
Železniška postaja v Ljubljani

Author(s): Miro KRANJC

Source: *Urbani Izziv*, december 2002, Vol. 13, No. 2, Izgrajevanje Mesta / Building The City (december 2002), pp. 70-72

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180804>

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 content 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*

JSTOR

V zvezi z natečajem za Potniški center v Ljubljani in nekaterimi kritičnimi strokovnimi mnenji o kakovosti razpisa in rezultatih programskega urbanističnega natečaja ter pred pristopom Mestne občine Ljubljana in Slovenskih železnic k izdelavi prostorskega izvedbenega akta PCL na podlagi zaključkov natečaja želimo povečati zanimanje strokovne in druge javnosti za problematiko tega območja, posredno tudi razvoja središča mesta. Zato v nadaljevanju predstavljamo dve rešitvi, ki bistveno odstopata od natečajnega projekta, se zavzemata za poglobitev železnice v poteku skozi mesto in motivirata nadaljnja razmišljanja. Stališča piscev niso enaka stališčem uredništva revije Urbani izziv, vsekakor pa ne smemo dovoliti, da bi razprava o pomemben delu mestnega središča prekmalu zamrla.

Urednik

Miro KRANJC in dr. ^[1]

Železniška postaja v Ljubljani

1. Uvod

Na začetku tretjega tisočletja je Ljubljana spet na prelomnici, a ne samo na geološki, ki se skozi evrazijsko podzemlje privleče sem, med Golovec in Rožnik vse od Himalaje, in vsake toliko mesto pošteno zamaje ter vsem, ne samo arhitektom, nazorno pokaže, da je vsako mesto del širšega naravnega prostora in globljih dogajanj. Prelomnica, pred katero je Ljubljana danes, je drugačna, morda še težje prepoznavna in vsaj na videz ne tako nevarna, toda zato ni nič manj usodna, saj bo od nje odvisen prihodnji razvoj tega mesta in ne samo celotne države. Prelomnica teče na tisti težko določljivi meji med arhitekturo in urbanizmom, na kateri stoji urbani prostor in njegova raba, teritorij in tektonika mesta, arhitektura torej.

Največji nerešeni urbanistični problem Ljubljane XX. stoletja, gordijski vozle ne samo prometa, temveč celotne urbane strukture, je železniška postaja. Namen prometa je, da povezuje, ljubljanska že-

lezniška postaja pa Ljubljano razdeli, kaj razdeli, razkosa na dve polovici, saj samo v ožjem središču med dvema podhodoma zapre osem ulic in tako blokira komunikacijo med južnim in severnim delom mesta.

Kakor lahko majhna razpoka na ključni točki poruši veliko konstrukcijo, drobna sila v osi povzroči močan ekscenter, tako lahko tudi najmanjša napaka v dinamičnem sistemu sproži verižno reakcijo in povzroči kaos v celotnem sistemu. V tej najbolj občutljivi točki je lahko zamenjava vzroka s posledico katastrofalna. Slovenski urbanizem, vsaj tako menijo nekateri, naj bi se rodil v velikonočnem potresu. Zato morda ni čudno, da je še danes v ljubljanski arhitekturi, in to v njenih temeljih, nekaj globoko pretresljivega, nekakšna bolečina katastrofe, ki pa je ravno najbolj odgovorni, v skladu s Freudovo psihoanalitično teorijo potlačitve, prisilnih dejanj in nezavednih kompleksov, niso pripravljeni priznati. Stvari niso razčiščene pri temeljih. Kompleksi, in to ne samo psihični, tudi prostorski, pa se razraščajo tako

pod obnebo mesta kakor v globine podzemlja. Dandanes ni noben problem izvotliti nekaj nadstropij garažnih etaž na primer na območju Župančičeve jame, medtem ko naj bi bila poglobitev železnice za osem metrov nerešljiv problem.

Ljubljana je prestolnica mlade, komaj osamosvojejene države. Po prvem desetletju si lahko priznamo, da v njej ni bilo nobene urbanistične poteze, ki bi bila zares državotvorna in prestolnice vredna.

Še več, mesto, ki je imelo prej v lasti vsa zemljišča, je zanihalo v drugo skrajnost in jih v teh letih izgubilo toliko, da niti v tem pogledu ni več primerljivo z drugimi evropskimi mesti, kaj šele s prestolnicami, ki imajo povsod poseben status. V desetih letih ni bilo nove prostorske zakonodaje, ki bi upoštevala nastale spremembe in poleg najnovejših strokovnih spoznanj vgradila v prostorski sistem tudi instrumente zemljiške politike, zato se vztrajno zmanjšuje vpliv stroke v mestu, a ne samo to, celo vpliv države in mesta na mesto. Prestolnica je glava države in mora vplivati, vsaj z

dobrimi zgledi, na usklajen prostorski razvoj na teritoriju celotne države. Rešitev prometne glave je zato ključnega pomena.

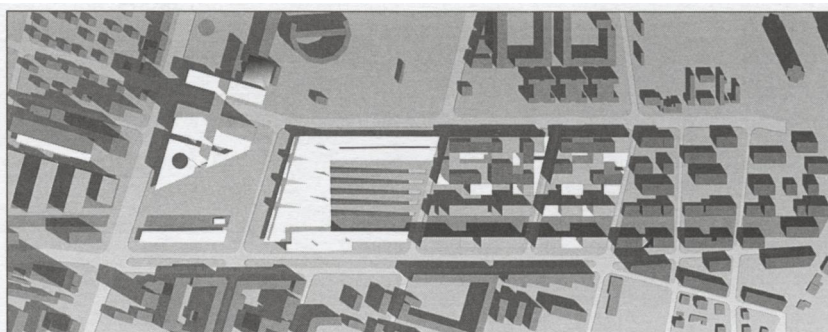
2. Utemeljitev poglobitve

Tudi v strokovnem delu natečajnega gradiva je navedeno, da bi poglobitev »mestu omogočala mnogo bolj sproščen razvoj in zmanjšala deloma razdiralen učinek na urbano strukturo«. Ključno vprašanje, kako »ponovno povezati razkosano mesto«, so si zastavljali najbolj odgovorni načrtovalci prostora XX. stoletja (ing. Dimnik, arhitekti Mesar, Kham, Goestl, Ravnikar, Lajovic, Mušič ...). Realizacijo poglobitve, ki je bila v urbanističnem programu leta 1938 sprejeta kot edina rešitev in je bil zanj že ustanovljen tehnični biro, je preprečila druga svetovna vojna. Po njej je bil ustanovljen Biro za rešitev ljubljanskega železniškega vozla. Do leta 1956 je obdelal rešitev na nivoju in varianto s poglobitvijo, ki so jo podprli ključni strokovnjaki (E. Ravnikar, Naši razgledi 14, 1957).

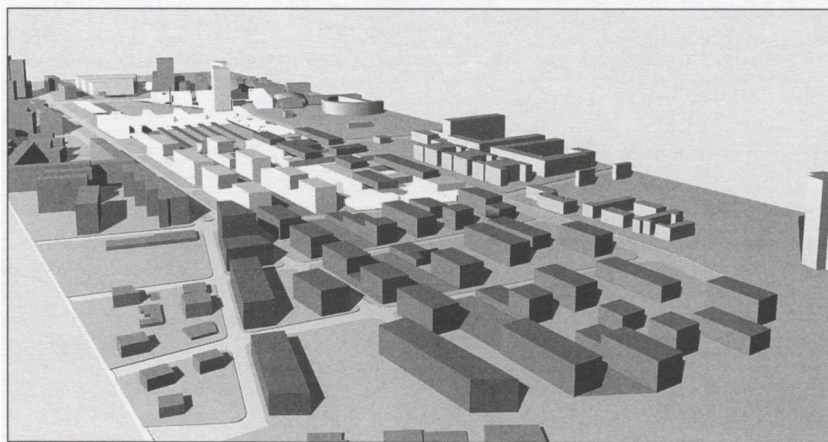
Po politični odločitvi Izvršnega sveta, da železnica ostane na nivoju, zgrajena pa se cestna podvoza, se je o tako »kratkoročnem gledanju« odprla za tiste čase nenavadno ostra polemika. Stroka je bila za ljubljanske razmere zelo složna, saj sta spomenico leta 1961 podpisala tako Društvo arhitektov kot Društvo gradbenikov in tehnikov. Poudarili so, da podhodi ne bodo rešili prometnih problemov Ljubljane in »da bi bila poglobitev tudi finančno ugodna, saj je bilo na podlagi izračunov ugotovljeno, da bi bili stroški v končni fazi v obeh variantah približno enaki«. Stroko so s podvozi, ki so jih zgradili 1962, prvič tako močno »povezili« in nato še s podobnim primerom pri Tivolski cesti, s čimer so postopek ponovili.

Ob takšni zgodovini problema je danes, ko povsod v razvitem svetu gradijo podzemne železnice in poglabljajo železnice (München), povsem nedopustno ob natečaju prometnega vozlišča v izhodišču zavriniti vsako razmišljanje o poglobitvi železnice, ker naj bi »izdelane študije dokazovale, da bi poglobitev postajnih tirov in dovoznih prog presegala realne finančne možnosti države, mesta in železnice«. Ne gre samo zato, da pravi argumenti niso predstavljeni, še več, študije, ki naj bi utemeljevale odločitev, če so vse sploh bile narejene, niso niti navedene. Se sploh zavedajo, kako problematično je, da je tisto, kar je vsakemu mestu arhitekturni in poslovni izziv ter ključna priložnost za obogatitev središča, tukaj prikazano kot nemogoče? Če prostorskih, arhitekturnih in urbanističnih pridobitev za mesto tokrat niti ne omenjamo, so bistveni povečanje osrednjih mestnih površin, ustvarjanje novega poslovnega, prometnega in ad-

ministrativnega središča, zagotavljanje delovnih mest in stanovanjskih površin v mestnem jedru, najvišje dodane vrednosti nepremičnin, torej resničnega kapitala, real estate, kakor pravijo spretni Angleži, tisto, kar bi moralo biti dolžnost za vse, ki bi zaradi svoje javne funkcije morali odigrati vlogo dobrega gospodarja, pa naj bo to »država, mesto ali železnica«. Pomenljivo je, da v zahtevi, ki naj bi izločila vse, ki bi premišljevali o poglobitvi, ni prepoznano niti to, da sta država in železnica v tem primeru še vedno ista pravna oseba, pa tudi pri mestu gre za lokalni nivo iste države. Če bo natečaj šel izključno v tej smeri, to ne bo samo dokaz pomanjkanja vizije, temveč tudi globokega nerazumevanja lastnih pristojnosti in dolžnosti. Je res mogoče, da tisto, kar naj bi bila glavna, edina in zadnja priložnost, še več, dolžnost, v kateri bi lahko Ljubljana dobila značaj prestolnice, ni prepoznano in dopuščeno niti kot možnost.



Slika 1: Zasnova ureditve, ki predvideva poglobitev železnice in izgrajevanje mesta na prostoru opuščenih železniških tirov



Slika 2: Pogled na območje urejanja

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 zavrniti 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 premišljevati?

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 Evro-pi 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 tivoljskega 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 oženje 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