoju »0«. V primeru poglobitve železniške postaje bi bilo le-to treba izvesti med Jadransko cesto na primorski strani, Drenikovo cesto na gorenjski ter Kajuhovo cesto na štajerski strani. Pri varianti A je kombinirana tovarna obvoznica »O6« na nivoju »-2« po delnih radialnih smereh z združitvijo za Rožnikom in podzemnim potekom do

Zaloga, pri ostalih treh pa je dodana tovarna obvozna proga »O2«, ki je modificirana varianta tovarne obvozne proge po konceptu CIP 84.

Pri prvih treh variantah je upoštevana tudi potniška obvozna proga »O7«, ki je v bistvu priključek hitre proge iz smeri Sežane na postajo Ljubljana. Z uvedbo te dvotirne vpadnice pod Rožnikom ostane obstoječa primorska železniška vpadnica dvotirna na področju mesta Ljubljana. S takšno rešitvijo ni treba posegati v občutljivo mestno tkivo z dodatnim tretjim tirom, kar pa bi bilo potrebno, če te potniške obvoznice ne bi bilo.

Pri varianti D je potniška obvozna proga »O7« izpuščena in tudi primorska smer ostaja dvotirna. V tej varianti je že vnaprej upoštevan nov sistem primestno-mestnega tirnega potniškega sistema, ki bo potekal delno po železniških trasah, delno pa po mestnih cestnih prometnicah.

Za vse štiri zgoraj predstavljene variante je bila narejena tudi ekonomsko-finančna analiza, na podlagi katere je bilo odločeno, da se za nadaljnje obdelave ljubljanskega železniškega vozlišča izbere koncept, predstavljen v varianti C. Za potrebe predmetne naloge je poimenovan koncept LUZ 95C.

GLAVNE FAZE IN POGOJI POGLOBITVE

V primeru poglobitve potniške postaje Ljubljana (PPL), vključno s širšim ali ožjim območjem priključnih prog, je treba vnaprej ali paralelno izvršiti nekatere posege, ki bi jih ob ohranitvi postaje na nivoju terena lahko izvajali v kasnejših obdobjih, v skladu s potrebami in finančnimi zmožnostmi.

Glavne faze gradnje ob poglobitvi so: izvedba tovarne obvoznice, izvedba potniške obvozne hitre proge, izgradnja tehnične potniške postaje v Mostah in preselitev dejavnosti s PPL, izvedba poglobitev priključnih prog z denivelacijo cestnega omrežja, poglobitev potniške postaje Ljubljana.

Glavni pogoji za izvedbo poglobitve pa so: zagotovljena finančna sredstva za celotno investicijo (brez faznih prekinitiv); izvedba tovarne obvoznice in tehnične postaje v Mostah; izvedba potniške obvozne hitre proge; dvig dolenske proge na nivo »+1«; izgradnja vodmatskega loka in povezave z Zalogram; poglobitev potniške postaje Ljubljana (Jadranska, Drenikova, Kajuhova); izvedba servisnih predorov ob poglobljenih trasah; izvedba vseh potrebnih gradbenih in logističnih ukrepov za potek potniškega prometa med gradnjo; rekonstrukcija industrijskih tirov na območju; preselitev podjetij PAP in ŽGP; prestavitve komunalnih vodov in cest.

ZAKLJUČEK

Naj za zaključek ponovim vprašanje iz naslova: Kaj želimo doseči s poglobitvijo železnice v Ljubljani? Prav gotovo se vsi lahko strinjamo, da je rešitev s poglobitvijo zelo simpatična in bi mestu in tudi upravljavcu JŽI prinesla nekatere pozitivne učinke. Verjetno pa se lahko tudi strinjamo, da bi bilo (ali pa bo) zelo težko zagotoviti tako velika finančna sredstva v relativno kratkem obdobju. Po izsledkih študije iz leta 1995 poglobitev med takrat obravnavanimi variantami ni bila najugodnejša. Ali se je v obdobju teh zadnjih desetih let situacija toliko spremenila, da bo mogoče poglobitev tudi finančno ugodna varianta, pa bo pokazala študija, ki bo izdelana v roku enega leta. Vsekakor bo samo argument, kako lepo bi bilo, če bi končno izvedli poglobitev, in kako nujna je le-ta, premalo – na koncu je vse odvisno od finančne in ekonomske upravičenosti in zmožnosti.

Ne smemo pa pozabiti, da je projekt ljubljanskega železniškega vozlišča, s poglobitvijo ali brez nje, skupni projekt države in mesta.