

V LUČI LJUBLJANE 2000

Kakšno bo ljubljansko železniško križišče?

Znano je, da bomo v Ljubljani gradili nov železniški terminal, ki bo v neposredni povezavi z avtobusnim terminalom. S tem bo funkcionalno in – upajmo – za dalj časa rešen problem gneče na sedanji železniški in avtobusni postaji, ki sta obe zastareli in neustrežni. In tu je še drug važnejši problem, ki se nanaša na propustnost ljubljanskega železniškega križišča. Promet skozi Ljubljano je namreč že zelo gost in še narašča, kar terja določene rešitve, da bo promet tudi v bodoče potekal nemoteno.

Ljubljanski železniški obroč

Železniška obvoznica, ki se načrtuje okoli Ljubljane, bo prevzela ves tranzitni tovorni promet, ki sedaj poteka skozi ljubljansko središče. Znotraj tega obvoza bodo proge rezervirane le za tranzitni-potniški, pristni-potniški in lokalni tovorni promet. Obvoznica bo grajena v več etapah. Najprej bo zgrajen severni del železniške obvoznice. Od obstoječe proge Ljubljana-Zidani most bo odcep na obvoznico pri železniški postaji Laze. Obvoznica bo potekala mimo Šentjake ob Savi (2) in Črnuču. Na Ježici (3) bo

obvoznica premostila Savo in se bo nato v širokem loku obrnila proti jugu ter se v Vižmarjih priključila na gorenjsko progo. Nadaljevala se bo skozi Koseze (5) in bo potekala za Rožnikom do Dolgega mostu (6), kjer se bo navezala na obstoječo notranjsko progo. Z izgradnjo tega dela železniške obvoznice bo pretežni del tranzitnega tovornega prometa prenešen iz ljubljanskega središča na obvoznico. Celoten problem pa s tem še ne bo rešen. Zasavska proga vzhodno od Laz bo še vedno preobremenjena in se zato v drugi fazi načrtuje dokončna izgradnja obvoznice. Pri tem je najpomembnejše, da bo obstoječa dolenska proga na trasi Ljubljana-Trebnje-Sevnica v tovrnem prometu razbremenjevala progo v Zasavju. Južni krak železniške obvoznice bo povezoval gorenjsko in notranjsko progo z dolensko progo preko Barja, oziroma natančneje preko severnega vzrožja Krma, kjer so tla za gradnjo proge ustreznejša. Odcep od notranjske proge je načrtovan južno od Notranjih Goric; pri Podpeči (7) bi proga premostila Ljubljanico in bi potekala tik nad barjansko ravnino na skalovitem terenu. Pri Škofljici (8) pa bi se navezala na dolensko progo. Nato bi obvoznica potekala deloma skozi predore do Zaloge.

Gradnja ljubljanske železniške obvoznice pomeni precejšnjo pridobitev za samo mesto, ker bo možno urediti železniški pristni promet. Upoštevati je treba

zlasti porast železniškega prometa iz luke Koper, ki poteka v glavnem preko ljubljanskega železniškega križišča in tudi težnjo, da se obstoječi cestni tovorni promet preusmeri na železnico. Vsi vemo in občutimo, da so se cene goriva za cestna vozila povečale, železniška elektrovleka pa je in ostane najcenejši način prevoza blaga.

Ostane še vprašanje, kdaj bomo pričeli graditi železniško obvoznico? Glede na potrebe lahko trdimo, da bo severni del železniške obvoznice od celotnega sistema zgrajen najhitreje. Menim, da bo zgrajena do leta 2000 v Ljubljani tako cestna kot tudi železniška obvoznica v celoti.

Začrtana je trasa hitre proge

Hitra proga skozi Ljubljano bo povsem nova železniška proga in bo povezovala Srednjo Evropo z Bližnjim vzhodom. Trasa je že začrtana in tudi odobrena pri Mednarodni železniški uniji v Parizu. Ta proga je del bodočega evropskega sistema hitrih prog, kjer naj bi potniški vlaki vozili s hitrostjo nad 200 km na uro. Ta proga bo namenjena hitremu tranzitnemu potniškemu in tovrnemu prometu.

Da bi vlaki lahko razvili te hitrosti, mora biti proga čim bolj ravna. Tam, kjer morajo biti krivine, znašajo polmeri krivin od 4000 do 5000 metrov. Krivine naših dosedanjih železniških prog, ki so položene v rečne doline ne zadovoljujejo,

ker so polmeri krivin le nekaj sto metrov. Iz tega razloga hitra proga ne bo zgrajena približno v smeri sedanje proge. Trasa hitre proge je položena tako, da terenske ovire premosti z viadukti ali predori.

V Ljubljani bo hitra proga iz severne smeri pri Mednem skoraj pravokotno sekala traso gorenjske proge pri Mednem (4) in tam vstopila tudi v predor. V blagem zavoju bo potekala do Kosez (5), kjer bo priključek na železniško obvoznico. Pod Rožnikom bo potekala v predoru do Tivolija in bo usmerjena od sedanjega Muzeja revolucije v ravni smeri preko železniške postaje do Zaloge. Od tu bo v blagem zavoju in preko predora potekala do doline Mirne ter mimo Novega mesta proti Zagrebu.

Kot zanimivost lahko omenim, da bodo po hitri progi vozile železniške kompozicije, ki bodo posebej konstruirane za te hitrosti. Na zunan se bodo potniške kompozicije razlikovale od sedanjih po aerodinamični obliki. Sedanje kompozicije mednarodnih vlakov po hitri progi ne bodo vozile.

Komercialna hitrost sedanjih potniških vlakov je približno 50 km na uro, z izjemo takojimenovanih zelenih vlakov, katerih hitrost je približno 100 km na uro. Hitra proga pa bo omogočila da bomo npr. v Zagreb potovali nekaj več kot 45 minut, v Beograd pa tri ure.

Sistem hitrih prog lahko primerjamo s sistemom avtocest. Tako kot sedaj avtoceste zamenjujejo v tranzitnem prometu obstoječe lokalne ceste, tako bodo hitre proge v bodoče razbremenile sedanje železniške proge, ki ne ustrezajo več vedno večjim zahtevam v tranzitnem prometu. Vprašanje je še, kdaj bo hitra proga skozi ljubljansko železniško križišče zgrajena. Ta proga je del celotnega evropskega sistema hitrih prog in je pogojena z gradnjo glavnih bodočih hitrih prog v Evropi. Na železniškem prometnem inštitutu so mi povedali, da je programska študija trase hitre proge že narejena in projekt začrtan v merilu 1:25000. Celoten projekt je prilagojen kriterijem Mednarodne železniške unije v Parizu, ki je glavni koordinator pri načrtovanju evropskega sistema hitrih prog. Pri nas so se že letos odvijale razprave v nekaterih občinah v Sloveniji, kjer bi potekala nova železniška proga. Gre za soglasja, da se rezervira pas zemljišča v smeri bodoče trase hitre proge. Na našem območju v okolici Ljubljane bo proga potekala v glavnem preko predora oziroma v trasi sedanje proge Ljubljana-Zalog. Tako bomo lahko ohranili čimveč kmetijskih zemljišč.

Bistveno je, da smo s projekti hitre proge popolnoma pripravljeni na trenutek, ko se bo v Evropi pričelo z izgradnjo hitrih prog in se bomo lahko brez zamud vključili v nov prometni sistem hitrih železniških prog. S tem odpade tudi možnost, da bi se zaradi zamude prometno izolirali. Omenim lahko, da je hitra proga skozi Ljubljano upoštevana v programski študiji »Ljubljana 2000«. Sam pričetek gradnje hitre proge pa seveda zavisi tudi od ekonomskih činiteljev tako pri nas kot v svetu.

MARIJAN ing. ŽIGON

