
Mestna železnica v Ljubljani

Author(s): Saša Dalla Valle

Source: *Urbani Izziv*, No. 10, Ob 30. letnici! (december 1989), pp. 23-26

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44179845>

Accessed: 13-09-2018 11:36 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 Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

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

Saša Dalla Valle, dipl. inž. arh.:

Mestna železnica v Ljubljani

Razvoju mesta mora slediti tudi razvoj prometa, še posebej javnega. Leta je v zadnjem obdobju v Ljubljani zaostal ali vsaj ni sledil razvoju drugih elementov oz. področij v mestu. Promet odločilno vpliva tudi na podobo mesta, saj s svojimi površinami, ki jih zahteva, oblikuje primarne mestne prostore.

Razvojne stopnje

Ljubljana je dosegla tisto razvojno stopnjo oz. tisto velikost, ko obstoječe prometno omrežje in sistem javnega potniškega prometa ne ustrezata več potrebam, še manj pa omogočata nadaljnji razvoj. Sistem enovitega javnega potniškega prometa je ustrezen za mesta z do 300.000 prebivalci. Nadaljnji razvoj pa zahteva razslojen sistem javnega potniškega prometa.

Razslojen sistem je sestavljen iz dveh nivojev: primarno omrežje povezuje območja z višjo gostoto prometa, sekundarni sistem pa tista z nižjo gostoto prometa in jih povezuje - priključuje na primarni sistem.

Obstoječi javni promet v Ljubljani ni sposoben opravljati svoje funkcije, je počasen, neudoben, nezanesljiv itd. Neustrezen javni promet generira vedno večji promet z osebnimi avtomobili, ki so preplavili mestno središče. Potrebno je vedno več parkirnih površin. Z zaparkiranimi cestami in pločniki je oviran motorni, kolesarski in peš promet. Skratka, prometni položaj postaja vedno slabša. Vse to povečuje tudi onesnaženost okolja.

Razvojne možnosti in planske usmeritve

Mesto potrebuje sposobnejši, zmogljivejši, udobnejši in ekološko čistejši sistem javnega potniškega prometa.

Teoretično obstaja več možnosti za razvoj prometa, vendar različne rešitve zah-

tevajo različne površine in sredstva in dajejo različne učinke.

Na podlagi prometnih študij in drugih strokovnih podlag je v planskih dokumentih Ljubljane opredeljen razvoj mestne železnice, ki naj bi zagotovila razvoj sposobnega sistema javnega potniškega prometa. Mestna železnica omogoča še nadaljnji razvoj v višje oblike sistema javnega potniškega prometa, kar je bistvena prednost pred drugimi oblikami javnega potniškega prometa.

Cilji in izhodišča

Da bi sistem mestne železnice opravičil potrebne ureditve in velike stroške, mora mestna železnica zadostiti naslednjim ciljem:

- biti mora zanesljiva, redna in hitra,
- imeti mora visoko kapaciteto in visoko raven storitve,
- imeti mora možnost razvoja,
- biti mora sprejemljiva glede vplivov na okolje,
- biti mora sprejemljiva glede na stroške in učinke.

Da bi zadostila tem ciljem, je treba izpolniti nekaj pogojev:

- mestna železnica je nosilec javnega potniškega prometa,
- potrebna je diferenciacija vozniških površin različnih vrst prometa - mestna železnica na lastnem vozišču,
- potrebno je zagotoviti prednost mestne železnice v križiščih,

-potrebno je zagotoviti učinkovito prestopanje med različnimi vrstami prometa.

Mestna železnica na lastni vozni površini je zasnovana na podlagi sistemske delitve prometnih površin za javni in individualni motorni promet. Mestna železnica bo potekala po lastnem vozišču, edina območja stika z drugimi vrstami prometa bodo križišča, kjer pa bo zagotovljena prednost javnemu prometu. Uvedba mestne železnice seveda zahteva prilagoditev drugih vrst javnega potniškega prometa, ki se bo spreminjal tudi z zaporednostjo izgradnje sistema.

Lastno vozišče mestne železnice in s tem ločenost od drugih vrst prometa zagotavlja:

-visoko stopnjo zanesljivosti, rednosti in hitre vožnje, kar omogoča prihranke pri nakupu vozil in pri številu zaposlenih za obratovanje in vzdrževanje sistema,

-visoko kapaciteto,

-možnost polavtomatskega ali celo avtomatskega upravljanja mestne železnice, upravljanja s kretnicami in križišči,

-minimalno porabo prostora.

Omrežje mestne železnice

Mestna železnica poteka v koridorjih z najvišjo gostoto poselitve in z največ mestnimi dejavnostmi ter tako predstavlja primarno omrežje javnega prometa. Sekundarno ali dopolnilno omrežje javnega prometa pokriva območja izven neposrednega gravitacijskega zaledja mestne železnice, ki imajo nižjo poselitveno gostoto. Sekundarni sistem javnega prometa dopolnjuje in preko sistema prestopnih točk napaja primarni sistem. Nosilec sekundarnega javnega prometa je avtobus in skupaj s primestnim javnim prometom napaja mestno železnico.

Mestni in primestni avtobus ter primestna železnica, individualni motorni in kolesarski promet, ki se povezujejo z mestno železnico preko sistema prestopnih točk, tvorijo integralno celoto.

Omrežje mestne železnice sestavljajo prostorski elementi:

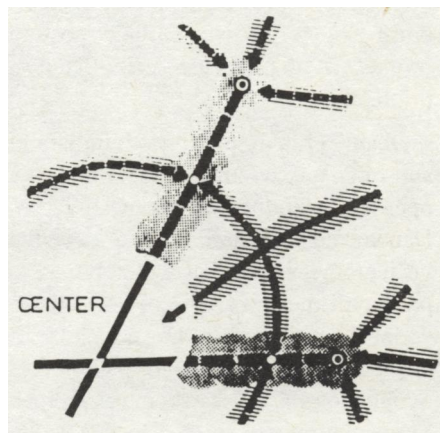
- trase mestne železnice,
- priklučki mestne železnice na primestno železnico,
- prestopne točke in postajališča,
- remize in
- napajalne postaje.

Dolgoročno jemogče mestno železnico povezati s primestno železnico in sicer v podaljških. Priklučki bi prispevali k boljši povezavi mestnega s primestnim javnim potniškim prometom, s čimer deloma razbremenili mesto drugih vrst prometa, ki jih generira primestje.

Mestna železnica v uličnem prostoru

Značilnosti vodenja mestne železnice v mestnem središču se delno razlikujejo od vodenja v mestnih vpadnicah.

V mestnem središču, ki je večinoma že zgrajeno - oz. njegova grajena struktura pomeni celo posebno vrednoto - in so ulični gabariti sorazmerno ozki, se mestna železnica prilagaja danostim v prostoru. Mestna železnica je, lahko bi rekli, v podrejeni vlogi.



Na mestnih vpadnicah, ki so pretežno tudi že obzidane, pa mestna železnica vnaša v ulični prostor novo vrednoto, dominantno os v smislu funkcije in oblikovanja prostora. Na mestnih vpadnicah se prometni profil ceste z mestno železnico širi, širitev prometnih profilov vpadnic pa posega na posameznih odsekih tudi v obstoječo grajeno strukturo. To pomeni, da uvedba mestne železnice

na vpadnicah - poleg prenove prometnih profilov - narekuje tudi prenovo nekaterih območij ob koridorjih mestne železnice.

Vključitev mestne železnice v mestni prostor

Uvedba mestne železnice v mestni prostor bo pomenila za Ljubljano ne le bistveno izboljšavo sistema javnega potniškega prometa, temveč tudi izboljšavo v smislu čitljivosti mestne podobe in v smislu izboljšave oblikovanosti primarnih mestnih prostorov (mestnih vpadnic in mestnih ulic). Za nadaljnji razvoj mesta pomeni mestna železnica nov spodbujevalec razvoja dejavnosti in atrakcij ob trasah, še posebej pa ob prestopnih točkah in postajališčih mestne železnice. Posebej pomembne za razvoj so primarne prestopne točke (končna obračališča) in sekundarne prestopne točke (parkiraj in pelji - P+R sistem), ki bodo zaradi svoje lege in funkcije lahko prevzele več programa (dejavnosti).

Obstoječa območja z nižjo gostoto bo potrebno zgostiti, atraktivne točke (postajališča) pa opremiti z različnimi dejavnostmi (oskrba, storitve). Za območja predvidene poselitve je potrebno preveriti, ali so dejavnosti ustrezno razporejene glede na dolgoročni potencial, ki ga uvaja mestna železnica. V tem smislu bodo morda potrebne tudi spremembe namembnosti območij ob koridorjih mestne železnice.

Uvedba mestne železnice v prostor zahteva določene nove površine. Ker so mestna zemljišča v veliki meri že zazidana, se bodo potrebne površine pridobile bodisi s spremembo dosedanjih prometnih površin ali pa s poseganjem na druge površine - v nezazidanih območjih je ta poseg možen na kmetijska zemljišča ali pa na zelenice in parkovne ureditve, v zazidanih območjih pa z rušenjem obstoječih objektov.

V mestnem središču, ki je pretežno zazidano, so ulični gabariti v primerjavi z vpadnicami ozki in obstoječa grajena struktura je vrednotena kot dediščina ali celo spomenik, zato se bo mestna železnica prilagajala obstoječi grajeni strukturi, obstoječim ureditvam, gradbenim črtam in pogojem varovanja oz. ohranjanja.

V mestnem središču se na račun mestne železnice zmanjšajo površine za promet in povečajo površine za pešce, kar je skladno s splošnimi usmeritvami razvoja prometa v mestnem središču.

(Projekt Mestna železnica v Ljubljani, skupne strokovne podlage za planske in izvedbene akte, Ljubljana, 1989; naročnik: Občinska skupnost za ceste; izdelovalca: SCT TOZD Projekt in Urbanistični inštitut SRS)

