

predstavitev razstave

zgodovina in aktualnost projektov
o poglobljanju železnice v Ljubljani

**aleksander
s. ostan
andrej hrausky**



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi
razstava

DAL (Društvo arhitektov Ljubljane) je kot predstavnik civilne družbe že v začetku leta 2006 v prostorih Kresije pripravilo odmevno razstavo VIZIJE SO 1, s katero je strokovni in laični javnosti prikazalo smeje, a nerealizirane projekte za našo prestolnico. Tudi politikom in podjetnikom, ki so se radi pritoževali, da smo s svojimi akcijami (Ilirija, Kolizej, Šumi, PCL...) preveč kritični in da zaviramo razvoj mesta, smo hoteli demonstrirati, zakaj, kje in na kak način naj bi se odvijal pravi, strokovni in trajnostni razvoj mesta.

Zdaj je pred vami nadaljevanje prve razstave, poimenovane VIZIJE SO 2, ki se ukvarja z najbolj perečim in že stoletje trajajočim razvojnim, urbanističnim

in arhitekturnim problemom Ljubljane, z nivojsko železniško infrastrukturo, ki jo je mesto v današnji obliki že davno preraslo.

Projekt VIZIJE SO 2 je sestavljen iz pričujoče razstave, postavljene v galeriji Kresija, in spremljevalnih dogodkov in predstavitev z okroglo mizo, ki se bo odvijala v tem prostoru 13.12. 2006 ob 18.00 uri. Namen akcije in razstave je, da se stroki, javnosti ter mestnim in državnim oblastem predstavi urbanistično - arhitekturne študije in konkretne projekte na temo poglobitve železnice v Ljubljani. Razstava je koncipirana kot zgodovinski pregled razmišljanj in projektov na temo poglobljanja železniške trase, zaradi katere je mesto že stoletje dolgo "uklenjeno v okove". Na to nas že vsaj od tridesetih let prejšnjega stoletja opozarjajo resni strokovni teksti, projekti, natečaji, pobude in plakati.

Poglobitev železniških tirov, tako potniških kot tovornih, tako mednarodnih kot tudi regionalnih, predstavlja torej ključni razvojni potencial in izziv države in mesta na pragu tretjega tisočletja. Slovenija in Ljubljana stojita pred usodno prostorsko odločitvijo, "kopernikanskim obratom" svojega razvoja, ki bo odločil, ali bo mesto v okviru združene Evrope postalo uspešna, sodobna evropska prestolnica ali pa bo ostalo le manjše regionalno središče na njenem obrobju.

Kratek, zgoščen sprehod skozi čas, ki povzame zgodovino načrtovanja ljubljanskega železniškega vozlišča s poudarkom na dogodkih in projektih, ki so povezani s poglobitvijo ljubljanske železnice:

1849 - 16. septembra steče redni železniški promet na progi Dunaj - Ljubljana.

- Predlog ljubljanskega Magistrata, da se proga proti Trstu spelje za Šišenskim hribom in Rožnikom, da proga ne bi ovirala razvoja mesta, ni bil upoštevan.

1857 - Redni železniški promet na progi Dunaj - Ljubljana - Trst.

1870 - Zgrajena proga proti Gorenjski.

1893 - Zgrajena Dolenjska železnica.

1899 - Prvi predlog za izgradnjo podvozov - pod današnjo Dunajsko, Metelkovo, Šmartinsko in Domžalsko cesto.

1907 - Na najbolj prometnem prehodu na Dunajski cesti se zgradi brv za pešce.

1910 - Predlogi podvozov se zožijo na Šmartinski podvoz, ki je bil istega leta tudi zgrajen.

1919 - Anketa o rešitvi železniškega vprašanja daje prednost predstavitvi postaje v smeri sever-jug. Pojavi se zamisel o trasi gorenjske in tržaške proge skozi predor pod Rožnikom.

1929 - Občinski svetovalec dr. Jerič mestnem svetu predlaga poglobitev železnice, a je zavržen.

1930 - Ing. Dimnik pripravi idejni projekt poglobitve in ga marca predstavi na več predavanjih. Sčasoma se mu pridružijo še ing. Mačkovšek, univ. prof. Hrovat, arh. Mesar, ing. arh. Kham, ing. arh. Göstl in drugi, ki do leta 1935 nadaljujejo s projektom.



Ivan Vavpotič, Vsi v boj za poglobitev železnice – plakat s propagandne razstave na velesejmu, 1937

- 1934 - Načelnik gradbenega odbora ing. Bevc mestnemu svetu predlaga, da prouči poglobitveni projekt.
- 1936 - Ing. Dimnik objavi članek "Ljubljanski železniški problem in predlogi za rešitev" v reviji Tehnika in gospodarstvo, v katerem predstavi projekt svoje skupine.
- Mestni gradbeni odbor pod vodstvom načelnika dr. Fr. Steleta podpre Dimnikov projekt poglobitve.
 - Železniška uprava prične samostojno pripravljati načrte brez upoštevanja zahtev mesta.
- 1937 - 6. julija mestni svet, na predlog dr. Koruna, ustanovi akcijski odbor za rešitev železniškega vprašanja. Sestavljajo ga: prof. Dermastja, prof. Hrovat, dr. Stele, ing. Tomažič, Pavle Mašič, dr. Korun in Josip Bahovec. Skličejo javno anketo.
- Na Ljubljanskem velesejmu razstavijo načrte za poglobitev proge po načrtih ing. Stanka Dimnika in sodelavcev.
 - Na podlagi odgovorov na javno anketo odbor 22. julija izda resolucijo, s katero poziva železniško upravo, da upošteva poglobitveni načrt.
 - Oktobra potuje v Beograd delegacija, ki jo sestavljajo župan dr. Adlešič, predsednik zbornice TOI Jelačin in prof. Hrovat, da bi "intervenirala na merodajnih mestih".
- 1938 - 13. januarja MOL ustanovi tehnični odbor za poglobitev glavnega kolodvora. V njem so: ing. Hrovat, ing. arh. Tomažič, ing. Požnel, ing. Mačkovšek, ing. Porenta, ing. Černivec, ing. Dimnik, dr. Pless. Predsednik je univ. prof. Alojzij Hrovat, predsednik celotnega odbora za poglobitev pa dr. France Stele.
- 1940 - Izide publikacija Mestnega sveta Ljubljane "Pet let dela za Ljubljano", v kateri piše, da mestna uprava zagovarja načelo: "Ne krparij, ampak radikalno po nepristranski razpravi za najboljšo spoznano rešitev železniškega vprašanja zahtevamo."
- 1941 - Izveden natečaj za urbanistični načrt Ljubljane. Železniška komisija predlogov ni obravnavala.
- 1946 - Anketa o regulaciji Ljubljane, ki jo razpiše Ministrstvo za gradnje: potniški promet naj ostane v mestu, tovorni naj se spelje po obvoznici. Obstoječo traso je treba poglobiti.
- 1948 - Glavna direkcija jugoslovanskih železnic predvideva obvozno progo za Rožnikom do Dolgega mosta. Potniški promet naj bi se odvijal po obstoječi, poglobljeni trasi.
- 1951 - Revizijska komisija predlog zavrne. Vzrok je nasprotovanje JLA in pomanjkljiva študija poglobitve.
- 1953 - Urad za regulacijo Ljubljane sproži diskusijo o Osnovnih urbanističnih načelih za regulacijo Ljubljane. Ponovna podpora načrtu iz leta 1948 - tovarna obvozna proga za Rožnikom in potniški promet po obstoječi, poglobljeni trasi.
- MOL ustanovi posebno komisijo pod vodstvom ing. arh. Marjana Tepine.
 - Ustanovljen Biro za ljubljansko železniško vozlišče pod vodstvom ing. Jurija Medveda.
- 1955 - V Ljubljani nivojsko prečka železnico kar 34 cest. Dnevno so zapornice na tedanji Titovi cesti zaprte 156 krat, kar skupaj znese 7 ur!
- Biro za ljubljansko železniško vozlišče izdela več študij variantnih rešitev.
 - 13. marca se podkomisija v sestavi: ing. Alfonz Dobovišek (predsednik), ing. Sergej Bubnov, ing. Marjan Prezelj, ing. Jurij Medved, ing. Marjan Simičič zavzame za poglobljeno varianto, ki bi po tedanjih ocenah stala 15 milijard DIN, dvignjena pa 14 milijard DIN.
- 1958 - Sprejme se odločitev o gradnji podvozov.
- 1960 - Razpisan je natečaj za ureditev območja železniške postaje. Zahtevana je nivojska izvedba postaje, vendar tudi prvonagrajeni arhitekti - Pucihar, Štrukelj, Gvardjančič - predložijo še varianto s poglobitvijo.
- 1961 - 8. marca Društvo arhitektov Slovenije in Društvo gradbenih inženirjev in tehnikov podata skupno izjavo, v kateri zahtevata enakovredno obravnavo projekta poglobitve.
- 1962 - 9. marca Zveza društev arhitektov Slovenije, Urbanistično društvo Slovenije in Zveza društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije predlagajo, da se dela na podvozih ustavijo in da se ponovno prouči predlog poglobitve železnice.
- 1962 - Zgradita se oba podvoza (na tedanji Titovi in Celovski). Po načrtih ing. arh. Gvardjančiča se zgradijo podhod pod tremi peroni na postaji in betonske nadstrešnice.
- 1979 - V drugem krogu državnega natečaja za železniško postajo zmaga ing. arh. Marko Mušič. Drugo nagrajeni projekt Eda Ravnikarja, Majde Kregar in Mihe Kerina predlaga poglobitev postaje.
- 1994 - Na LUZ pod vodstvom arh. Marjana Vrhovca pripravijo variantno študijo rešitve železniške postaje.
- 2002 - Na mednarodnem natečaju za Potniški center Ljubljana med tremi enakovrednimi drugimi nagradami izberejo projekt Roka Klanjščka, Klemna Pavlina in Aleša Vrhovca. Na natečaju sodelujeta tudi projekta biroja Ambient in skupine Odprti krog, ki edina predlagata poglobitev železnice.

Razstavo pripravil: DAL

Avtor razstave: Aleksander Ostan

Oblikovanje panojev: Nena Gabrovec

Zahvaljujemo se institucijam in posameznikom, ki so pomagali pri pripravi razstave.

Razstavo so finančno podprli:

Ministrstvo za kulturo RS, MOL, Arcadia Lightwear

Del dokumentacije so prispevali: Zgodovinski arhiv mesta Ljubljane, NUK, arhiv Oddelka za urbanizem MOL, Holding Slovenske železnice, arhiv, arh. Branko Simičič, arh. mag. Vladimir Braco Mušič, arh. Janez Lajovic



Zračni posnetek območja PCL