
Potniški center Ljubljana?

Author(s): Edo RAVNIKAR

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 13, No. 2, Izgrajevanje Mesta / Building The City (december 2002), pp. 72-75

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180805>

Accessed: 03-07-2025 12:37 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

V vprašanjih se udeleženci natečaja upravičeno pritožujejo, da za marsikateri predel natečaja »niso podana nikakršna, niti programska izhodišča niti o zmogljivostih«. Odgovori, kot so nimamo natančnih evidenc o številu potnikov ali da železniški tiri niso predmet razprave, pa ne kažejo samo tega, da osnovne informacije niso pridobljene in ključne stvari usklajene, temveč da odgovorni nimajo prave volje niti potrebe po tem. Na to, prosim, ne glejte kot na kritiziranje ad personam, temveč kot na odgovornost ad rem. Če so se pripravljavci natečaja slabo zavedali tega, se svoji zgodovinski odgovornosti ne more in ne sme izogibati natečajna komisija.

Poglobitve železnice, ki edina odpre možnost novega urbanega središča, to pa bi na novo osmislili tudi druge predele Ljubljane in Slovenije, ne moremo zavriniti z argumentom, da je predraga. Po naših izračunih naj bi stala približno 33 milijard tolarjev, kar za ključno operacijo v glavi države ni tako nedosegljivo.

Pomislimo, da stane samo črnokalski odsek avtoceste od Petrinj do Sermina 55 milijard tolarjev, celoten avtocestni program je narasel za 1 milijardo ameriških dolarjev na več kot 5 milijard ameriških dolarjev. Če računamo, da bi vladno letalo stal 14 milijard tolarjev, bi bila poglobitev železnice izvedena za dve dobri vladni letali, kar nam jo spet neverjetno približa. Je mogoče za tak denar kupovati luksuz, o tako pomembni simbolni, strukturni in funkcionalni izboljšavi glavnega mesta in države pa niti premišljavati?

Zdajšnje tirne naprave na železniški postaji, ki imajo med obema harfama naklon 5,7 promila, bo treba prilagoditi evropskim standardom, ki dopuščajo samo 1 promil. To pomeni, da bo treba na eni ali drugi strani v bližnji potrebo poglobiti ali dvigniti tire za okoli

2,5 m. V času priključevanja Evrope je to še en argument. Absurdno bi bilo, če bi jih poglobili samo za toliko, da bi zadostili standardu, gordijskega vozla pa ne bi rešili. Ne samo, da morajo biti železniški tiri predmet razprave, so ključ k rešitvi največjega problema prestolnice.

Stroka in javnost se za to problematiko premalo zanimata, a ni bilo vedno tako. Zanimivo je, da je dr. France Prešeren na začetku še pred dograditvijo južne železnice posvetil železnici hudomušno pesem Bliža se železna cesta. Kranjski in štajerski deželni stanovi so se natančno zavedali odgovornosti in dosegli, da se južna železnica Dunaj – Trst ni izognila Ljubljani in je šla po najkrajši poti mimo Medvod skozi Poljansko dolino, kakor je bilo prvotno načrtovano. Vprašanje je, ali bi bila Ljubljana danes glavno mesto samostojne države, če jim tedaj ne bi uspelo. Kako so se razmere spremenile, lepo pokaže dejstvo, da je bila železna cesta na začetku takšna atrakcija, da so jo speljali skozi najbolj privlačen del tivolskega parka, kamor so jo hodile gledat trume radovednežev. Danes, v dobi elektronskih avtocest, pa nam v najbolj občutljivih delih mesta povzroča takšne težave.

Kdor razume duh časa, kot so se ga zavedali deželni poslanci, se hitro zave, da je železnico treba poglobiti.

Miro Kranjc, univ. dipl. inž. arh in dr., Ljubljana
E-pošta: Ira.Zorko@guest.arnes.si;
Aleksander-S.Ostan@guest.arnes.si

Opomba:

[1] avtorji članka so: Miro Kranjc, univ. dipl. inž. arh., Janko Rožič, univ. dipl. inž. arh., Tadej Glažar, univ. dipl. inž. arh., Janez Omerza, univ. dipl. inž. arh., Mladen Lukas, univ. dipl. inž. arh., Aleksander S. Ostan, univ. dipl. inž. arh., Ira Zorko, univ. dipl. inž. arh., Gašper Drašler, univ. dipl. inž. arh., Nataša Pavlin, univ. dipl. inž. arh., Sašo Jovanovič, univ. dipl. inž. arh., Tomaž Jaklič, abs. arh., Saša Vračko, abs. arh.

Edo RAVNIKAR

Potniški center Ljubljana?

1. Kdo je varuh interesov mesta (meščanov)?

Značilno je omejevanje natečajnega območja na neposredno periferijo zemljišč, ki jih sprošča utemeljeno in mestu dobrodošlo ožene funkcionalnega prostora železnice. Kot bi se razpisovalci bali, kaj vse bi natečajniki opazili, če bi pogledali čez plot. Omejevanje natečajnega območja na ključni točki mestnega urbanizma pomeni opustitev dolžnosti varovanja javnega interesa pri zadevah, za katere je zahtevan javni natečaj in poskus vplivanja na rezultate natečaja.

Posebno poglavje je do nedavnega dvajset let veljavna, z natečajem pridobljena rešitev nekoč tako imenovane prometne glave v prostoru nad tiri, od katere se ni realiziral niti en kvadratni meter, z izjemo adaptacije postajnega poslopja. Ker je razpisovanje natečajev za pomembnejše državne in mestne programe zakonska obveza v zaščito javnega interesa, so lobiji, ki upravljajo z javnim denarjem in jih zakon obvezuje k razpisovanju natečajev, že davno iznašli prijem, s katerim se realnim, z natečaji pridobljenim rešitvam – realizacije teh bi ovirale njihove interese – izognejo s podelitvami prvih nagrad projektom, ki jih je mogoče opisovati v superlativih kot oblikovalske dosežke, za njihovo implementacijo pa ni dejanske možnosti. S tem, ko je bil ves javni program pometen v prostor nad tiri, se je mesto na tem območju dejansko

odreklo površinam, ki so zanj nujno potrebne. Projekt je z navidezno rešitvijo problema nad tiri za dvajset let omogočil nemoteno ekstenzivno gradnjo v Zupančičevi jami in vskozi nevtraliziral zahteve po poglobitvi železnice. Tako je ustvaril klimo za današnje depasirano zanikanje potrebne poglobitve.

Ker lobiji ne špekulirajo z lastnim denarjem, ampak računajo na mestnega oziroma državnega, ker ne razpolagajo s svojimi zemljišči, ampak računajo na mestna in državna, je treba z njihovega stališča preprečevati sistemske urbanistične posege v javnem interesu, ki konkurirajo za ista zemljišča in isti denar. Nasprotno tem pritiskom bo moralo mesto, da bi Ljubljana vsaj približno postala evropska, nadoknaditi desetletja ustrežanja lobijem in se lotiti enako širokopoteznih gradbenih posegov v mestnem jedru (kot jih zdaj močno predimenzionirano izvaja na periferiji) za reševanje svojih temeljnih urbanističnih problemov.

Nemogoče je, da se odgovorni in pristojni, mestna oblast, mestna ur-

banistična služba, Slovenske železnice, sorazpisovalci, inženirska zbornica ter strokovna društva, posebno in ne na koncu udeleženci natečaja ne bi zavedali, da ustreza jo kratkoročnim lobističnim interesom le na račun vitalnih dolgoročnih interesov mesta. Da zemljišč, ki jih sprošča železnica, ne gre nameniti za komercialne programe, dokler in kjer so potrebna za implementacijo nujnih funkcionalnih mestotvornih potez. To je edino strokovno in politično vzdržno stališče.

2. K rešitvi

Postopno širjenje in ravnanje cest v območju železniške postaje ter Tivolijskega trga je ustvarilo prometno prepustnost, ki privlači tranzitni promet in izpodriva vse mestne funkcije razen hitrega premikanja z avtomobili z ene periferije na drugo. Tako se ustvarja *by-pass* centralnih mestnih površin, ki postajajo vse težje dostopne. Te ceste so piste za merjenje moči dirkačev, povzročajo hrup in umazanijo, kar boleče občutijo redki pešci. Iz tega prostora vodijo le

sporadični izhodi v mesto, ki trpi degradacijo globoko v svoje tkivo.

Ob prometnicah nastaja razvrednoten prostor, ki je neurejen, nefunkcionalen in neizrabljen, odbijajoč v svoji opuščenosti. Njegovega postopnega uničevanja ne opazimo le zato, ker se mu privajamo po letnih odmerkih. Gre za posebno kategorijo propada centralnega mestnega prostora, ki je danes doma v mestih tretjega sveta in ga v Evropi že davno ne najdemo več.

Z nespretnimi cestnimi sanacijami političnih zlorab urbanizma (to niso bili le podvozi, ampak tudi Cesta VII. korpusa in grobo ekstenzivna gradnja ostale prometne infrastrukture) se ustvarjajo otoki izoliranih zemljišč prav v mestnem jedru. Tako nastale insulae so idealne lokacije za implementacijo programov zaprtega tipa, za ogrado, pod nadzorom ipd., vse, čemur se evropsko mestno življenje na daleč izogne. Ti predeli ne delujejo mestotvorno, ampak so v grobem kontrastu z vsem, kar pomeni evropsko mestno civilizacijo. V resnici se tako med zdravim mestnim tkivom razrašča rakavo.



Slika 1: Predlog ureditve s poglobitvijo železnice

3. Za poglobitev!

Sicer glasni lobizem molči o posledicah za najkakovostnejši kvaliteten predel klasične Ljubljane, če železniška postaja ostane v ravnini. Potem bo prek Tivolija – med bazenom in Cekinovem gradom – podaljšana na isti koti v predor. Podvoz se bo podaljšal do Frankopanske (nedvomno bo nujno sledil krajinski natečaj za reševanje in opleševanje zadnjih ostankov Tivolija, le da bodo to pot podhodi desetkrat daljši od tistih ob Cesti VII. korpusa). Po tem posegu bo mogoče govoriti o implementaciji podvoznega podzemlja sredi Ljubljane, z vsem, kar spada zraven. Izkopi in betonska dela bodo po količini primerljivi s tistimi, ki bi jih zahtevala poglobitev železnice. Vendar bi se mestni promet – avtomobili in pešci, ki naravno spadajo na površino – preselil v podzemlje, železnica, ki ne dopušča mešanja z drugim prometom in torej naravno spada v izolacijo pod zemljo, pa bi ostala na ravni, kjer bi zahtevala umetno izolacijo od mestnega življenja. Če so se prebivalci Ljubljane navadili na polje železniš-

kih tirov v ravnini mesta na sedanji postaji, bodo šokirani, ko se bo to polje razširilo do Rožnika. Primereno je opozorilo lobistom in njihovim sekundantom v državni ter mestni upravi, da ni vpliva brez odgovornosti za posledice.

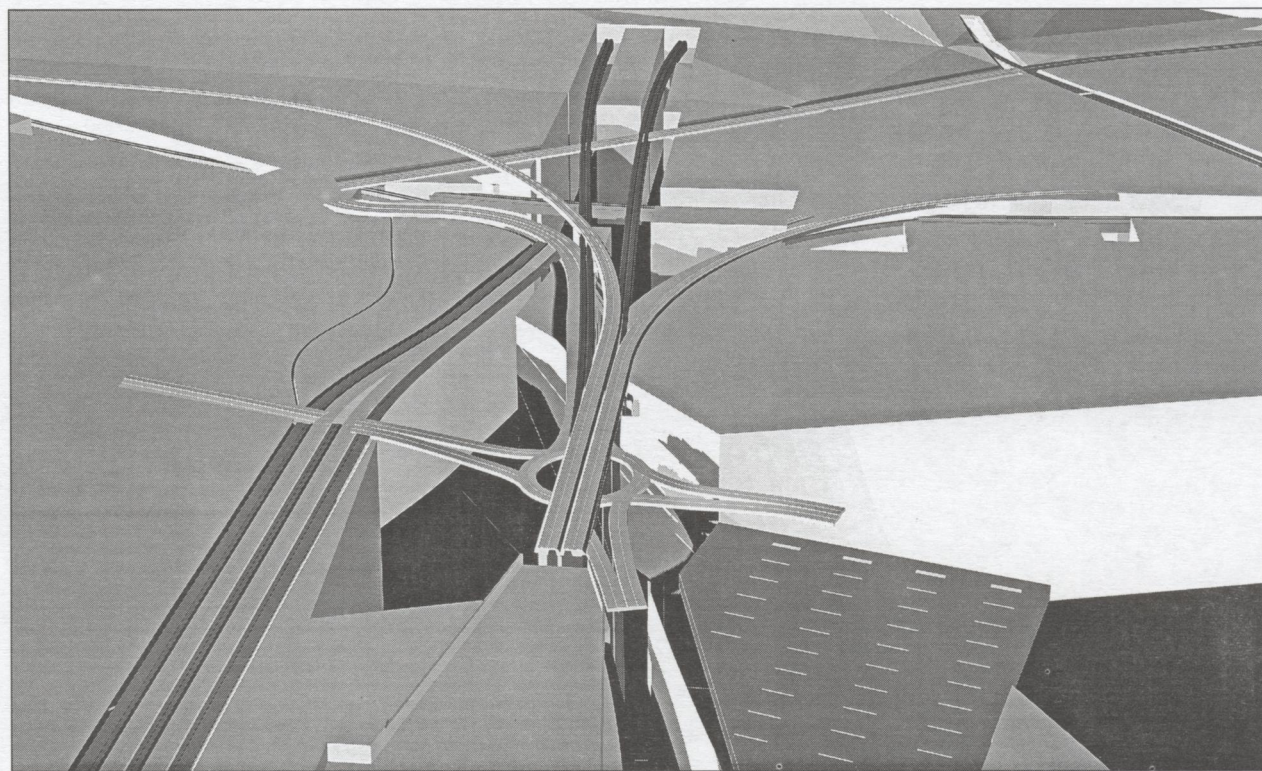
Poglobitev železnice je izvedljiva v okviru že davno preseženih štirih promilov padca na odseku manj od enega kilometra. V resnici zadostujeta že dva promila. Dovolj je, da se naklon namesto pri Bavarskem dvoru prevesi na podvozu nad Šmartinsko, in to z zanemarljivih štirih promilov vzpona na še bolj zanemarljiva dva promila padca oziroma, da se železnica od Šmartinske za dva promila spušča, namesto da bi se za štiri dvigala. V tem primeru bo kota železnice pri Bavarskem dvoru 294, kar zadostuje kot poglobitev, ko teren okrog Gospodarskega razstavišča uredimo na koti 301. Poseg ne zahteva nobene intervencije – če zanjo ni drugih razlogov – iz smeri Zaloga do podvoza na Šmartinski. Vse tire in spremljajoče naprave vzhodno od te točke lahko pusti nedotaknjene, čeravno vemo, da jih bo

vsekakor zajela neizogibna modernizacija (slika 1).

Maketa (slika 2) nazorno prikazuje, da ne gre za jamo, v katero bi se poglobila železnica, ampak za zemeljska dela, primerljiva z blagim izkopom na ustrezni nezahtevni dolžini odseka avtoceste oziroma v okviru zemeljskih del, ki pri železnici spremljajo vsako ravnanje in utrjevanje terena pri polaganju novih tirov.

Ko iz ptičje perspektive pogledamo mestno obvoznico, ki zadnjih petindvajset let zdržema požira mestna sredstva, in ta gradbeni poseg po obsegu primerjamo s tistim, ki bi bil potreben, da bi se razrešil vedno bolj nemogoč prometni položaj v središčni Ljubljani, postane jasno, da je narobe nekaj drugega kot pomanjkanje sredstev za stroške tendenciozno imenovanih lepih želja, s katerimi naj bi se vsi strinjali, le da naj bi bile nedosegljive, ker naj si jih mesto ne bi moglo privoščiti.

Ob vsem pojasnjevanju, katere obsežne posege so povzročili Kardelje-



Slika 2: Maketa poglobitve s prikazom višinskih kot posameznih potez

vi podvozi, zaradi česar naj bi bila ta polomija ireverzibilna, je približna primerjalna statistika naslednja:

1. Podvoza sta povzročila ne še množico drugih, kot navaja razpis, ampak še natančno dva podvoza, tista na Drenikovi in Erjavčevi. Sledilo je nekaj podhodov za pešce v Tivoliju. To je vse.
2. Obvoznica je v polovici svojega poteka kontinuirano poglobljena, zahtevala je nadvoze na skoraj vseh cestah, ki jih sreča na poti, in je tudi vse dobila. Na obvoznici lahko naštejemo:
 - štiri močno predimenzionirane nepotrebne zunajravske cestne razcepe,
 - oblikovno in tehnično predimenzioniran most čez Ljubljano (za isti denar bi dobili ta most in most na Njegoševi, ki ne more in ne more nastati),
 - pet običajnih »deteljic« avtocestnih dimenzij, nekaj kilometrov viaduktov na stebrih in nasipih,
 - šest večjih mostov, dvajset manjših,
 - temeljenje in premoščanje na močvirju,
 - opiranje, tuneliranje in betoniranje, ki je najmanj dvajsetkrat tolikšno kot tisto, ki bi bilo potrebno za korektno razrešitev podvoznega položaja središča Ljubljane.

Namen obeh prikazov je stimulirati premislek, kateri interesi in motivi preprečujejo, da se to zgodi. Pri tem ne smemo pozabiti predvsem na vse že opravljene in neizogibne prihodnje gradbene posege v urejanju perifernega mestnega prometa – obvoznico in priključke avtocest, ki po obsegu tako masivno presegaajo tisto, kar bi bilo potrebno, da bi se korektno sanirala škoda, ki je bila mestu povzročena s podvozi in cesto VII korpusa.

Problema poglobitve železnice ne moremo videti drugače kot obrobni gradbeni poseg, če ga primerjamo že samo z ljubljanskim cest-

nim programom, kaj šele z državnim avtocestnim. V pravi luči in pravem sorazmerju ga bomo videli, če lobistične ocene o stroških posega obravnavamo s prezirom, ki ga zaslužijo, in uporabimo zdravo pamet. Ta naj se vpraša, zakaj je denar vedno za masivne operacije na periferiji in ga nikoli ni za relativno minorne posege v središču.

3. Epilog

Ugotovimo lahko le, da so tehnične ovire izmišljene, da je motiv finančna korist od ekstenzivne, gradbeno in organizacijsko nezahtevne izvedbe cestnih odsekov ter da je slovenska monopolna gradbena operativna nesposobna racionalno izvajati tehnično zahtevne projekte. Nepošteno je, da strokovne analize in finančne ocene projektov, ki se občasno postavljajo kot alternative lobistični inerciji, naročajo ali izdelujejo lobiji sami, nakar s svojimi tendencioznimi ocenami operirajo, kot bi bile objektivne. Tako naj bi bil strošek poglobitve železnice kar zaokrožena milijarda dolarjev. Razumemo, da nekdo dobi tako številko, če mu je vnaprej naročeno določeno stališče. Za resno diskusijo pa je argument drug. Eno je, če se železnica naredi opazovalca mestnih urbanističnih zadreg in se pusti poglobiti kot pasivna stran, zahteva tako rekoč nadomestno gradnjo, postavi svoje zahteve in pove ceno, kot bi bila oškodovanec v mestnem projektu, s katerim nima ničesar skupnega. Drugo je korektno sodelovanje mesta in države v sklopu normalnega razvoja prometnih koridorjev, vzdrževalnih del na železnici, planiranih modernizacij, in to z vidika države, lastnika železnice kot javnega dobra. V takem kontekstu bi bila železnica poglobljena v sklopu modernizacije naravno v okviru tekočih stroškov.

Edo Ravnikar, univ. dipl. inž. arh.,
Ambient, d. o. o., Ljubljana
E-pošta: ambient@ambient.si