

Peter Kerševan in Milan Kovač

KAJ PA JUŽNO-VZHODNA OBVOZNICA, GOSPOD ŽUPAN?

LJUBLJANSKO ŽELEZNIŠKO VOZLIŠČE (LŽV)
IN POTNIŠKI CENTER LJUBLJANA (PCL)



Peter Kerševan in Milan Kovač

KAJ PA JUŽNO-VZHODNA OBVOZNICA, GOSPOD ŽUPAN?

**LJUBLJANSKO ŽELEZNIŠKO VOZLIŠČE (LŽV)
IN POTNIŠKI CENTER LJUBLJANA (PCL)**



Ljubljana 2023

Peter Kerševan in Milan Kovač

Kaj pa južno-vzhodna obvoznica, gospod župan?

Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV) in potniški center ljubljana (PCL)

Samozaložba: Peter Kerševan in Milan Kovač

Uredila: Tadeja Petrovčič Jerina

Lektorirala: Mojca Blažej Cirej

Naslovnica: Peter Kerševan

Ilustracije: Peter Kerševan, če ni drugače navedeno

Fotografije: osebni arhiv P. K. in M. K., če ni drugače navedeno

Oblikovanje in tisk: Demat d.o.o.

Naklada: knjiga se tiska kot sprotni tisk

Brezplačni izvodi

Ljubljana, 2023



CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(497.4Ljubljana)
625.1(497.4Ljubljana)

KERŠEVAN, Peter

Kaj pa južno-vzhodna obvoznica, gospod župan? : Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV) in potniški center ljubljana (PCL) / Peter Kerševan in Milan Kovač ; [ilustracije Peter Kerševan ; fotografije osebni arhiv P. K. in M. K.]. - Ljubljana : samozal. P. Kerševan : [samozal.] M. Kovač, 2023

ISBN 978-961-07-1736-2 (samozal. P. Kerševan)
COBISS.SI-ID 163295235

Kazalo

EMONIKA	5
KAKO SMO IZGUBILI NAJPOMEMBNEJŠE STRATEŠKO ZEMLJIŠČE V LJUBLJANI	5
Poglobitev tirov skozi PCL	7
SREDSTVA EVROPSKE UNIJE ZA OKREVANJE PO PANDEMIJI	7
Posodobitev tirov Dolgi most-Pivovarna Union s protihrupno zaščito – najbolj škodljiv projekt.	7
NEREŠENA ZAGATA	8
Poglobitev tirov skozi PCL ali obvoznica	8
»Najprej posodobitev, potem poglobitev« – ali res?	9
Začasna rešitev	9
PROJEKT MESTNE OBČINE LJUBLJANA	10
POSLEDICE POSODOBITVE ŽELEZNIŠKIH TIROV DOLGI MOST-PIVOVARNA UNION	10
Tovorni železniški promet, mednarodni in regionalni potniški promet bodo potekali skozi PCL.	10
POTNIŠKI CENTER LJUBLJANA (PCL)	11
Železniška postaja	11
Avtobusna postaja in Fabianijev obroč	12
Prestop na mestni avtobusni promet (LPP)	13
Sprememba namembnosti postajnega poslopja v hotel	14
DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT (DPN) IN OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT MOL (OPN MOL)	14
PREDLOG KERŠEVAN-KOVAČ	16
CELOSTNA REŠITEV LJUBLJANSKEGA ŽELEZNIŠKEGA VOZLIŠČA (LŽV) IN POTNIŠKEGA CENTRA LJUBLJANA (PCL)	16
Tovorni železniški promet	16
Potniški železniški promet	18
Zahodno-vzhodna os.	19
Potek regionalnih železnic za potniški promet	21
Fabianijev obroč	21
Železniška postaja	23
Avtobusna postaja	26
Prestop na LPP	27
Garažna parkirišča	27
KAJ PA ZDAJ?	28

Potniški center Ljubljana je ostal kislo jabolko, o katerem ne veš, kako bi ugriznil vanj. Je tudi minirano polje, na katerem utegneš ostati brez stopala. Polemik o njem še dolgo ne bo konec. Vendar se bo od nekod pojavil čarovnik, ki mu bo uspelo presekat gordijski vozlj ljubljanske postaje in prepričati Slovence, kako pomembna je za nas in za naš prestiž v Evropi. Jim pomagal, da bi vsaj pri tem premostili osebne in politične delitve in zavisti. A ga samo prostodušno nemočni arhitektov humor ne more priklicati.

Janez Hacin, Dotik sveta, založba Modrijan 2006

KAKO SMO IZGUBILI NAJPOMEMBNEJŠE STRATEŠKO ZEMLJIŠČE V LJUBLJANI

Vse se je začelo leta 2002 po obisku načrtovalcev ljubljanske železniške postaje v mestu Lille v francoski Flandriji. Lille ima 1.500.000 prebivalcev in je pomembno križišče železniških prog iz francoskih velemest, Londona, Amsterdama in Bruslja. »Lepo bi bilo imeti takšno železniško postajo v Ljubljani!« Ideja je bila rojena.

Izveden je bil mednarodni natečaj za Potniški center Ljubljana (PCL). In našel se je partner za ustanovitev javno-zasebnega partnerstva Emonika. Slovenske železnice so v partnerstvo vložile zemljišča, ki so v Emoniki predstavljala 22-odstotni delež, madžarski partner TriGranit pa naj bi financiral največje zabaviščno-nakupovalno središče v Sloveniji ter na lastne stroške zgradil železniško in avtobusno postajo (dogovor leta 2007). Ker so Slovenske železnice potrebovale denar, so že kmalu po podpisu družbene pogodbe večino svojega deleža v Emoniki (zemljišča!!!) za 19 milijonov prodale madžarskemu partnerju in ohranile le še 3-odstotni delež v družbi. Pozneje je bilo sprejetih več sprememb in dopolnitev zazidalnega načrta za območje PCL, večinoma na pobudo in v korist madžarskega partnerja.

Kljub temu je TriGranit (pozneje Gránit Polus) leta 2014 na arbitrarno sodišče na Dunaju vložil zahtevek za razveljavitev družbene pogodbe in odstop od projekta. V Slovenskih železnicah pa so projekt Emonika želeli nadaljevati. Našli so dva nova potencialna partnerja: romunski Prime Kapital in južnoafriški konzorcij MAS Real Estate. A Madžari, večinski lastniki zemljišč na območju PCL, zemljišč niso hoteli prodati, in pogajanja z novima interesentoma so propadla.

Leta 2018 sta se državni ustanovi Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) in Slovenske železnice odločili, da bosta v soglasju z državo in MOL sami financirali in zgradili železniško in avtobusno postajo (investicija je bila leta 2018 ocenjena na 50–60 milijonov evrov) ter infrastrukturni del (ocenjen na 20–30 milijonov evrov).

Konec leta 2020 je minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec v imenu vlade RS z družbo v posredni lasti madžarske banke OTP Mendota Invest (ki je nadomestila Gránit Polus), Slovenskimi železnicami in mestno občino Ljubljana (MOL) podpisal memorandum o vlaganju v Emoniko: Mendota Invest bo financirala komercialni del Emonike (ocena investicije 250 milijonov evrov), Potniški center Ljubljana (PCL) (ocena investicije 187 milijonov evrov) pa bo financirala Slovenija. V skladu z memorandumom je madžarska Mendota Invest od Slovenskih železnic za 3 milijone evrov odkupila še preostali delež v družbi (zemljišča!!!) s stavbnimi pravicami vred. Madžarska družba je tako postala

edini lastnik strateško najpomembnejšega zemljišča v Ljubljani, čez katerega potekajo vse mednarodne in regionalne železniške proge! Minister Vrtovec je poudaril, »da so v igri tudi evropska sredstva iz sklada za okrevanje po epidemiji«. Vse okoliščine izgube zemljišča niso znane.

Decembra 2021 je podjetje Mendota Invest opustilo zamisel o izgradnji ogromnega nakupovalno-zabavišnega središča nad železniškimi tiri. V projektu Emonika je ostala poslovna stolpnica (hotel) na vogalu Dunajske ceste in Trga OF z objektom vzdolž Masarykove ceste (južna Emonika) ter stanovanjski kompleks na vogalu Dunajske in Vilharjeve (severna Emonika), dva mastodonta, ki kot Scila in Karibda omejujeta razvoj železniških vpadnic, potnika pa pripeljeta v betonsko džunglo namesto v zeleno Ljubljano. Projekt Emonike razen lokacije nima več nikakršne povezave s PCL in železnico.

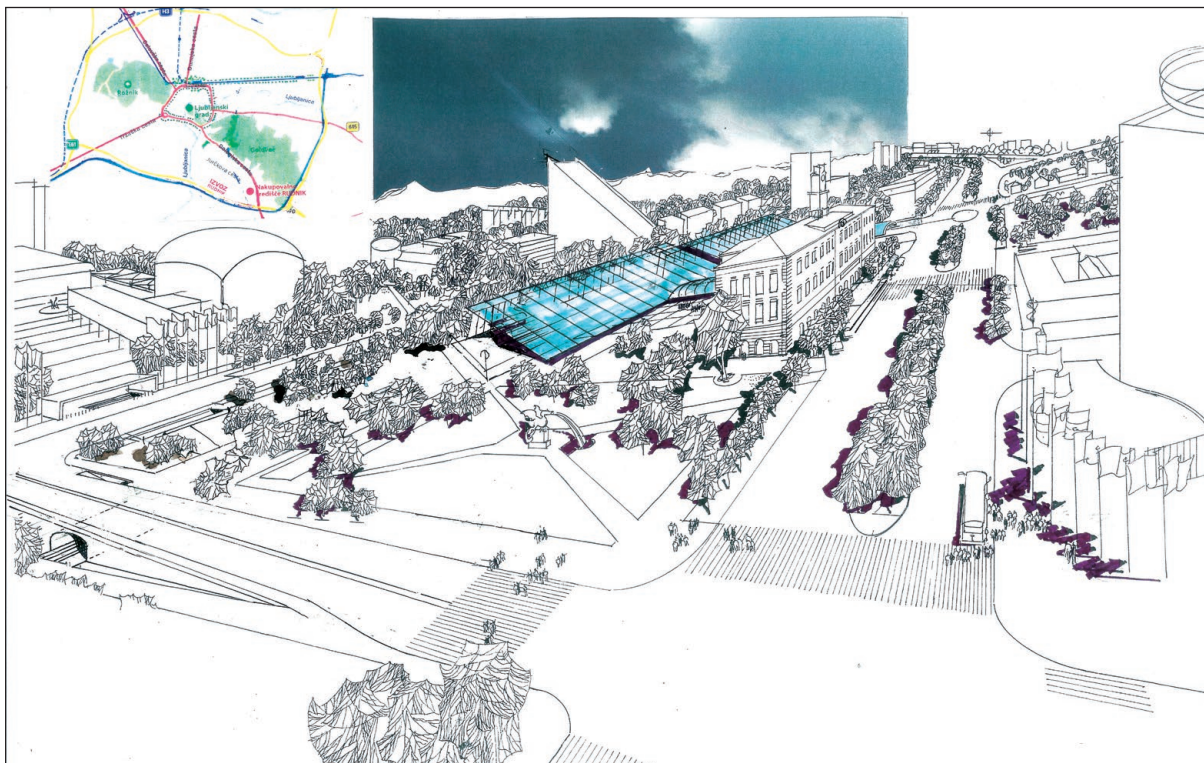
Emonika je za mesto tudi programske škodljiv projekt, saj podvaja in konkurira s programom v BTC s taktnimi vlaki, le nekaj minut oddaljenimi od PCL. Konkurira tudi programom Gospodarskega razstavišča.



Slika 1: Maketa načrtovane Emonike (foto: BoBo/Žiga Živulović, vir: Google). Emonike ne potrebujemo! Dobrodošli v slovenski prestolnici – zeleni Ljubljani!



Slika 2: Ljubljanska železniška postaja (foto: Luka Cjuha, Dnevnik, 10. 5. 2022).



Slika 3: Potniški center Ljubljana brez Emonike. Prihod v zeleno Ljubljano, prestolnico Republike Slovenije – predlog Kerševan-Kovač.

Poglobitev tirov skozi PCL

Župan Zoran Janković je septembra 2018 povedal, da sanja o poglobitvi železnice v Ljubljani, kar bi stalo dve milijardi evrov. Novembra 2020 je bilo na sestanku vlade in MOL odločeno, da se bo železniško vozlišče poglobilo. Potniški promet bo potekal po prvi podzemni etaži, tovorni železniški promet pa po drugi, skladno s projektom Vössing & Vepra iz leta 2009.

SREDSTVA EVROPSKE UNIJE ZA OKREVANJE PO PANDEMIJI

Posodobitev tirov Dolgi most-Pivovarna Union s protihrupno zaščito – najbolj škodljiv projekt

Decembra 2020 je direkcija za infrastrukturo objavila razpis o nadgradnji železniške proge med Ljubljano in Brezovico s protihrupnimi ograjami od Dolgega mostu do Pivovarne Union, kar onemogoča poglobitev železniških tirov na območju PCL. Takrat smo prejeli prvo obvestilo o novem dolgoročnem proračunu Evropske unije skupaj s sredstvi za okrevanje po pandemiji: Slovenija bi iz tega paketa lahko prejela 5,7 milijarde evrov, od tega 2,1 milijarde nepovratnih sredstev. Razprav o porabi razvojnega denarja v Sloveniji ni bilo. Osnutki dokumentov o razporeditvi sredstev so imeli oznako tajnosti.

Nacionalni načrt, ki ga je sprejela vlada, ni bil dovolj ambiciozen, da bi Slovenija upravičila prejem vseh namenjenih ji sredstev. Vlada in mesto sta imela možnost pridobiti sredstva za financiranje celotnega projekta rešitve železniškega vozlišča (LŽV), kar bi bilo za prestolnico naše države primarnega pomena. Čeprav enotna strategija za rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča ni bila sprejeta, so v nacionalni načrt vključili posodobitev primorske proge od Brezovice do Ljubljane s protihrupnimi ograjami, visokimi 2,5 metra, ki bi se po etapah nadaljevala vse do Divače.

Dr. Bogomir Kovač v *Dnevnikovi* prilogi *Objektiv* dne 30. 4. 2021 ugotavlja, da je glavna napaka v izboru verjetno ta, da je vlada slabo načrtovala, zašla v časovno stisko in tudi po vsebinski plati komaj odgovorila na zahteve Evropske komisije.

Predstavniki vlade in mesta so imeli kratek spomin. Samo štiri mesece po vladno-občinski odločitvi, da se železniško vozlišče poglobi, so v program evropskih sredstev umestili nadgradnjo železniškega odseka Ljubljana-Brezovica-Borovnica, ki jo bo treba ob poglobitvi železniških tirov delno rušiti.

Dne 8. 5. 2021 sva v *Delu* zapisala, da je nadgradnja železniških tirov Ljubljana-Borovnica s protihrupno zaščito najbolj škodljiv projekt, ki ne spada v sklop »zelenih projektov« (pogoj Evropske skupnosti), saj tudi vizualno loči zeleni Tivoli in Rožno dolino od mesta. Hkrati sva predstavila svojo vizijo mesta v enem nivoju s predlogom dolenske železnice skozi predor ob avtocesti v Zalog in od tam mimo BTC v PCL, obvoz južne železnice pa po predvideni trasi Dolgi most-Vižmarje-Zalog. Komentarja na predlog nisva prejela.

NEREŠENA ZAGATA

Poglobitev tirov skozi PCL ali obvoznica

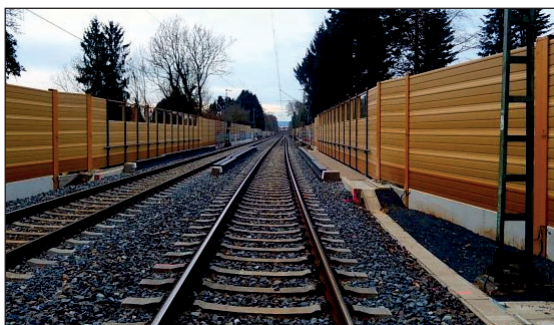
Že januarja 2021 je podžupan in mestni urbanist arhitekt Koželj zapisal: »Ves čas sem bil v stiku z nemškima inženirjema Vössing & Vepro, ki sta sodelovala pri izdelavi študije variant ljubljanskega železniškega vozlišča. Že ob prvih pregledih se je jasno pokazalo, da bi bilo poglobljanje vseh tirov, torej poleg tovornih tudi potniških prog nove železniške postaje, s čimer naj bi se sprostila obsežna zemljišča za gradnjo med centrom in Dolgim mostom, težko izvedljivo in razmišljanje o tem je skoraj povsem utopično. Progo za tovorni promet bo pač treba poglobiti, druge možnosti pravzaprav nimamo. V zazidalnem načrtu sta globina in trasa predora za tovorno progo predvideni. Vendar na končno odločitev o tem ne moremo čakati še eno desetletje, medtem pa bo mesto še naprej brez normalne železniške in avtobusne postaje.«

Mnenje generalnega direktorja Slovenskih železnic Dušana Mesa je bilo, da je za tovorni promet nujno treba zgraditi obvozno progo, hkrati pa je treba urediti tudi učinkovite potniške povezave z okolico Ljubljane s hitrimi »shuttle« linijami. Potreben je celovit pristop k ureditvi celotnega železniškega vozlišča. A celovitega pristopa ni bilo in ga še vedno nisva videla (*Dnevnik*, 8. 3. 2021).

»Najprej posodobitev, potem poglobitev« – ali res?

Delo je dne 9. septembra 2021 pod navedenim naslovom objavilo članek, v katerem je takratni minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec protislovno izjavil, da je kljub skoraj 68 milijonov evrov vredni »posodobitvi« odseka železniške proge med Ljubljano in Brezovico tudi poglobitev notranjske proge v središču mesta še vedno v državnih načrtih. Vključen je tudi Tivolski lok, čeprav minister ni prepričan, da bo ta po poglobitvi proge še potreben. (Po petih letih intenzivnega načrtovanja so decembra 2021 Tivolski lok ukini. Nadomestila ga bo zahodna obvoznica Dolgi most-Višmarje v Viziji 2050+.)

Minister ni pojasnil, kako bodo ob poglobitvi železniških tirov na približno stometrski razdalji – med Pivovarno Union in območjem Emonike in PCL (etaža –2) – premostili višinsko razliko skoraj dvajsetih metrov. Ta problem je tehnično pač neizvedljiv.



Slika 4: Protihrupna zaščita železniških tirov, Roermonder Strasse, Google



Slika 5: »Posodobitev« železniških tirov Dolgi most–Pivovarna Union, graditev 2022

Začasna rešitev

Odgovorni pa so pohiteli z zagotavljanjem, da gre le za »začasno« rešitev, da se bosta nova železniška postaja in Emonika gradili tako, da bo mogoče v prihodnosti železniške tise poglobiti za tovorni promet v etažo –2 (na –19 m) ter za potniški promet v etažo –1 (na –9,5 m) v skladu s projektom nemških konzultantov Vössing & Vepro DDC – FG 2009, kar pa seveda močno podraži postopek gradnje.

S tem, ali se izvaja »začasna« rešitev, ali pa je možnost poglobitve tirov opuščena, javnost ni seznanjena.

PROJEKT MESTNE OBČINE LJUBLJANA

POSLEDICE POSODOBITVE ŽELEZNIŠKIH TIROV DOLGI MOST-PIVOVARNA UNION

Tovorni železniški promet, mednarodni in regionalni potniški promet bodo potekali skozi PCL.

Čeprav ni bilo niti vizije, kako razvozlati LŽV, se je »posodobitev« železniških tirov primorske železnice Dolgi most-Pivovarna Union nadaljevala. S tem pa je bilo določeno – čeprav neizrečeno –, da bo tovorni železniški promet potekal skozi središče mesta – PCL, vse dokler ne bo zgrajena obvoznica za umik železniškega tovornega prometa iz mesta.



Slika 6: Štirje tovorni tiri za prihodnjo hitro železnico (foto: Jaka Adamič, Dnevnik, 30. 5. 2022).

Direkcija za infrastrukturo: »Tovorni železniški promet bo potekal skozi Ljubljanski potniški center.

Po prenovi postaje ga bodo umaknili pod zemljo;časni površinski štirje tiri, ki so zdaj namenjeni tovornemu prometu, pa bodo namenjeni hitri železnici.«

Po napovedih Luke Koper se bo tovorni železniški promet močno povečal – predvidenih je 450 (?) vlakov dnevno, tj. vsake tri minute tovorni vlak –, z enega milijona na dva milijona kontejnerjev. Zato je potrebna izvedba štirih dodatnih železniških tirov, ki bodo stisnjeni med južno Emoniko ob Masarykovi cesti in severno Emoniko ob Vilharjevi cesti. Dolžina tovornih vlakov se bo podaljšala s 500 na 750 metrov. Načrtovane so širitev obstoječega nadvoza na Dunajski cesti (rušenje naj bi se začelo aprila 2023), gradnja novega megalomanskega podvoza na Šmartinski cesti ter izvedba podvoza na Parmovi ulici. Priprava projektov za predvidene posege je že v polnem teku.

Stihijsko in nepremišljeno načrtovanje po posameznih odsekih in brez zasledovanja vnaprej usklajenega cilja ter jasne vizije zelenega razvoja – kamor spada tudi odprodaja dr-

žavnih zemljišč madžarskemu TriGranitu (zdaj družba Mendota Invest) in zemljišč ob Vilharjevi in Masarykovi ulici, načrtovanje železniške in avtobusne postaje ter železniške in cestne infrastrukture – pa se nadaljuje.

Evropski denar je in treba ga je porabiti. Pa čeprav za stihijske posege, ki mestu škodujejo in bodo še dolgo slabo vplivali na njegov nadaljnji razvoj.

POTNIŠKI CENTER LJUBLJANA (PCL)

Železniška postaja

Novembra 2021 je bil v *Dnevniku* predstavljen nov projekt nove železniške postaje, ki se, čeprav odstopa od izbrane natečajne rešitve iz leta 2008 in od veljavnega zazidalnega načrta, pripravlja brez javnega natečaja. Projekt PCL je opisal podžupan Koželj:

»Trebajo zgraditi most nad tiri, kjer lahko v udobni postajni dvorani potniki počakajo vlak, do katerega se po tekočih stopnicah ali z dvigalom spustijo na peron. Na drugo stran pa je ta most povezan s centralno avtobusno postajo ob Vilharjevi cesti, kjer lahko prestopijo na avtobus ali se odpeljejo s taksijem. Pri tem so ves čas na suhem in toplem v spodobnem kulturnem okolju. [...] Čakalnica predstavlja vezni člen med potniki, ki na etažo vstopajo z železniške postaje, in tistimi, ki dostopajo z nivoja mestnega parterja. Je sodobni »gate«, kjer potniki v ogrevanem prostoru udobno čakajo na javno prevozno sredstvo.« Projekt je ocenjen na 110 milijonov evrov.

Kritično mnenje:

Nepotreben vzpon potnikov na »most nad tiri«, mešanje potnikov avtobusne in železniške postaje, potnikov, ki hitijo v mesto, in tistih, ki čakajo na zvezo za nadaljevanje potovanja, zmeda postajališč LPP, kratkoročnih postajališč osebnih avtomobilov, taksi službe in shuttle prevozov na letališče na Masarykovi in Vilharjevi cesti.



Slika 7: Izbrani projektanti naj bi upoštevali arhitekturno rešitev ljubljanske železniške postaje biroja Ravnikar Potokar, ki je zmagal na natečaju leta 2008 (foto: arhitekturni biro Ravnikar Potokar, vir: Google).

Avtobusna postaja in Fabianijev obroč

Glede cestne ureditve okolice PCL je še vedno aktualen Fabianijev obroč, ki poteka po Masarykovi cesti in tangira železniško postajo. Nanj se stekajo skoraj vse mednarodne in regionalne avtobusne linije. Po projektu MOL bo dovoz na avtobusno postajo po dodani pentlji od Fabianijevega obroča skozi podvoz na Dunajski cesti, nato po Vilharjevi cesti, odvoz pa skozi Šmartinski podvoz nazaj na Fabianijev obroč na Masarykovi cesti. Predvideni stroški komunalne infrastrukture znašajo od 50 do 60 milijonov evrov.

Projekt avtobusne postaje je bil 14. 12. 2022 predstavljen v sredstvih javnega obveščanja, ocenjen je na 68 milijonov evrov. Financira ga Direkcija za infrastrukturo. Zajema gara-



Slika 8: Projekt MOL: Fabianijev obroč z nepotrebno pentljo Masarykova ulica–Dunajska cesta podvoz–Vilharjeva cesta–Šmartinski podvoz–Masarykova cesta pomeni podaljšanje potovalnega časa, povečano porabo energije, povečan hrup in izpust škodljivih emisij, povečanje kroničnih obolenj občanov ter nepotrebne stroške rekonstrukcije podvoza na Dunajski cesti in graditve podvoza na Šmartinski cesti.

žno hišo (650 avtomobilov) v štirih etažah z zakloniščem, avtobusno postajo v pritličju in čakalnico v medetaži, ki bo povezana z novo železniško postajno dvorano nad tiri, ter poslovne prostore slovenskih železnic. Dne 21. 3. 2023 smo izvedeli, da število peronov za avtobuse ne zadostuje, pa so poiskali dodatna mesta v širši okolici, tako da znaša skupaj 55 mest, rešitev za prestop prek železniške postajne dvorane nad tiri na mestni avtobusni promet pa še vedno iščejo.

Kritično mnenje:

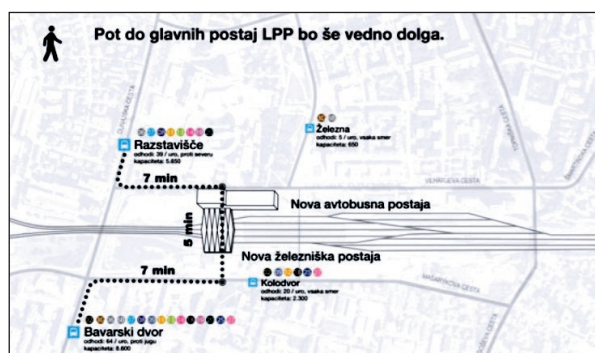
Razvoja medmestnega in regionalnega avtobusnega prometa ne moremo predvideti. Tudi števila avtobusnih postajališč ne. Projektant mora zagotoviti možnost širitve postajališč na avtobusni postaji.



Slika 9: Bevk Perović: Nova avtobusna postaja na Vilharjevi cesti (foto: Twitter/Ministrstvo za infrastrukturo, Dnevnik, 14. 12. 2021).

Prestop na mestni avtobusni promet (LPP)

Kako pa bo urejena povezava novega PCL z mestnim avtobusnim prometom LPP? Do najbližjih obstoječih postajališč na Bavarskem dvoru ali pri Gospodarskem razstavišču je približno deset minut hoje! Potnikom bi veliko bolj ustrezala lokacija na Masarykovi cesti pred železniško postajo ali/in na Vilharjevi cesti pred novo avtobusno postajo, kjer pa bi bilo treba urediti nova postajališča ljubljanskega potniškega prometa LPP. Rešitve povezav novega PCL z LPP javnosti še niso bile predstavljene.



Slika 10: Koalicija za trajnostno prometno politiko (Novice, 7. 1. 2022).

Sprememba namembnosti postajnega poslopja v hotel

27. 9. 1922 so ljubljanski mestni svetniki odločili, da se spomeniško zaščitena stavba železniške postaje preuredi v hotel. Direkcija za infrastrukturo bo novo železniško postajno poslopje zgradila nad tiri in zato staro postajno poslopje ni več uporabno.

Železniška postaja je ponos vsakega mesta, ki mu je mar lastne preteklosti. Ljubljanska železniška postaja je bila dokončana 18. aprila 1848, pred 178 leti. Je kulturni spomenik lokalnega pomena. Najstarejša železniška postaja na svetu, ki je ohranjena in je v funkciji, je v Leipzigu, zgrajena je bila leta 1844, samo štiri leta pred ljubljansko. Ljubljanska železniška postaja je turistična znamenitost. Izguba aktivne funkcije postaje, ki jo je leta 1980 obnovil arhitekt Marko Mušič, bi bila nepopravljiva škoda.

DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT (DPN) IN OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT MOL (OPN MOL)

Ministrstvo in Direkcija za infrastrukturo sta objavila Vizijo 2050+ za ljubljansko železniško vozlišče in PCL, s katero se je vlada seznanila 18. 11. 2021. V pripravi so osnutki za Državni prostorski načrt (DPN) za nadgradnjo obstoječih železniških prog. Za tovorni promet in hitro progo se načrtuje zahodna obvoznica, ki bo s predorom pod Rožnikom povezala primorsko in gorenjsko progo.

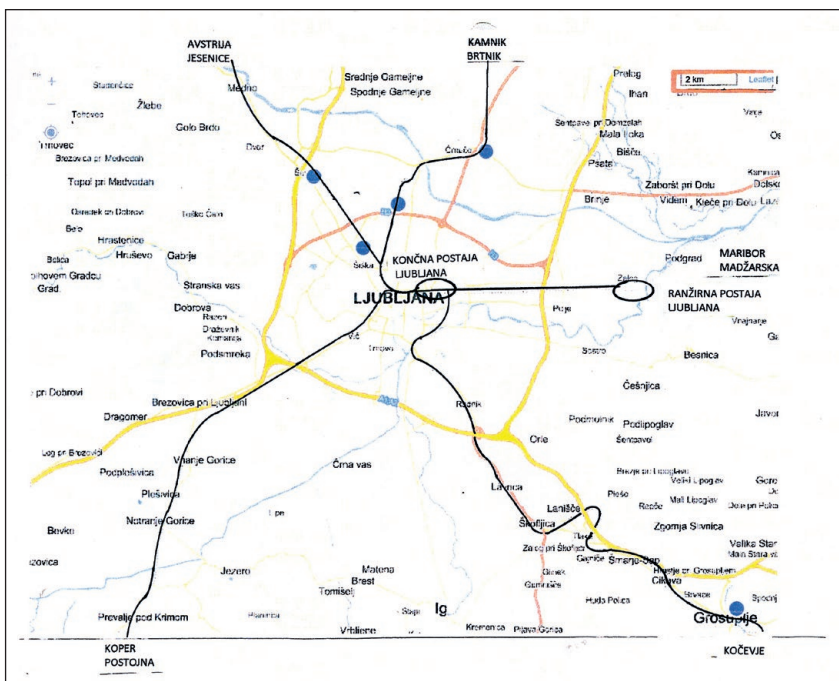
Kljub temu da se že projektirajo izvedbeni načrti za PCL in posodobitve posameznih segmentov prog, je Direkcija za infrastrukturo šele letos [2023] začela pripravljati strokovne podlage za Državni prostorski načrt (DPN, ki je pravna podlaga za izdelavo projektov). Prve strokovne podlage in predlagane rešitve prog LŽV bodo pripravljene v letih 2023/24. Poglavitna priprava celovite zasnove bo umik tovarnega prometa z mestnih površin. Danes odločitve o poteku tirov še ni, opravljene niso niti študije o varstvu pred hrupom in škodljivosti emisij železniškega in cestnega prometa za zdravje.

Tudi v strateškem delu veljavnega Občinskega prostorskega načrta MOL (OPN MOL) je napovedana navezava zahodne obvoznice za tovorni in hitri železniški promet na gorenjsko železnico. Zahodno od Rožnika je predviden odcep kraka proge proti vzhodu, ki skozi mestno središče poteka v predoru v enem ali dveh nivojih in se nadaljuje do tovarne postaje Moste ter naprej do Zaloga.

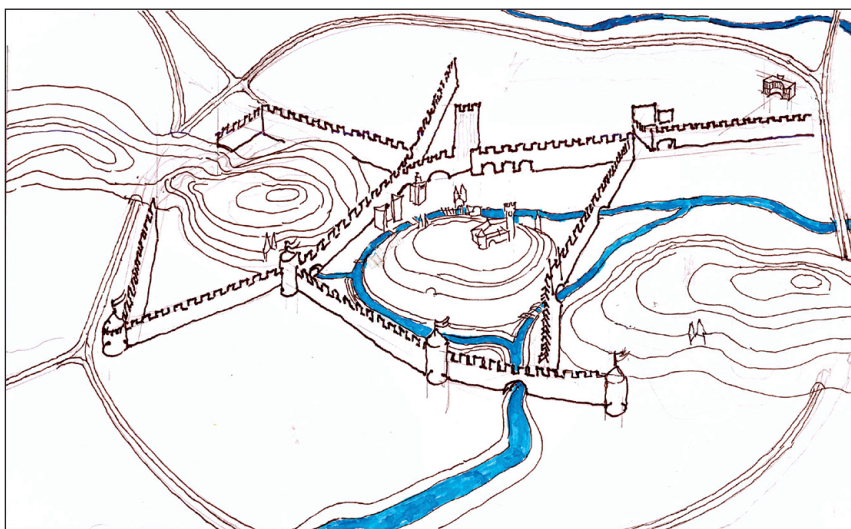
V prostorskem aktu je zapisano tudi, da severna obvoznica ni sprejemljiva, da pa je potek prog za hitro železnico in tovorni promet skozi mesto mogoče spremeniti. Vitalni interesi mesta so nemoten urbani razvoj in povezovanje danes z železniškimi progami na pet delov »razrezane« celote, varstvo pred hrupom in varstvo pred zdravju škodljivimi emisijami (ki so v Ljubljani že danes drugi najpomembnejši vzrok prezgodnje smrti občanov).

Tovorni železniški promet mora potekati zunaj gosto poseljenih mestnih območij! Tudi mestni urbanist Koželj je 17. 8. 2021 zapisal:

»Država bo prej ali slej morala zgraditi obvozno progo za tovorni promet. Prvotna proga po varianti V2 (Vössing & Veprö) v načrtovanem zahodnem in severnem koridorju okoli mesta prek naseljenih območij od Brda, Vižmarij, Črnuč do Zaloga že zaradi svoje dolžine (27 km) ni izvedljiva. Še posebej, če k temu prištejemo varovanje vodonosnika, gradnjo zunajnivojskih križanj v predorih in novih mostov čez Savo, da ne omenjam odpora prebivalcev pri graditvi železnice prek naseljenega prostora, visokih stroškov in zahtevne izvedbe po fazah.«



Slika 11: Obstojče stanje: mesto, razdeljeno v pet segmentov.



Slika 12: Razkosana Ljubljana z vpadnicami regionalnih prog, opremljenih s protihrupno zaščito.

PREDLOG KERŠEVAN-KOVAČ

CELOSTNA REŠITEV LJUBLJANSKEGA ŽELEZNIŠKEGA VOZLIŠČA (LŽV) IN POTNIŠKEGA CENTRA LJUBLJANA (PCL)

Arhitekta in urbanista Peter Kerševan in Milan Kovač se že leta poglobljeno posvečava problematiki ljubljanskega železniškega vozlišča in Potniškega centra Ljubljana. Leta 2018 sva svoja raziskovanja in razmišljanja javnosti predstavila v brošuri *Drugi tir Koper-Divača – kako naprej? Ljubljansko železniško vozlišče in Fabianijev obroč*, leta 2021 pa v brošuri: *Zelena Ljubljana ali razkosana betonska džungla*. Svoja spoznanja sva strnila v *Predlogu celostne rešitve ljubljanskega železniškega vozlišča*.

Tovorni železniški promet

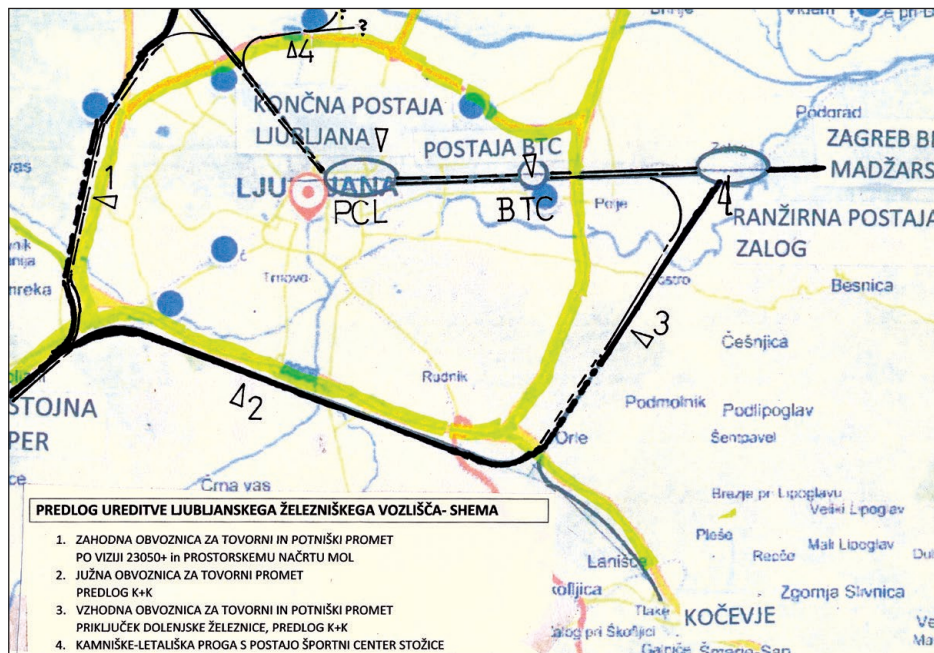
Odločeno je, da se za tovorni železniški promet čim prej zgradi zahodna obvoznica Dolgi most–Vižmarje, ki se že pospešeno projektira (Vizija 2050+). In ker severna obvoznica po sporočilu mestnega urbanista Koželja ni več izvedljiva, sva 5. 9. 2021 v Delu zapisala:



Slika 13: Južna obvoznica, ki poteka vzporedno z avtocesto po robu območja Natura 2000, po potrebi prek viaduktov.

»Ker velja, da severne obvozne železniške proge zaradi goste poseljenosti območja, dolžine trase, vodovarstvenega območja itd. ni več mogoče realizirati, kot je zapisal mestni urbanist prof. Koželj, sva za obvoznico za železniški tovorni promet predlagala izvedbo južno-vzhodne trase med Dolгим mostom in Zalogram. Trasa je predlagana po že degradiranem

območju vzporedno z južno avtocestno obvoznico, izven območja Nature 2000, brez nevarnosti poplav, izven naseljenega območja, na primernem vodovarstvenem območju. Slabo nosilna tla niso problematična za izvedbo, geologija za predor kot pri avtocesti je znana. Z zahodno obvoznico Dolgi most-Višmarje v skladu z Vizijo 2050+ je problem tovornega prometa rešen.«



Slika 14: Shematski prikaz železniškega tovornega in osebnega prometa in jugovzhodne obvoznice (shema ureditve Ljubljanskega železniškega vozlišča).

Kar nekajkrat sva povprašala v sredstvih javnega obveščanja našega župana Zorana Jankovića »Kaj pa južno-vzhodna obvoznica?«, a odgovora nisva dobila.

Začudena pa sva, da južno-vzhodne obvoznice ni nihče obravnaval. In ker tudi na najin predlog odziva ni bilo, je novinar Nenad Glücks (*Reporter*) zaprosil za komentar. Dne 13. 1. 2022 je Alja Bebar, Mestna uprava, Odsek za odnose z javnostmi, odgovorila:

»Koncept razvoja železniškega omrežja na območju Ljubljane je zastavljen v Strateškem delu Občinskega prostorskega načrta, in sicer z upoštevanjem veljavnih režimov v prostoru in danosti prostora. Dejstvo je, da je južni rob mesta v občutljivem območju, ki ga zato pokriva več režimov: je na ljubljanskem barju, ki je v območju Nature 2000 in je razglašeno za krajinski park, je v območju širšega vodovarstvenega območja in v poplavno ogroženem območju ter na slabo nosilnih tleh, zato variante poteka po Ljubljanskem barju niso bile proučevane.«

Povprašani strokovnjaki področij, ki jih navaja MOL, se z navedbami Alje Bebar ne strinjajo niti v eni točki. Opozorila sva na nepravilnosti, a do danes – več kot leto dni pozneje – odgovora ni.

Predlog južne železnice od Dolgega mostu predvidoma poteka po vkopu ali predoru pri železniškem odcepu Dolgega mostu v Vižmarje (+Vizija 2050+), po terenu ob avtocesti in po viaduktu do predora v Zalog. Potreben je strokovni elaborat.

Graditev jugo-vzhodne obvoznice bo trajala kar nekaj let. Pomembno je, da ne posega v obstoječo železniško strukturo in ne moti železniškega in avtomobilskega prometa, kar je seveda velika prednost pred alternativno poglobitvijo železniških tirov za tovorni železniški promet (etaža –2) od Vižmarij do Zaloga skozi PCL (projekt nemških konzultantov Vösing & Vepra iz leta 2009).

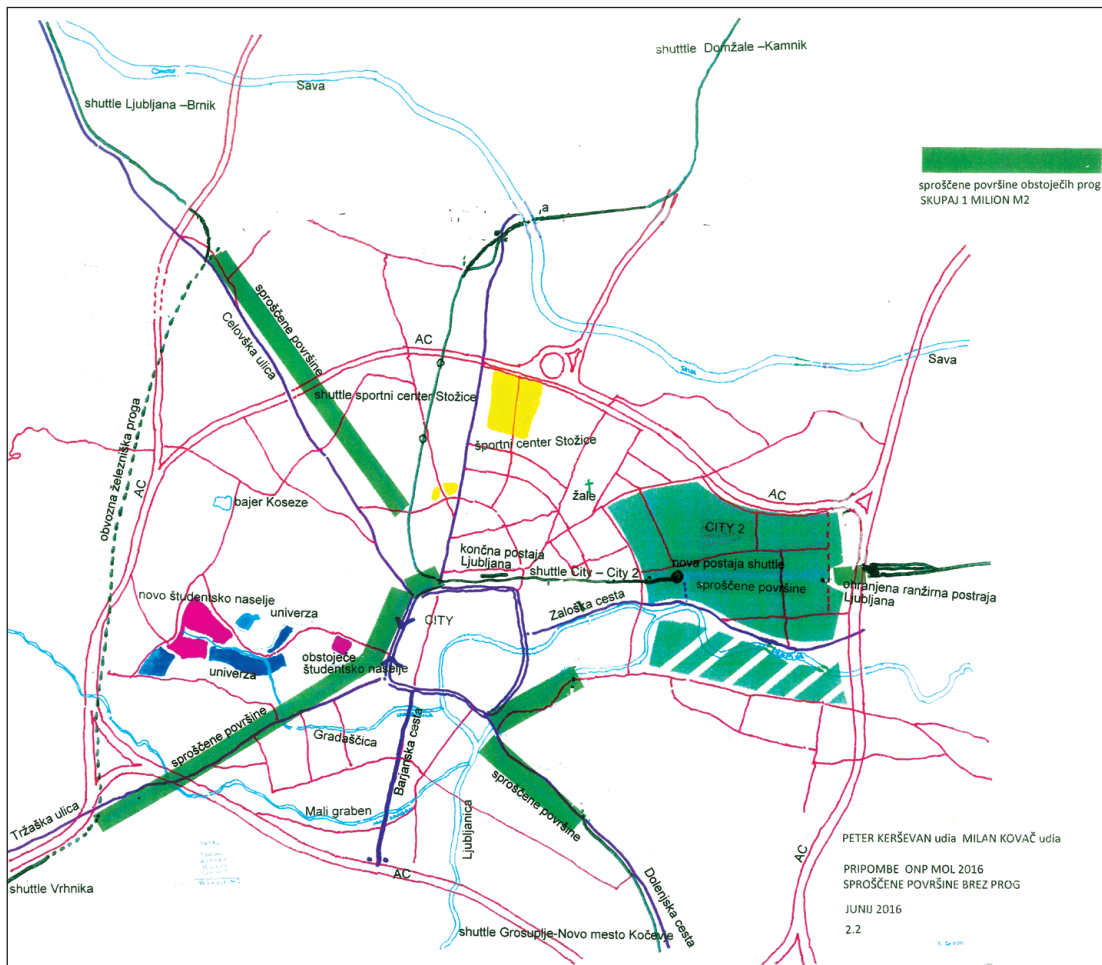
Potniški železniški promet

Slovenska prestolnica je danes z železniškimi tiri razrezana na pet delov, s protihrupno zaščito se bo urbanistično in socialno razvila v pet getov. Za urbanistični razvoj Ljubljane je ključna združitev segmentov razrezane Ljubljane na enem nivoju, kar omogoča le poglobitev potniških tirov (etaža –1). V času večletne graditve poglobitve železniških tirov Vižmarje–Zalog je potrebna začasna tirna povezava izven območja poglobitve tirov, zato je graditev Emonike, železniške in avtobusne postaje, projekta Vilharija ob Vilharjevi cesti in graditev ob Masarykovi cesti preuranjena.

S poglobitvijo železniških tirov in preusmeritvijo regionalnih vpadnic pridobi mesto sproščena zemljišča – kar milijon kvadratnih metrov komunalno opremljenih zemljišč za mestno in državno upravo, zelene površine in stanovanjsko gradnjo.



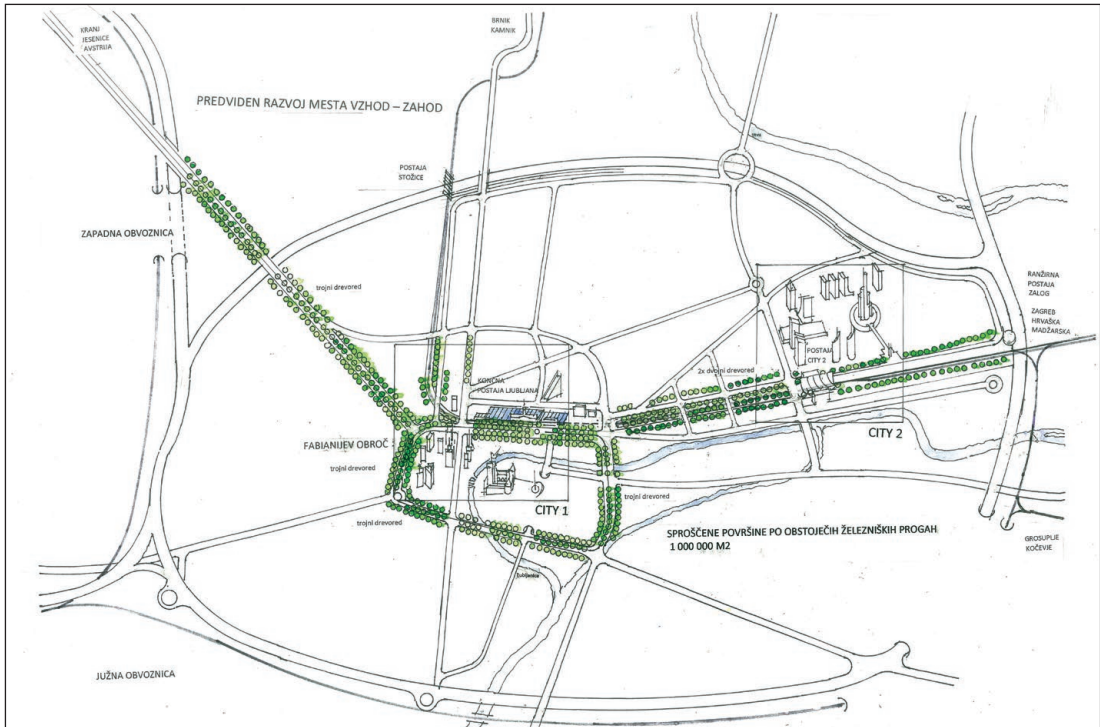
Slika 15: Razkosano in zaceljeno mesto v enem nivoju.



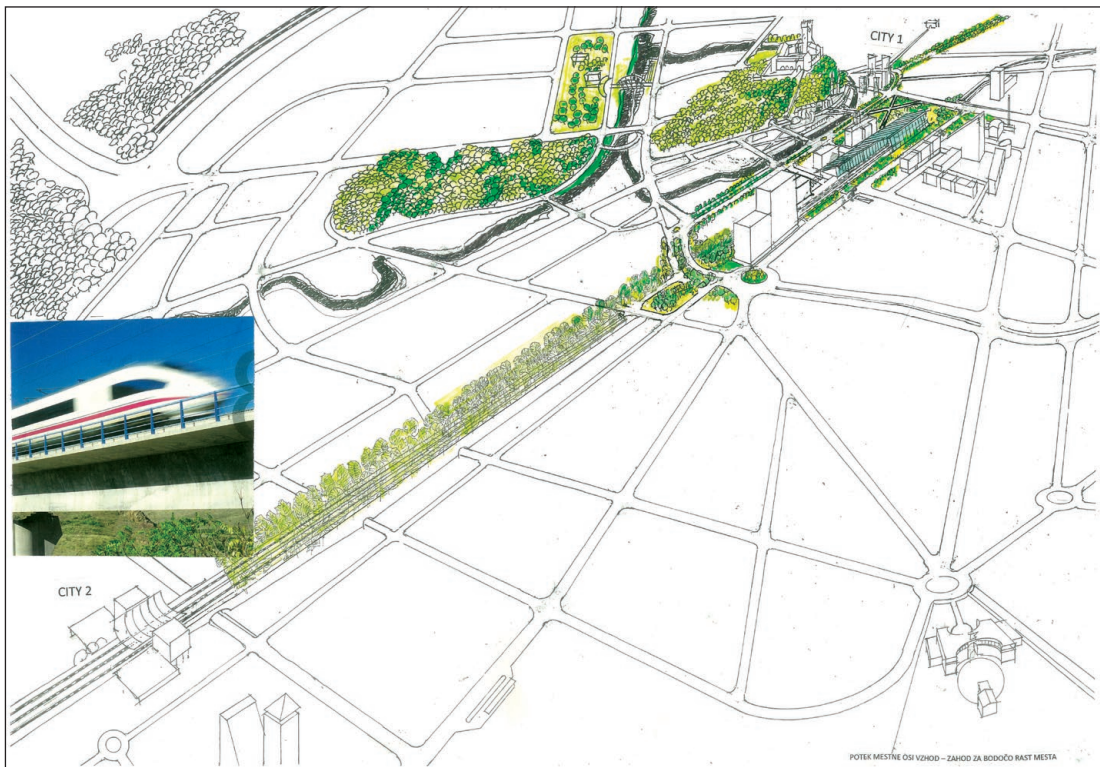
Slika 16: Pridobitev mesta v enem nivoju: milijon kvadratnih metrov komunalno opremljenih zemljišč.

Zahodno-vzhodna os

Posebej pomembna je zahodno-vzhodna os, po kateri potekajo vse regionalne in mednarodne proge od Zaloga do Vižmarij s poglobitvijo tirov med avtocestnim obročem z vkopom v geološki nasip proda reke Save, kjer ni pričakovati težav s podtalnico. Taka ureditev bi omogočila združitev severne in južne Ljubljane, kjer koli bi bilo potrebno, in nemoten urbanistični razvoj mesta vzhod-zahod. Vkop bi zaznamovala avenija dreves, obrobje poteka železnice. Posebno pomembna je frekventna povezava PCL (City 1) in BTC (City 2), ki je že danes satelitsko mesto. Omrežje taktnih vlakov povezuje tudi parkirišča, ki so danes neizrabljena v nekaterih obdobjih dneva (Stožice, BTC). Frekventna povezava taktnih vlakov celotnega območja pa tvori železniško infrastrukturo za urbanistični razvoj. Podvoza na Dunajski in Šmartinski cesti ne bi bila (več) potrebna.



Slika 17: Fabianjev obroč, vzhodno-zahodna os z drevoredi.



Slika 18: Vzhodno-zahodna os: povezava BTC (City 2) s PCL (City 1).

Potek regionalnih železnic za potniški promet

Gorenjska železnica bi bila znotraj avtocestnega obroča poglobljena (etaža –1) skladno s projektom nemških konzultantov Vössing & Vepra iz leta 2009 ter modernizirana tako, da bi ustrezala mednarodnim standardom za omrežje InterCity. Gorenjska železnica poteka po zahodno-vzhodni osi.

Kamniška železnica bi se zunaj avtocestnega obroča navezala na gorenjsko železnico ali ohranila današnji potek z delno poglobitvijo, z mestom bi povezovala športni center Stožice z odcepom za letališče Jožeta Pučnika.

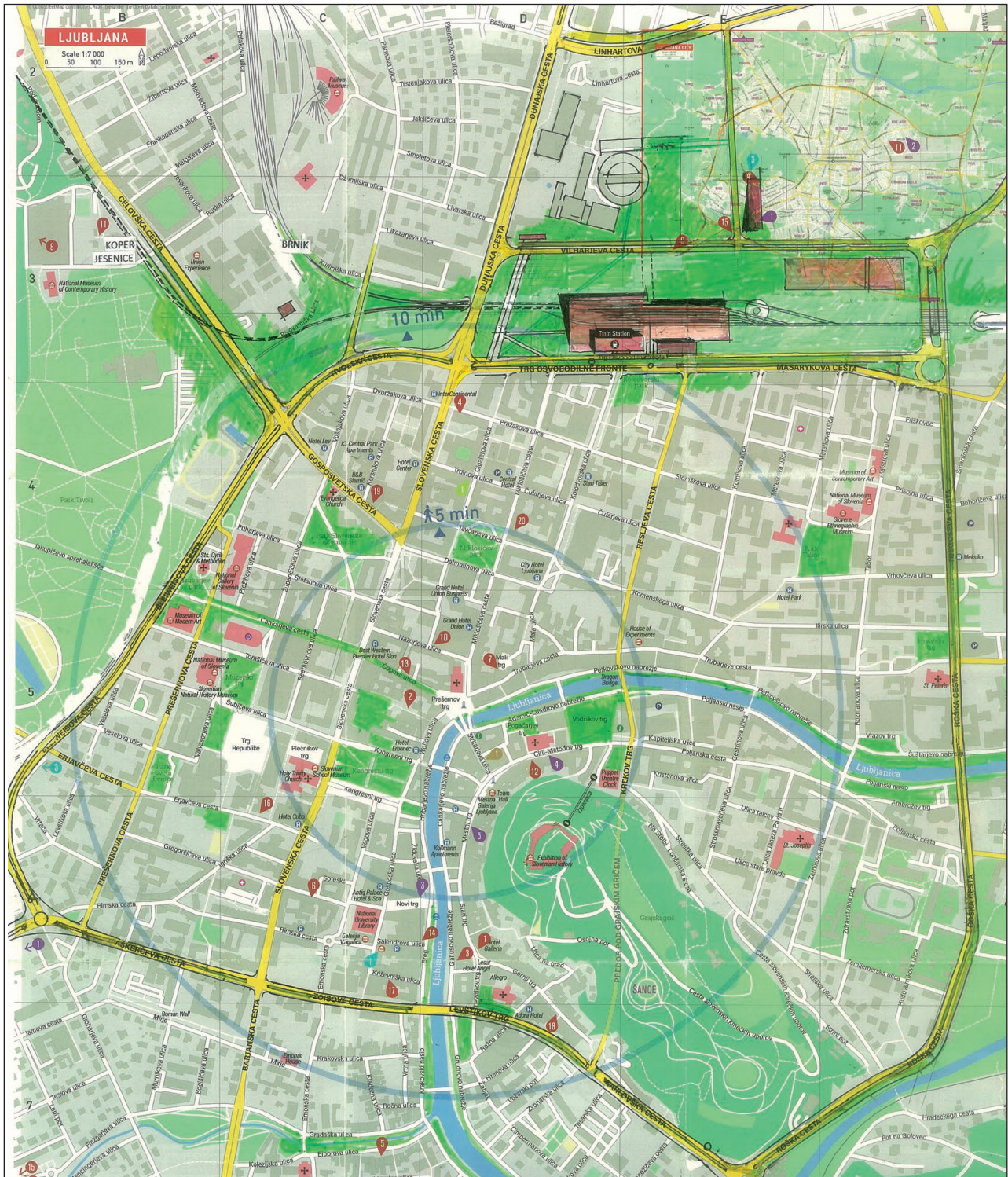
Dolenjska železnica bi potekala skozi predor vzporedno z železnico za tovorni promet. Sproščena zemljišča bi se vrnila Botaničnemu vrtu, obnovil bi se center nekdanjega skrajno degradiranega centra Kurje vasi, preostalo atraktivno območje pa namenilo izgradnji stanovanj ob Gruberjevem prekopu.

Primorska železnica za potniški promet bi se lahko priključila na južno-vzhodno obvoznico ali na zahodno obvoznico Dolgi most-Višmarje-PCL. Že izvedena »posodobitev in nadgradnja« primorske železnice Dolgi most-Pivovarna Union je zgrešen projekt, zgrajen in financiran s sredstvi EU. Kljub temu bi ob opustitvi mesto pridobilo ne samo povezavo z »zeleno« Ljubljano (Tivoli, Rožna dolina), temveč tudi združitev občine Vič; zemljišča, ki zdaj pripadajo železnici, pa bi namenilo izgradnji državnih in občinskih administrativnih palač.

Fabianijev obroč

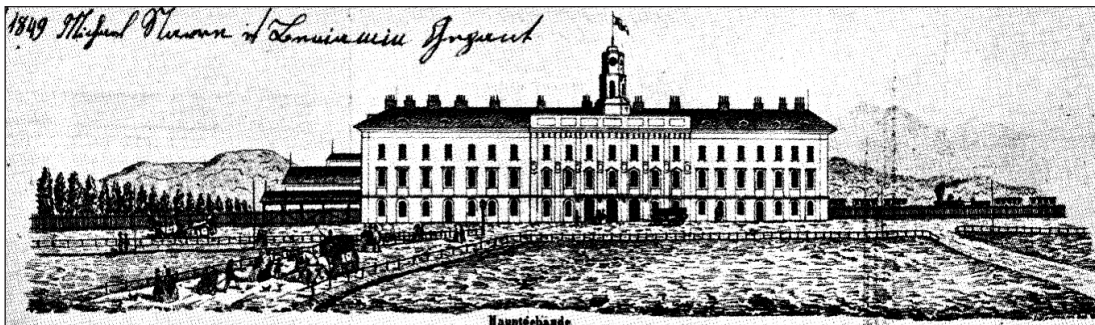
Fabianijev obroč zaključuje tudi spojitev vseh zelenih površin mestnega središča, izboljšuje kvaliteto zraka in z oblikovnimi značilnostmi poudarja značaj in zelene značilnosti prestolnice. Iz mestnega središča izloča zamisel zapolnjevanja površin z novimi pozidavami, saj površine, osvobojene nepotrebnih prog, zagotavljajo dovolj prostora in priložnosti za nove pozidave potrebnih razvojnih programov oz. za širjenje in razvoj obstoječih. Posebej velja izpostaviti, da so površine, ki jih danes zaseda železnica, komunalno že opremljene. Združevanje obstoječih parkov z zelenimi površinami zunaj Fabianijevega obroča pa je v času klimatskih sprememb čedalje bolj aktualno.

Celostna rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča vpliva tudi na projekte železniške in cestne infrastrukture ter na gradnjo nove železniške in avtobusne postaje.



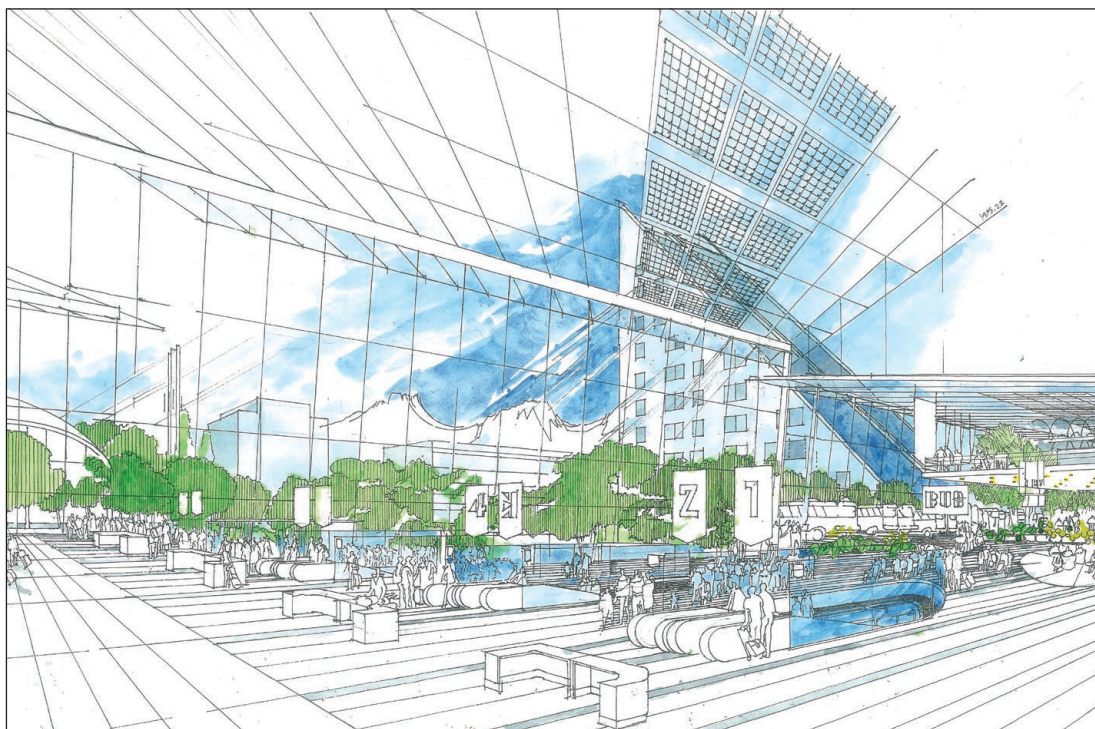
Slika 19: Fabianijev obroč in Ljubljanski potniški center (PCL) – brez Emonike – zelena prestolnica Ljubljana

Železniška postaja

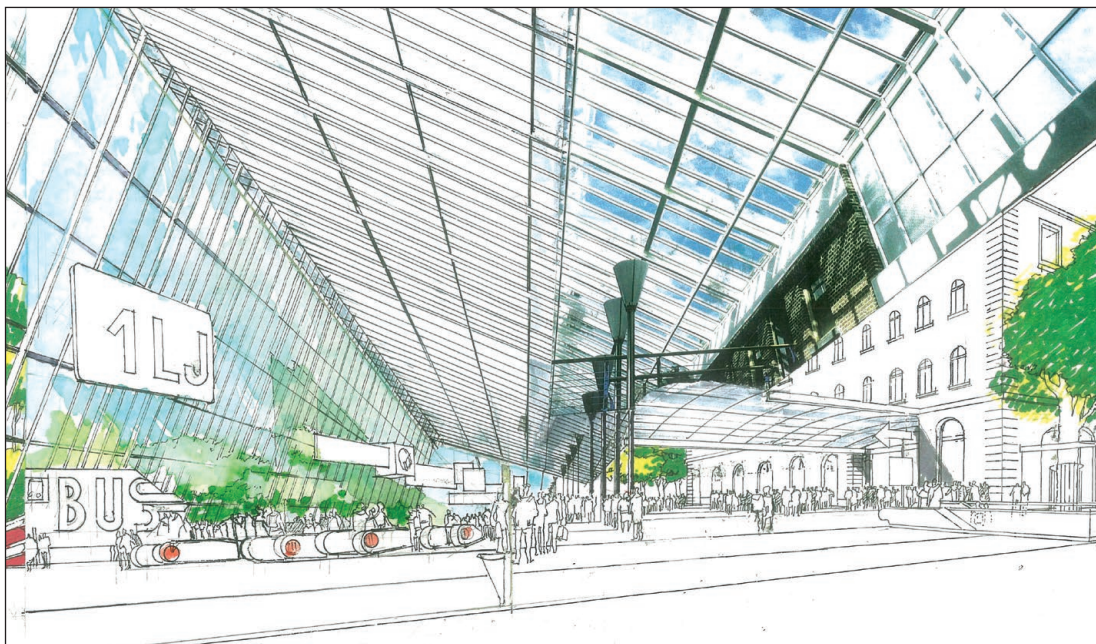


Slika 20: Postajno poslopje leta 1849, kulturni spomenik št. 9432.

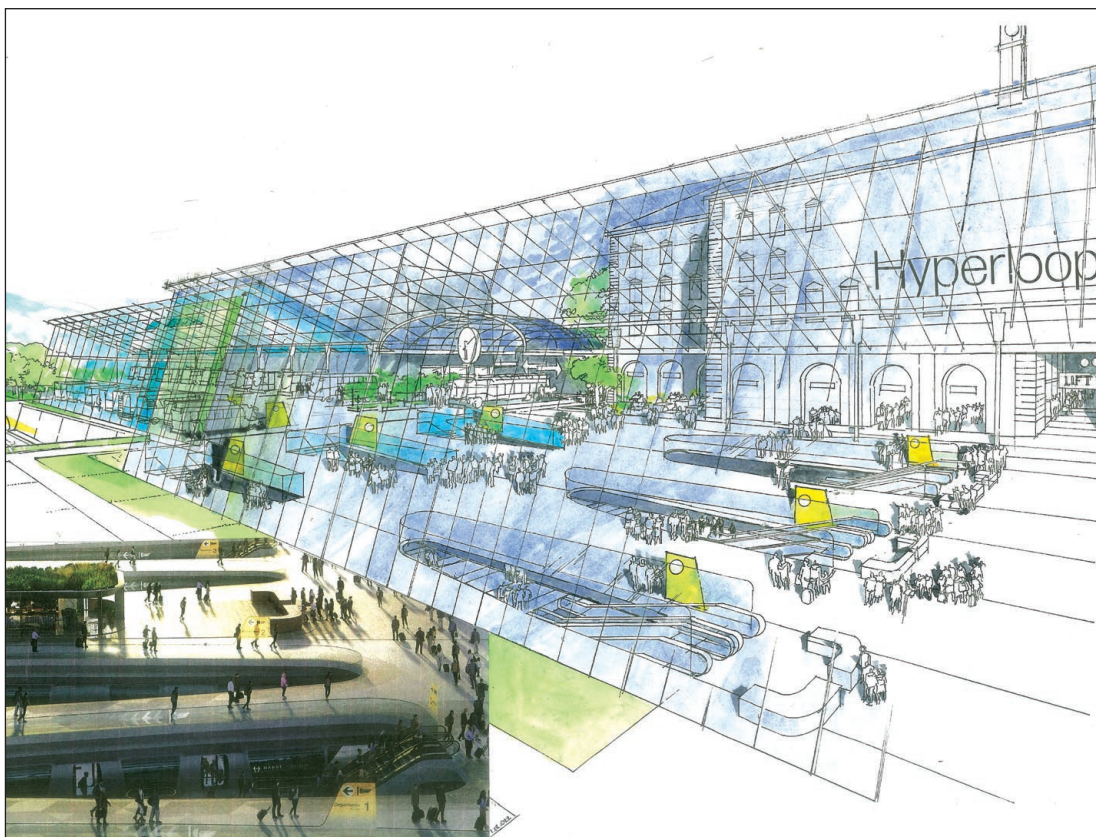
Vhod v novo železniško postajo je skozi obstoječo postajno poslopje – ponos našega mesta, ki ga je obnovil arhitekt Marko Mušič leta 1980, z ohranjeno funkcijo nakupa vozovnic in prehoda na ploščad v nivoju, od koder se mimo avtomatičnega nadzora vozovnic spusti na železniške perone, kar poenostavi in skrajša pot potnikov (vzpon na ploščad nad tiri in spust na perone, kot je v projektu MOL, ni potreben), poenostavi se povezava z LPP, taksi službo in kratkotrajnimi parkirišči. Postajno poslopje ohrani nakup časopisov in potovalnih potrebščin, restavracije s hitro postrežbo in restavracije za VIP s počivališčem in kopalnicami za počitek med zvezami regionalnih in mednarodnih linij. Povezava je tudi z avtobusno postajo brez mešanja potnikov.



Slika 21: Pogled na notranjost železniške postaje ob prihodu iz obstoječega postajnega poslopja na ploščad v nivoju z nadzornimi avtomati ob spustu na perone.



Slika 22: Pogled na vhod iz obstoječega postajnega poslopja na ploščad v nivoju ter vhode na perone (etaža -1).



Slika 23: Pogled na notranjost železniške in avtobusne postaje z Vilharjeve ceste.

Steklena streha, pokrita s fotovoltaičnimi paneli je samooskrba za ves PCL



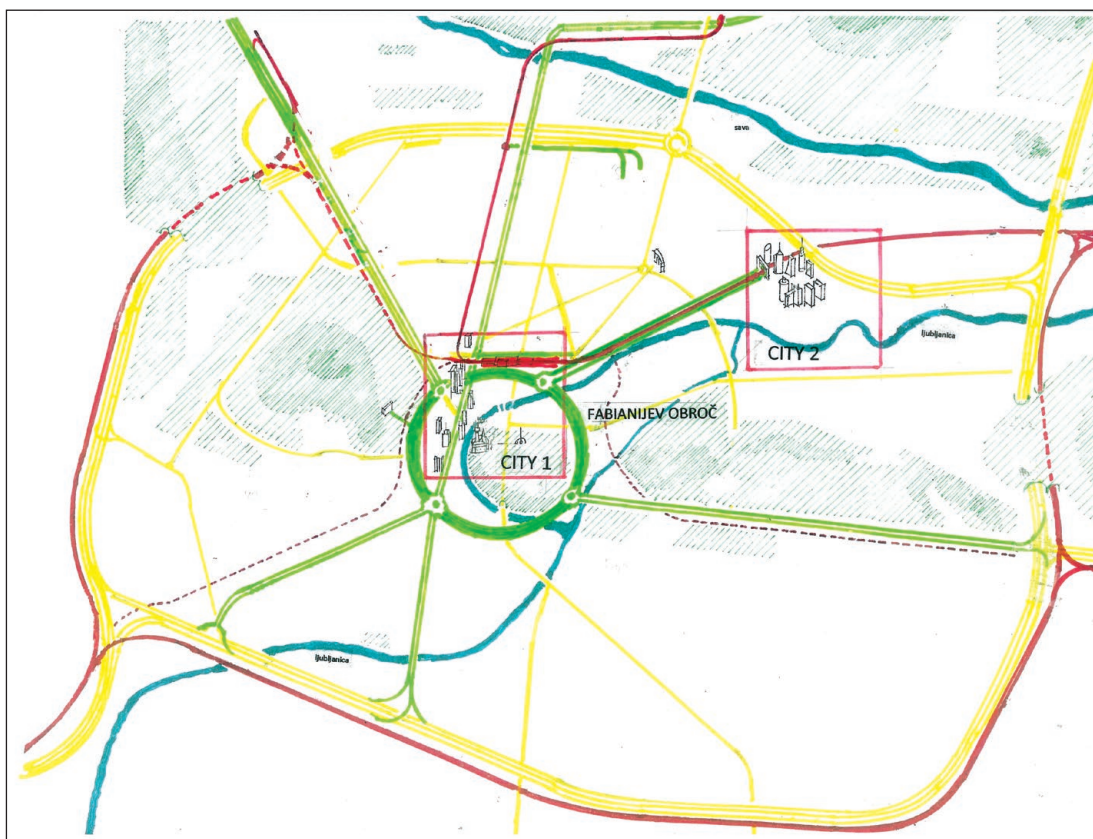
Slika 24: Železniška in avtobusna postaja: tloris vstopne etaže (risba: P. Kerševan).

Avtobusna postaja

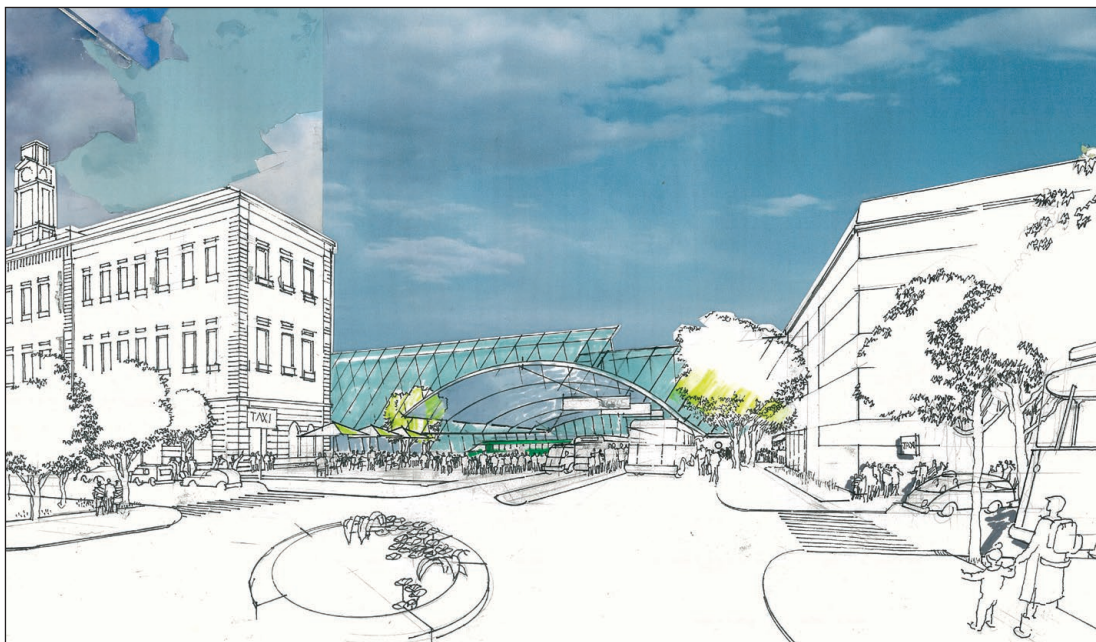
Velika večina mednarodnih in medkrajevnih avtobusov pripelje na Fabianijev obroč, ki tangira železniško postajo. Dostop do avtobusne postaje bi moral biti s Fabianijevega obroča na nivoju terena. To bi omogočalo neposreden prestop potnikov z avtobusne na železniško postajo in v mesto. Dostopnost na železniško postajo, LPP, taksi službo in začasnimi parkirišči bi bila direktna in preprosta.

Pentlja na Vilharjevo cesto je nepotrebna. Prestop na mestne avtobusne linije bi bil urejen na Masarykovi cesti. Število avtobusnih parkirišč bi se lahko po potrebi povečalo, saj je razvoj avtobusnih linij nepredvidljiv.

Z opustitvijo pentlje na Vilharjevo cesto bi se zmanjšal tako potovalni čas potnikov kot tudi škodljivi avtobusni izpuhi.



Slika 25: Cestne vpadnice v Fabianijev obroč.



Slika 26: Uvoz na avtobusno postajo iz Fabianijevega obroča – Masarykove ceste.

Prestop na LPP

Glavna postaja je na Masarykovi cesti pred železniško in avtobusno postajo in na sedanjem parkirišču vzhodno od postajnega poslopja in na Vilharjevi cesti, razbremenjeni avtobusnega prometa.

Garažna parkirišča

Garaža za dolgotrajno parkiranje je pod sedanjim parkiriščem. Število garažnih mest na že zdaj preobremenjenem območju PCL je danes ocenjeno na 4500 parkirnih mest, kar lahko povzroči prometni infarkt. Število gražanih parkirnih mest narašča stihijsko, vsak že zgrajen in načrtovan projekt določa svoje število parkirnih mest, kar ni sprejemljivo. Potrebna je študija pretočnosti avtobusnega in avtomobilskega prometa. Prioriteto koriščenja Masarykove in Vilharjeve ceste morajo imeti LPP in avtobusne linije. Povezava PCL z BTC in Stožicami bi lahko izkoristila neizkoriščena parkirna mesta in zmanjšalo potrebo po parkiriščih na območju PCL.

KAJ PA ZDAJ?

Država in MOL bi morali napeti vse sile, da bi bila rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča čim prej dorečena, potem pa bi morali vsi nadaljnji projekti strogo slediti zastavljenemu cilju. Trenutno smo priča popolnoma nedopustnemu, neodgovornemu in neusklajenemu načrtovanju po posameznih odsekih: projektira in izvaja se železniška in cestna infrastruktura na območju PCL, pripravljajo se načrti za graditev železniške in avtobusne postaje, v soglasju z ZVKDS je bila izvedena sprememba namembnosti sedanjega z zakonom zaščitene železniške postajnega poslopja v hotel; v kratkem se bo rušil in širil nadvoz na Dunajski cesti, gradil se bo megalomanski podvoz na Šmartinski cesti, razprodajajo se zemljišča ob Masarykovi in Vilharejevi cesti, nujno potrebna za razvoj in povezavo železnice z LPP ... Bodo vse te realizaciječasne? Če je odgovor pritrdilen, smo priča skrajno negospodarnemu ravnanju z javnim denarjem. Če pa je odgovor negativen, bodo hudo omejevale in usmerjale nadaljnji urbanistični razvoj prestolnice Republike Slovenije.

Vse aktivnosti potekajo brez Državnega prostorskega načrta, ki je osnova za kakršno koli projektiranje, vse poteka brez celovite presoje vplivov na okolje in brez vključevanja javnosti. Dogajanje na območju PCL je brez zakonske podlage nezakonito, po mnenju podžupana Janeza Koželja (*Dnevnik*, 6. 10. 2022) pa »preuranjeno«:

»Upam, da bodo kolegi, ki me po krivici pozivajo na odgovornost za napačne odločitve (*Dnevnik*, 15. septembra 2022), vendarle doumeli, da so še vse možnosti odprte in da po desetletjih tuhtanja še vedno ni nič odločenega. Niti o severni niti o južni obvozni progi niti o celotni niti o delni poglobitvi tirov.«

Ali bo železniški tovorni promet – 450 vlakov dnevno (?) – potekal skozi Potniški center Ljubljana in s škodljivimi emisijami povzročal bolezni in smrt sedanji in prihodnjim generacijam Ljubljančanov, ali pa se bo središču mesta izognil po južno-vzhodni obvozni progi? O tako pomembnih temah mora odločati javnost na referendumu.

Referendum sva predlagala že 13. 7. 2021 v Delu in kasneje še nekajkrat. V članku urbanista Janeza Koželja 17. 8. 2021 v Dnevniku: »Referendum o ljubljanskem železniškem vozlišču« in »zgrešena urbanistična paradigma« nam je urbanist Janez Koželj povedal: »da bo država prej ali slej morala zgraditi obvožno progo za tovorni železniški promet«. O referendumu pa je zapisal, »da ni najbolj primerna oblika soodločanja javnosti, saj bi velika večina javnosti spet nasedla utvari o realnih možnostih, kar nas bo tik pred zdajci ponovno odmaknilo od izvedbe težko pričakovanih projektov modernizacije obstoječe potniške in avtobusne postaje Ljubljana«.

V Dnevniku 6. 10. 22. pa nam je gospod Janez Koželj povedal, da je »še čas tudi za referendum«. Samo upava lahko, da to ni debela laž in zavajanje občanov.

Potrebna je takojšnja odločitev, da se tovorno-železniški promet spelje po obvoznici. Ker po severno-zahodni obvoznici ni več mogoče, je treba ovrednotiti predlog južno-vzhodne obvoznice, izdelati konkretni predlog ob sodelovanju stroke in javnosti. Izvedba jugo-vzhodne obvoznice ne posega v promet na LŽV v železniško in cestno infrastrukturo. Tudi v daljšem časovnem obdobju poteka gradnje ne ovira ne cestnega ne železniškega prometa.

Za potniški promet je za poglobitev v eni etaži (-1) treba v času gradnje urediti začasno progo za regionalni in mednarodni promet. Šele po izvedbi poglobitve in namestitve stalne železniške infrastrukture se lahko zgradita Emonika in PCL.

Potrebne so korenite spremembe. Treba je ponovno ovrednotiti vse alternative, odločiti pa mora javnost na referendumu.

Drugi tir Koper-Divača – kako naprej? Ljubljansko železniško vozlišče in Fabianijev obroč je bil naslov najine brošure, izdane leta 2018, naslov najine brošure iz leta 2021 pa *Zelena Ljubljana ali razrezana betonska džungla*? Vprašanji tudi danes ostajata aktualni. Kako naprej, da preprečimo nadaljnje škodljivo ravnanje odločujočih, ki bo posledično razrezalo slovensko prestolnico na pet delov, pet getov, ki se bodo urbanistično in socialno razvijali vsak po svoje, mesto pa se bo zastrupljalo z emisijami železniškega tovornega in avtomobilskega oz. avtobusnega prometa?

V središču Fabianijevega obroča je mestni grič kot glavni oblikovni mestni motiv. Z zelenimi bregovi Ljubljanice tvori stabilen element podobe prestolnice Slovenije. Zelene površine osrednjega dela mesta tvorijo zeleni urbanistični motiv parkov in zelenih ulic, kar v dobi klimatskih sprememb postaja čedalje pomembnejše. Pri načrtovanju železniške in avtobusne postaje je potrebna skrbna obravnava mestne strukture – brez neživiljenjskih shem in drobnolastniških kreacij v prestolnici slovenske države.

Ne uničujmo že zgrajene kvalitetne prostorske rešitve mesta in njene preteklosti, ampak raje poiščimo in ohranjajmo vse, kar je že lepó in dobro zgrajeno.

V Ljubljani, julija 2023

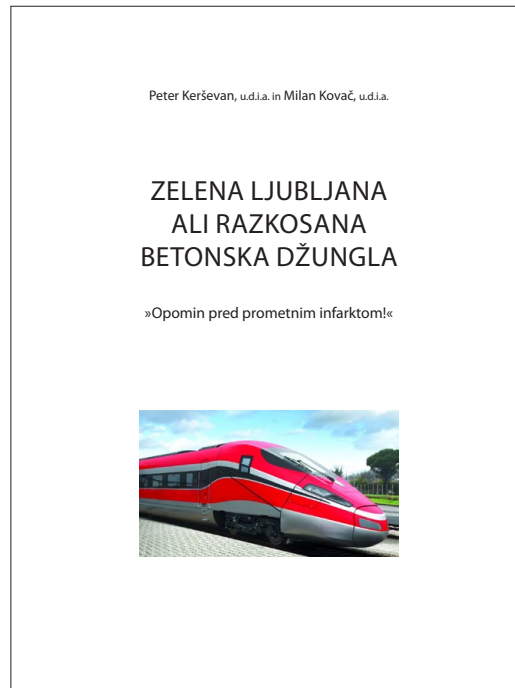
Peter Kerševan, u.d.i.a.

Milan Kovač, u.d.i.a.

2018



2021



2023



