

Peter KERŠEVAN

Milan KOVAČ

Kaja LIPNIK VEHOVAR

Ljubljansko železniško vozlišče in Potniški center Ljubljana

Ljubljano je železnica Dunaj–Trst s svetom povezala leta 1849. Trasa proge je potekala po robu mesta, toda že ob koncu 19. stol. se je mesto razširilo preko železniških tirov. Strokovnjaki se že od leta 1919 ukvarjajo z iskanjem rešitve za ljubljansko železniško vprašanje, saj železnica na obstoječi trasi ovira skladen razvoj mesta. Leta 2013 je bil sprejet sklep o pripravi državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju: DPN) za ljubljansko železniško vozlišče (v nadaljevanju: LŽV), ki je nujen predpogoj za dolgoročno prostorsko, prometno in okoljsko rešitev. Po 10 letih vizije končne ureditve LŽV, ki bi ji sledili vsi nadaljnji projekti, vezani na (ob)železniški prostor, še nimamo, kljub temu pa se na strateško pomembnih zemljiščih načrtujejo ali izvajajo posegi (Potniški center Ljubljana, protihrupne ograje, širitev nadvozov ipd.), ki bodo dolgoročno omejevali/narekovali nadaljnji razvoj železnice ipd. Danes je LŽV, najpomembnejše železniško voz-

lišče na državni ravni in zelo pomembno jedro vozlišče prometnega omrežja TEN-T, prek katerega potekata Baltsko-jadranski in Sredozemski koridor, ozko grlo na železniškem omrežju v širšem smislu. Izgradnja drugega tira, ki bo generirala povečan železniški tovorni promet iz Luke Koper v zaledne države, bo za Ljubljano pomenila veliko dodatno obremenitev bivalnega okolja. Preden se bo (lahko) povečalo število tovornih vlakov, je treba zgraditi progo za tranzit tovora mimo Ljubljane ali pod terenom. Do sprejetja DPN za LŽV pa je treba ustaviti vse projekte, ki bi lahko prejudicirali končno odločitev.

Ključne besede: ljubljansko železniško vozlišče, Potniški center Ljubljana, železniški promet, državni prostorski načrt

1 Uvod

Razvoj projekta Potniškega centra Ljubljana (v nadaljevanju: PCL) in ljubljanskega železniškega vozlišča (v nadaljevanju: LŽV), ki ga vodita država in Mestna občina Ljubljana (v nadaljevanju: MOL), narekuje izvedena »posodobitev« železniške proge na odseku Dolgi most–Pivovarna Union. Železniški tovorni promet bo na terenu potekal skozi mesto in PCL. Novim potrebam je treba prilagoditi cestni promet, železniško in avtobusno postajo. Gradnja Vilharije ob Vilharjevi cesti že poteka, projekt Emonike je v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja. Arhitekta in urbanista Peter Kerševan in Milan Kovač podajava alternativno, celostno rešitev, ki omogoča nemoten urbanističen razvoj naše prestolnice: potek tovarnega železniškega prometa po južni obvoznici in potniškega prometa po poglobljeni vzhodno-zahodni trasi skozi PCL.

2 Kako smo izgubili strateško najpomembnejše zemljišče v Ljubljani

Po obisku načrtovalcev ljubljanske železniške postaje v Lillu v francoski Flandriji (Lille ima 1.500.000 prebivalcev in je pomembno križišče železniških prog iz francoskih velemest, Londona, Amsterdama in Bruslja) je bila na osnovi videnega izdelana vizija ureditve novega PCL. Leta 2002 je bil izveden mednarodni programski urbanistični natečaj za PCL, zmagovalna rešitev katerega je bila strokovna podlaga za izdelavo nadaljnjih ureditvenih aktov. Država (Slovenske železnice, v nadaljevanju: SŽ) je našla zasebnega partnerja za ustanovitev javno-zasebnega partnerstva Emonika. SŽ 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 SŽ potrebovale denar, so že kmalu po podpisu družbene pogodbe za 19 milijonov prodale večino svojega deleža v Emoniki (prodali so zemljišča) 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 Granit Polus) leta 2014 pri dunajskem arbitrarnem sodišču vložil zahtevek za razveljavitev družbene pogodbe in odstopil od projekta.

V SŽ pa so projekt Emonika nadaljevali. Našli so nova potencialna partnerja: romunski Prime Kapital in južnoafriški konzorcij MAS Real Estate. Ker Madžari, večinski lastniki zemljišč na območju PCL, zemljišč niso hoteli prodati, so pogajanja z novima interesentoma propadla. Leta 2018 sta se državni instituciji Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljevanju: DRSI) in SŽ odločili, da bosta v soglasju z državo in MOL sami financirali izgradnjo železniške in avtobusne postaje (ocena investicije je leta 2018 znašala 50–60 milijonov evrov) in infrastrukturnega dela (ocenjen na 20–30 milijonov evrov).

Konec leta 2020 je minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec v imenu vlade Republike Slovenije z družbo v posredni lasti madžarske banke OTP Mendota Invest (ki je nadomestila Granit Polus), SŽ in MOL podpisal sporazum o vlaganju v Emoniko: Mendota Invest bo financirala komercialni del Emonike (ocena investicije je znašala 250 milijonov evrov), PCL (ocena investicije je znašala 137 milijonov evrov) pa Slovenija. V skladu s sporazumom je Mendota za 3 milijone evrov od SŽ odkupila še preostala zemljišča (3-odstotni delež v družbi) in stavbne pravice. Madžarska družba je tako postala edini lastnik strateško najpomembnejšega zemljišča v Ljubljani, prek katerega potekajo vse mednarodne in regionalne železniške proge! Vse okoliščine izgube zemljišč niso znane.

Decembra 2021 je podjetje Mendota opustilo idejo o gradnji ogromnega nakupovalno-zabavišnega centra nad železniškimi tiri. V projektu Emonika je ostala poslovna stolpnica (hotel) na vogalu Dunajske ceste in Trga OF z objektom vzdolž Masyrkove ceste (južna Emonika) ter stanovanjski kompleks na vogalu Dunajske in Vilharjeve ceste (severna Emonika). Za projekt Emonike je bila spomladi 2023 že vložena zahteva za pridobitev integralnega gradbenega dovoljenja pri Ministrstvu za naravne vire in prostor (MNVP). Projekt Emonike ni več povezan s PCL in železnico (razen lokacije), hkrati pa je to za mesto programsko škodljiv projekt, saj pomeni podvajanje programa BTC, ki bi bil s taktinimi vlaki lahko oddaljen le nekaj minut od PCL, konkurira pa tudi kongresnemu programu Gospodarskega razstavišča.

3 Sredstva Evropske unije za okrevanje po pandemiji

3.1 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 na območju Ljubljane poglobilo. Potniški promet bo potekal po prvi podzemni etaži, tovorni železniški promet pa po drugi v skladu s projektom Vössing & Vepro iz leta 2009.

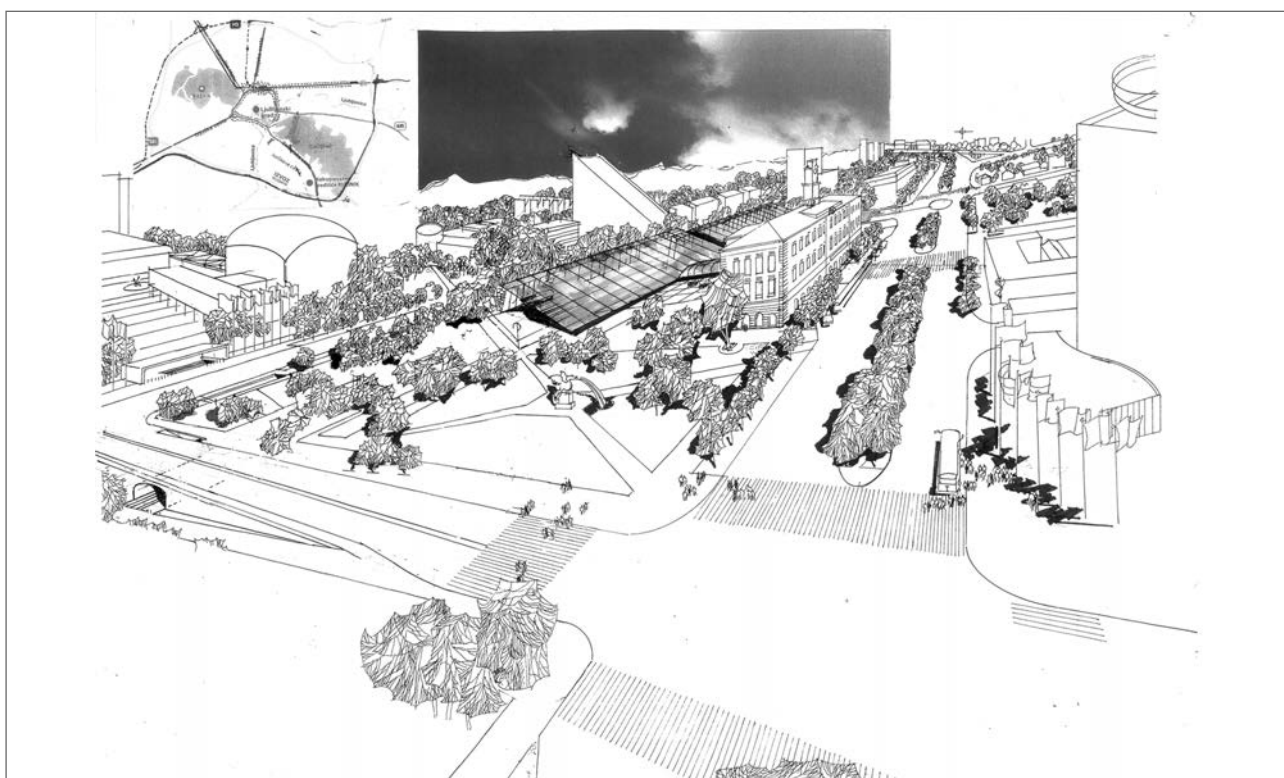
3.2 Posodobitev tirov Dolgi most–Pivovarna Union s protihrupno zaščito

Decembra 2020 je DRSI objavil razpis o nadgradnji železniške proge med Ljubljano in Brezovico s protihrupnimi ograjami od Dolgega mostu do Pivovarne Union (kar onemogoča ali vsaj močno oteži in podraži poglobitev železniških tirov na območju PCL). Takrat je Evropska komisija oblikovala začasni finančni mehanizem za okrevanje in odpornost, namenjen državam članicam za izvajanje ambicioznih reform in naložb, ki bi prispevale k okrevanju gospodarstva in družbe po pandemiji covid-19. 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 pa so imeli oznako tajnosti. Nacionalni Načrt za okrevanje in odpornost (NOO), ki ga je sprejela vlada, ni bil dovolj dodelan, da bi Slovenija upravičila prejem vseh njej namenjenih sredstev. Vlada in mesto sta imela možnost pridobiti sredstva za financiranje celotnega projekta LŽV, kar bi moralo biti za prestolnico naše države primarnega pomena. Enotna strategija za rešitev LŽV sicer še ni bila znana, v nacionalni načrt pa je bila vključena posodobitev primorske proge od Brezovice do Ljubljane s protihrupnimi ograjami z višino 2,5 metra, ki se bo po etapah nadaljevala vse do Divače (Kerševan in Kovač, 2022).

Samo štiri mesece po sprejeti vladno-občinski odločitvi, da se bo železniško vozlišče poglobilo, je bila v nacionalni program za pridobitev evropskih sredstev umeščena nadgradnja železniškega odseka Ljubljana–Brezovica–Borovnica, ki jo bo ob eventualni poglobitvi železniških tirov treba rušiti. Nadgradnja železniških tirov Ljubljana–Borovnica s protihrupno zaščito je izredno škodljiv projekt, ki nikakor ne bi smel biti uvrščen v sklop »zelenih projektov« (pogoj Evropske skupnosti), saj vizualno loči zeleni Tivoli in Rožno dolino od mesta. Evropski denar smo dobili, treba ga je (bilo) porabiti. Pa čeprav za stihijske posege, ki mestu škodujejo in bodo še dolga leta negativno vplivala na njegov nadaljnji razvoj (Kerševan in Kovač, 2021).



Slika 1: Maketa načrtovane Emonike (vir: Parteli, 2022)



Slika 2: Alternativni predlog Kerševan–Kovač: Potniški center Ljubljana brez Emonike (ilustracija: Peter Kerševan)



Slika 3: Posodobitev in nadgradnja železniških tirov Dolgi most–Pivovarna Union, gradnja leta 2022 (foto: Peter Kerševan in Milan Kovač)

4 Nerešena zagata

4.1 Poglobitev tirov skozi PCL ali obvoznica

Januarja 2021 je takratni podžupan, mestni urbanist in arhitekt Koželj izjavil: »Ves čas sem bil v stiku z nemškima inženirjema Vössing & Veppo, 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.« (Pahor, 2021) Mnenje generalnega sekretarja SŽ Dušana Mesa pa 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. Zavzemal se je za celovit pristop k ureditvi celotnega železniškega vozlišča (Gole, 2021).

4.2 »Najprej posodobitev, potem poglobitev« – ali res?

Še septembra 2021 je takratni minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec javno izjavil, da je »kljub skoraj 68 milijonov evrov vredni *posodobitvi* odseka železniške proge med Ljubljano in Brezovico, ki je trenutno v teku, poglobitev notranjske proge v središču mesta še vedno v državnih prostorskih načrtih (DPN). V DPN je vključen tudi Tivolski lok, čeprav nisem prepričan, da bo ta po poglobitvi proge še potreben« (Stergar, 2021).

Že decembra 2021 (po petih letih intenzivnega planiranja) so Tivolski lok ukini. Nadomestila ga bo zahodna obvoznica Dolgi most–Vižmarje (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).

4.3 »Začasna« rešitev

Odgovorni sicer zagotavljajo, da gre za »začasne« rešitve ter da bosta nova železniška postaja in Emonika grajeni tako, da bo v skladu s projektom nemških konzultantov Vösling & Veppo DDC-FG 2009 mogoče v prihodnosti železniške tire poglobiti za tovorni promet v drugo kletno etažo (–19 metrov) in za potniški promet v prvo kletno etažo (–9,5 metra). Vendar pa to pomeni izredno drag postopek gradnje. S tem, ali se izvaja »začasna« rešitev ali je možnost poglobitve tirov dokončno opuščena, javnost ni seznanjena.

5 Potniški center Ljubljana (PCL) – projekt mestne občine Ljubljana

Čeprav celostna vizija končne ureditve/izvedbe LŽV ni izdelana, se je »posodobitev« železniških tirov primorske železnice Dolgi most–Pivovarna Union dokončala. S tem pa je določeno, čeprav neizrečeno, da bo tovorni železniški promet do nadaljnjega potekal skozi središče mesta in PCL, vse dokler ne bo zgrajena obvoznica za umik železniškega tovornega prometa iz mesta. Po napovedih Luke Koper se bo tovorni železniški promet drastično povečal – namesto milijona, dva milijona kontejnerjev letno, predvidenih je 450(?) vlakov dnevno, to pomeni vsake tri minute en tovorni vlak. Zato je potrebna izvedba dodatnih štirih železniških tirov, ki bodo stisnjeni med južno Emoniko ob Masarykovi cesti in severno Emoniko ob Vilharjevi cesti. Dolžina tovornih vlakov se bo s 500 metrov podaljšala na 750. Načrtovana je širitev obstoječega nadvoza na Dunajski cesti (pripravljalna dela so se začela že aprila 2023), gradnja novega megalomanskega podvoza na Šmartinski cesti in izvedba podvoza na Parmovi ulici. Priprava projektov za predvidene posege že poteka. Stihijsko in nepremišljeno planiranje po posameznih odsekih, brez vnaprej usklajenega cilja in jasne vizije željenega razvoja LŽV – kamor spada tudi odprodaja državnih zemljišč madžarskemu Trigranitu (zdaj Mendoti Invest) ter zemljišč ob Vilharjevi in Masarykovi ulici –, se nadaljuje z intenzivnim načrtovanjem železniške in avtobusne postaje ter železniške in cestne infrastrukture.

5.1 Nova prometna politika MOL in izhodišča cestne prometne strategije

Rok Žnidaršič je v intervjuju za Dnevnik razložil predvideno ureditev javnih prostorov in prometa v okolici novega PCL: »Javni prostori in prometne površine okoli postaje so zasnova-



Slika 4: Izbrani projektanti naj bi upoštevali arhitekturno rešitev ljubljanske železniške postaje biroja Ravnikar-Potokar, ki je zmagal na vabljenem natečaju leta 2008 (vir: Mestna občina Ljubljana, 2023).

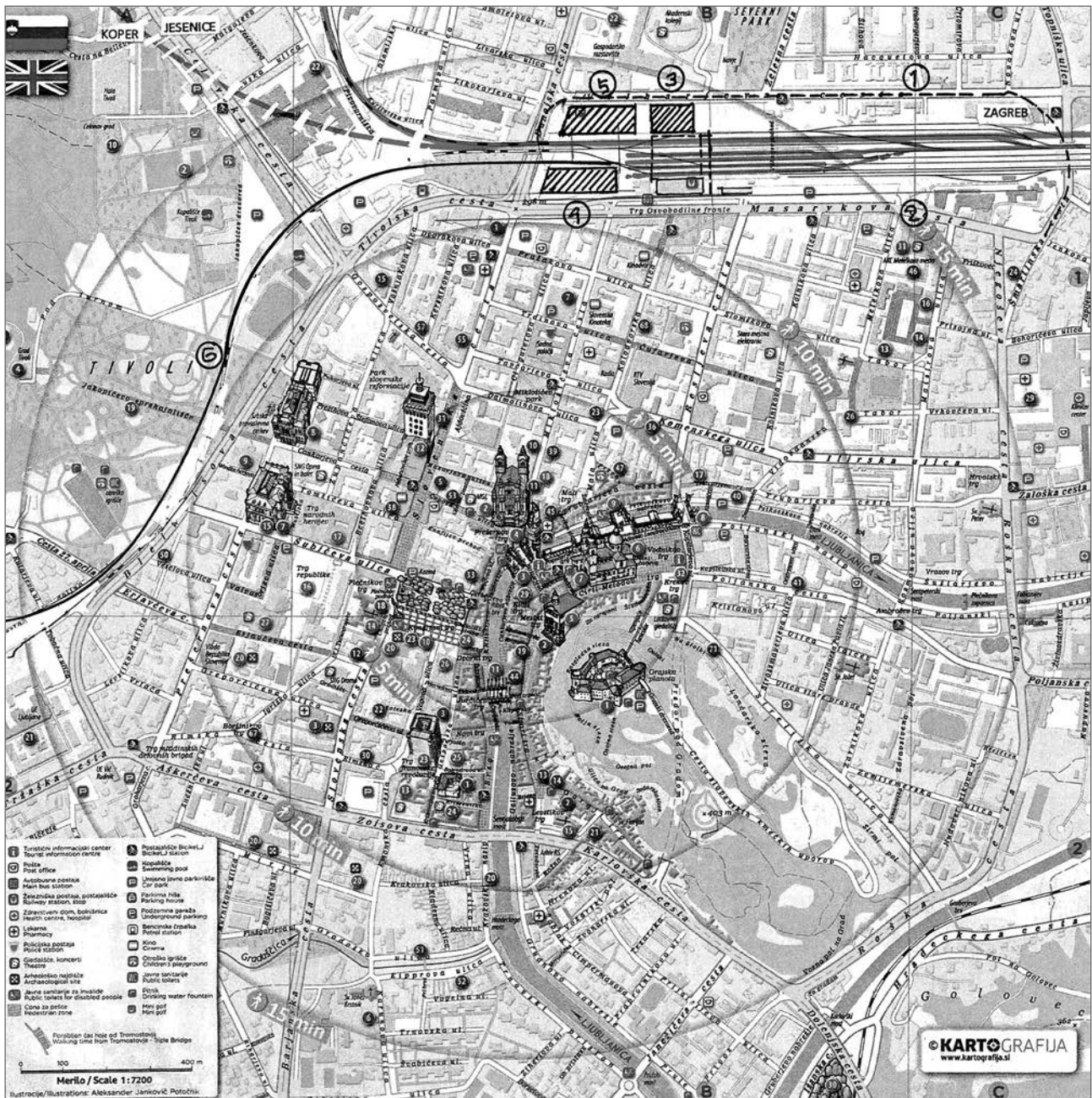
ni na podlagi za to izdelanega prometnega modela ter izhodišč cestne prometne strategije in nove prometne politike MOL s posebnim poudarkom na prednosti javnega prometa, pešcev in kolesarjev. To seveda pomeni obojestranske rumene pasove za LPP, primerno dimenzionirane kolesarske steze in široke ozelenele površine za pešce. Nova Masarykova bo nad in pod tiri dobro povezana s prenovljeno Vilharjevo cesto, celota bo delovala kot učinkovito potniško vozlišče.« (Mrevlje, 2023) Obrazložitev nove prometne politike MOL in izhodišč cestne prometne strategije ni podal.

V časopisnem članku Okoli nove ljubljanske postaje bo vse drugače je bila javnost obveščena glede načrtovanih sprememb cestnega prometa v okolici PCL: »Mestna občina Ljubljana (MOL) je zaprosila Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo za odločitev ali potrebuje okoljevarstveno soglasje za urejanje komunalne in prometne infrastrukture na območju cest okoli novega PCL, kar bo osnova za pridobivanje dovoljenj za komunalno in prometno infrastrukturo na območju PCL.« Priložena dokumentacija daje vpogled v načrtovane posege na cestah okoli območja PCL, ki bodo stali slabih 21 milijonov evrov (Brkić, 2023). MOL preverja, ali potrebuje okoljevarstveno soglasje za urejanje komunalne in prometne infrastrukture na območju cest okoli novega PCL, to je le za manjši del vseh

predvidenih posegov na območju med Dunajsko, Masarykovo, Šmartinsko in Vilharjevo cesto. Spet smo priča zavajajočemu deljenju celote na manjše dele. Izdelati bi bilo treba celovito presojo vplivov na okolje (v nadaljevanju: CPVO) za celotno območje, ki bi poleg sprememb prometnih režimov na cestah zajemala tudi vse druge načrtovane projekte (PCL z železniško in avtobusno postajo, poslovno-trgovsko-stanovanjski center Emonika s hotelom, poslovni objekt Vilharija, povečanje tovornega železniškega prometa skozi PCL, širjenje železniškega nadvoza na Dunajski cesti (gradnja dodatnih dveh tirov) in širitev cestnega podvoza na Šmartinski cesti.

5.2 Železniška postaja

Aprila 2022 je bila javnosti prvič predstavljena podoba nove železniške postaje (Fašalek, 2022), ki se je, čeprav odstopa od izbrane natečajne rešitve iz leta 2008 in od veljavnega zazidalnega načrta, pripravljala brez javnega natečaja. Podžupan Koželj je projekt PCL opisal tako: »Treba je 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



Slika 5: Fabianijev obroč z nepotrebno pentljo Masarykova ulica–podvoz na Dunajski cesti–Vilharjeva cesta–podvoz na Šmartinski cesti–Masarykova cesta (ilustracija: Peter Kerševan)

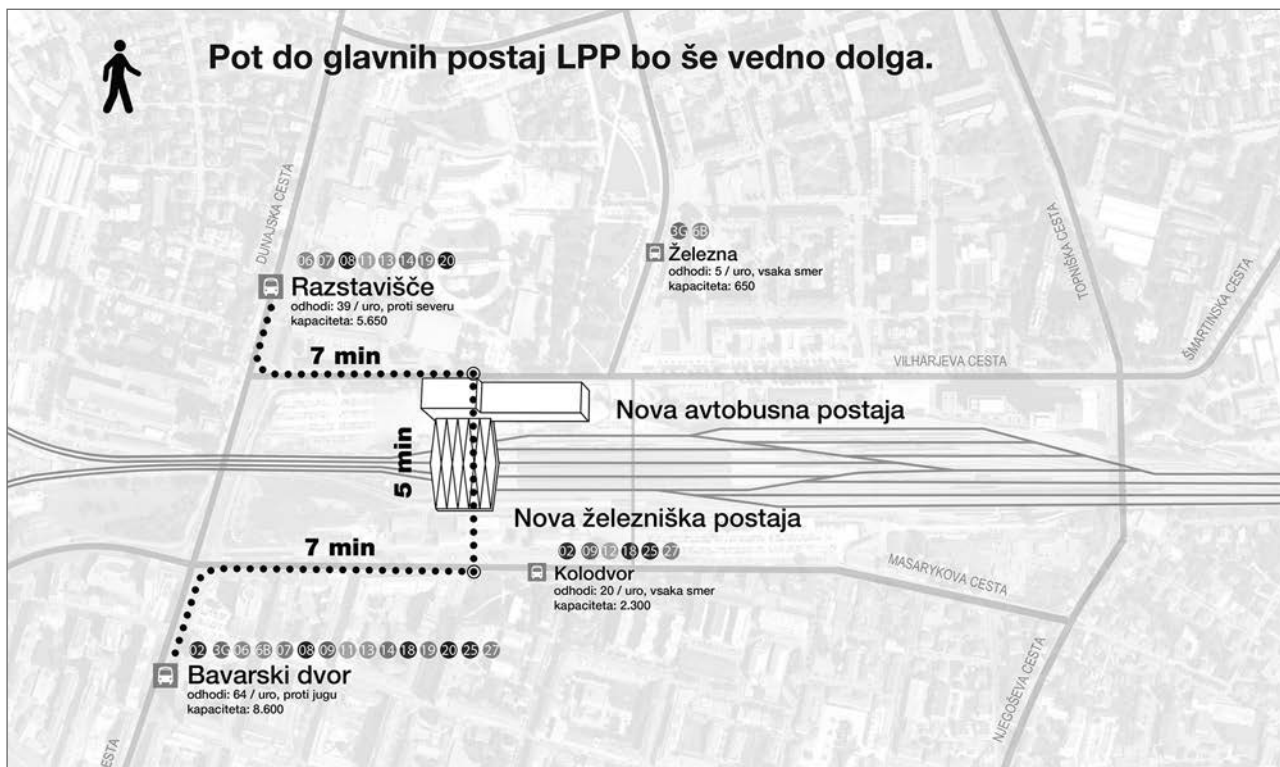
ves čas na suhem in toplém v spodobnem kulturnem okolju. /.../ Čakalnica predstavlja vezni člen med potniki, ki na etažo vstopajo iz železniške postaje in tistimi, ki dostopajo iz nivoja mestnega parterja. Je sodobni *„gate“*, kjer potniki v ogrevanem prostoru udobno čakajo na javno prevozno sredstvo.« (Pahor, 2021) Projekt je ocenjen na 110 milijonov evrov.

5.3 Fabianijev obroč in avtobusna postaja

Glede cestne ureditve okolice PCL je še vedno aktualen Fabianijev obroč, ki poteka po Masarykovi cesti in tangira žele-

zniško postajo. Nanj se stekajo vse mednarodne in regionalne avtobusne linije. Po projektu MOL bo dovoz na avtobusno postajo potekal po dodani pentlji od Fabianijevega obroča skozi podvoz na Dunajski cesti, nato po Vilharjevi cesti, izvoz pa skozi podvoz na Šmartinski cesti nazaj na Fabianijev obroč na Masarykovi cesti. Predvideni stroški komunalne infrastrukture znašajo med 50 in 60 milijoni evrov.

Projekt nove avtobusne postaje (Bevk Perović arhitekti), ki bo stala ob Vilharjevi cesti, je ocenjen na 68 milijonov evrov. Financira ga DRSI. Zajema garažno hišo (650 avtomobilov)



Slika 6: Pot do glavnih LPP postaj bo še vedno dolga (vir: Inštitut za politike prostora, 2021)

v treh etažah, avtobusno postajo v pritličju in čakalnico v medetaži, ki bo povezana z novo železniško postajno dvorano nad tiri, ter poslovne prostore SŽ. Ker je načrtovano število peronov za avtobuse (30) na novi avtobusni postaji premajhno za predvidene potrebe, so prostor za manjkajoče število peronov iskali v širši okolici (pred avtobusno postajo na Vilharjevi cesti (4), Železni cesti (6), Trgu OF (5) in ob Masarykovi cesti (10)) (Pahor, 2023a). Tako bi bilo težko učinkovito organizirati logistiko in prestopne potnikov med linijami, še posebej v Ljubljanskem potniškem prometu (v nadaljevanju: LPP). Na dnevih prometnega inženirstva v Portorožu junija 2023 je bil predstavljen projekt nove avtobusne postaje Ljubljana v kontekstu širše ureditve območja PCL, vključno s predlogom delitve avtobusne postaje na dva terminala, severnega ob Vilharjevi cesti (30 peronov za mednarodne in regionalne linije) in južnega ob Trgu OF z 12 peroni za primestne linije (Gosarič, 2023). Zadnji bo nadomestil obstoječi objekt Slovenskih železnic vzhodno od stare spomeniško zaščitene stavbe železniške postaje (Pahor, 2023b). Predlog delitve avtobusnega prometa na severni in južni terminal je utemeljen tako: »Masarykova cesta predstavlja del Fabianijevega notranjega cestnega obročja MOL ter s tem nudi dobro povezanost z drugimi oblikami javnega prevoza. S tem bo dosežena razbremenitev dostopnih poti ter prometnih vozlišč v neposredni bližini PCL, časovno in prostorsko prekrivanje vrste avtobusnega prevoza med seboj, omogoča se najugodnejša peš komunikacija potnikov in

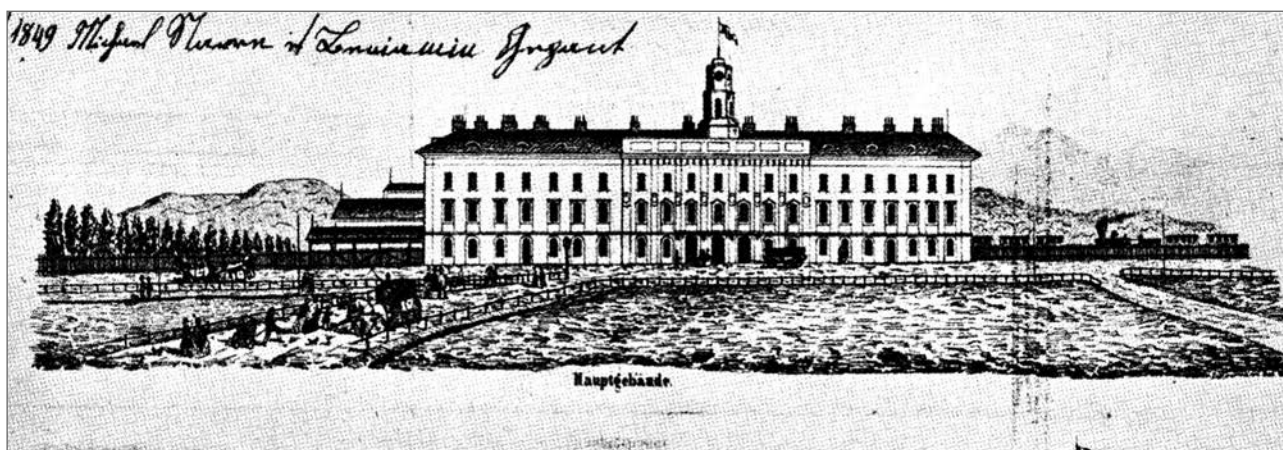
drugih uporabnikov storitev JPP, komunikacija potnikov med terminaloma pa naj bi bila nekje v bližini.« (Gosarič, 2023)

5.4 Prestop na mestni avtobus

Kako pa bo urejena povezava novega PCL z mestnim javnim prevozom? 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 in/ali na Vilharjevi cesti pred novo avtobusno postajo, kjer pa bi bilo treba urediti nova postajališča LPP. Rešitve povezav novega PCL z LPP javnosti še niso bile predstavljene.

5.5 Sprememba namembnosti železniške postaje v hotel

DRSI bo novo železniško postajno poslopje gradila nad železniškimi tiri, zato staro poslopje glavne ljubljanske železniške postaje za železnico ni več uporabno. Ljubljanski mestni svetniki so odločili, da se lahko spomeniška zaščitena stavba železniške postaje preuredi v hotel, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije (v nadaljevanju: ZVKDS) se strinja s spremembo namembnosti. Železniška postaja je ponos vsakega mesta, ki mu je mar za lastno zgodovino. Ljubljanska železniška



Slika 7: Postajno poslopje glavnega železniškega kolodvora v Ljubljani, leta 1849, kulturni spomenik (vir: Kamra, 2015)

postaja je bila zgrajena leta 1848 in je registrirana kot spomenik lokalnega pomena. Najstarejša železniška postaja, ohranjena in še vedno v izvorni rabi, je v Leipzigu. Zgrajena je bila leta 1844, samo štiri leta pred ljubljansko! Izguba primarne rabe železniške postaje bi pomenila nepopravljivo škodo.

6 Državni prostorski načrt (DPN) in občinski prostorski načrt MOL (OPN MOL)

Ministrstvo za infrastrukturo je v sodelovanju z DRSI objavilo vizijo razvoja železniškega omrežja Vizija 2050+, ki obravnava tudi LŽV in PCL (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021). V pripravi so osnutki za državni prostorski načrt (v nadaljevanju: 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. Čeprav se že projektirajo izvedbeni načrti za PCL in posodobitve posameznih segmentov prog, je DRSI šele letos (2023) začela pripravljati strokovne podlage za DPN, ki je pravna podlaga za izdelavo projektov. Prve strokovne podlage in predlagane rešitve prog LŽV bodo pripravljene v letih 2023/24. Glavna priprava celovite zasnove bo umik tovarnega prometa z mestnih površin. Danes končne usklajene in potrjene odločitve o poteku tirov še ni, CPVO ni izvedena, opravljene niso niti študije za varstvo pred hrupom in zdravju škodljivimi emisijami železniškega in cestnega prometa.

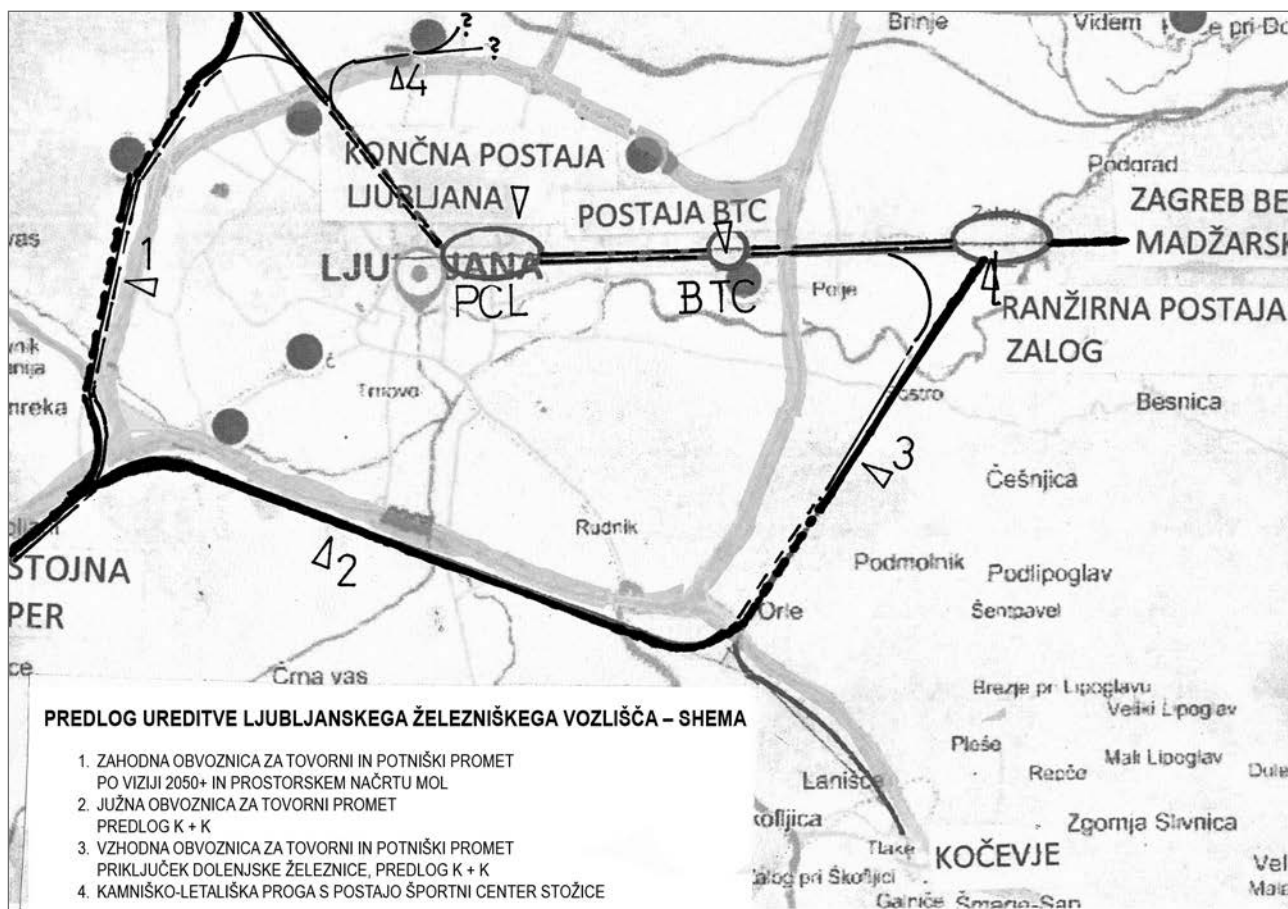
Tudi v strateškem delu veljavnega občinskega prostorskega načrta MOL (OPN MOL) je napovedana izvedba povezave zahodne obvoznice za tovorni in hitri železniški promet na gorenjsko železnico. Zahodno od Rožnika je predviden odcep kraka proge proti vzhodu, skozi mestno središče pa proga poteka v predoru v enem nivoju ali dveh ter se nadaljuje do tovarne postaje Moste in 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 že danes v Ljubljani drugi najpomembnejši vzrok prezgodnje smrti občanov) (Kerševan in Kovač, 2022). Tovorni železniški promet mora potekati zunaj gosto poseljenih mestnih območij!

Nekdanji mestni urbanist Koželj je zapisal, da bo država prej ali slej morala zgraditi obvozno progo za tovorni promet. Obvozna proga po različici V2 (Vösling & Vepro) 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 zunajmestnih križanj v predorih in novih mostov čez Savo, da ne omenjam odpora do vodenja železnice prek naseljenega prostora, visokih stroškov in zahtevne izvedbe po fazah (Koželj, 2021).

7 Kerševan–Kovač: Predlog celostne rešitve ljubljanskega železniškega vozlišča

Arhitekta in urbanista Peter Kerševan in Milan Kovač se že leta poglobljeno posvečava problematiki LŽV in PCL. Leta 2018 sva javnosti svoja raziskovanja in razmišljanja 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 LŽV Kaj pa južno-vzhodna obvoznica, gospod župan?: Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV) in potniški center Ljubljana (PCL) (Kerševan in Kovač, 2023), kjer sva predstavila svojo vizijo mesta v



Slika 8: Shematski prikaz ureditve LŽV z južno-vzhodno obvoznico (ilustracija: Peter Kerševan)

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.

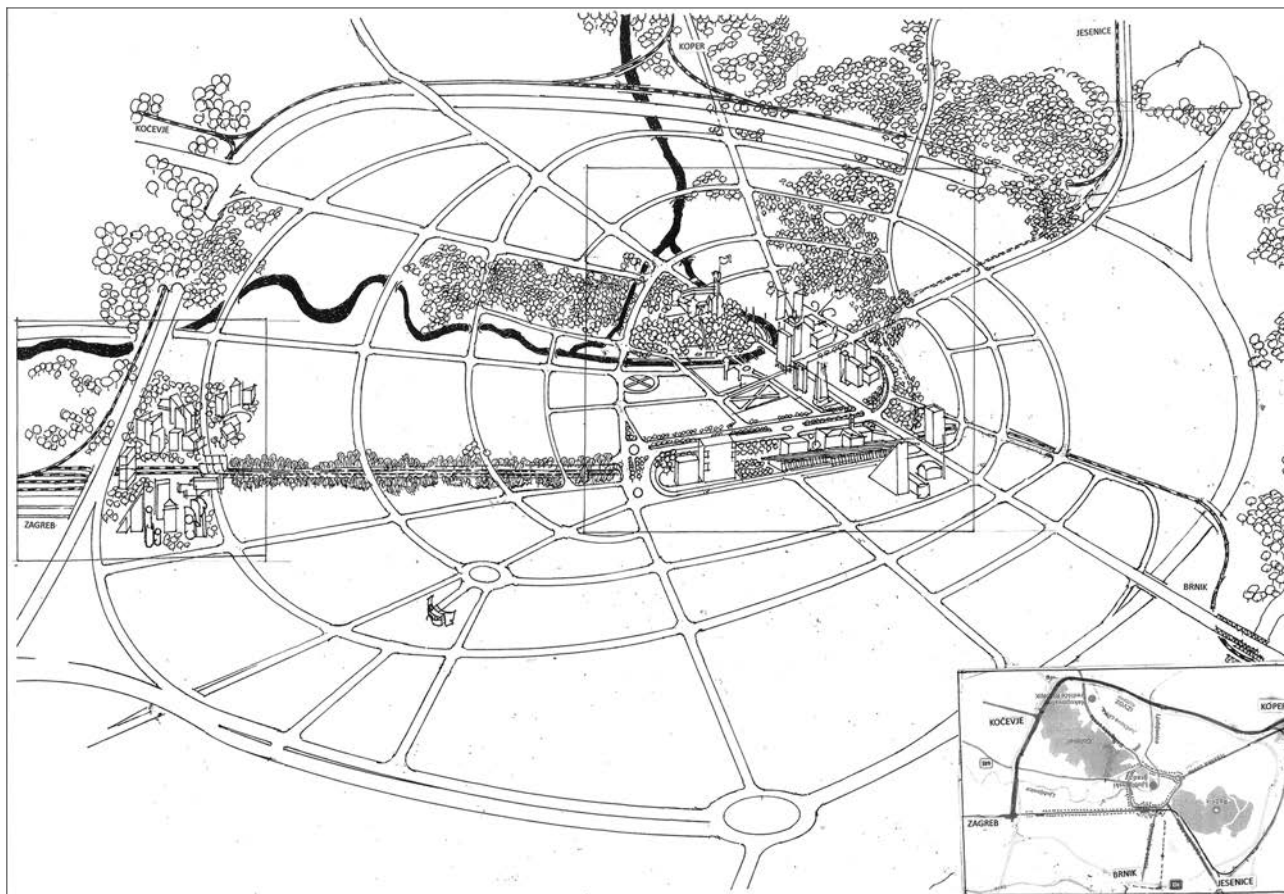
7.1 Tovorni železniški promet

Odločeno je, da se za tovorni železniški promet čim prej zgradi zahodna obvoznica Dolgi most–Vižmarje, ki se že pospešeno projektira. Ker severna obvoznica ni več izvedljiva (Koželj, 2021), je bila za obvoznico za železniški tovorni promet predlagana izvedba *južno-vzhodne trase* med Dolгим mostom in Zalogram, ki bi potekala po vkopu ali predoru pri železniškem odcepu z Dolgega mostu v Vižmarje, po terenu ob južni ljubljanski obvoznici in po viaduktu do predora v Zalog. Trasa bi tekla po že degradiranem območju, vzporedno z južno avtocestno obvoznico, zunaj območja Nature 2000, brez nevarnosti poplav, zunaj naseljenega območja, na primernem vodovarstvenem območju. Slaba nosilna tla niso problematična za izvedbo, geologija za predor pod Golovcem – kot pri avtocesti – je znana. Z zahodno obvoznico Dolgi most–Vižmarje, skladno z Vizijo 2050+, bi bil rešen problem tovornega prometa. Gradnja južno-vzhodne obvoznice ne bi posegala v obstoječo

železniško infrastrukturo ter ne bi motila železniškega in avtomobilskega prometa, kar bi bila velika prednost pred rešitvijo s poglobitvijo tirov za tovorni železniški promet v drugo kletno etažo od Vižmarij do Zaloga skozi PCL (projekt Vösling & Vepro iz leta 2009) (Kerševan in Kovač, 2021). Z argumenti, ki ne vzdržijo, je odsek za odnose z javnostjo (ga. Alja Bebar) pri mestni upravi predlog v celoti zavrnil (Glücks, 2022).

7.2 Potniški železniški promet

Slovenska prestolnica je danes z železniškimi progami razrezana na pet delov, s protihrupno zaščito se bo urbanistično in socialno razvila v pet ločenih getov. Za celovit in trajnostni urbanistični razvoj Ljubljane je ključna združitev segmentov razrezanega mesta na enem nivoju, kar bi omogočila poglobitev potniških tirov na nivo prve kleti. V času izvajanja poglobitve tirov v segmentu Vižmarje–Zalog bo/bi bilo treba vzpostaviti začasno tirno povezavo zunaj območja gradnje, zato so vse gradnje na širšem območju PCL (železniška in avtobusna postaja, Emonika, Vilharija in gradnje ob Masarykovi cesti) preuranjene. S poglobitvijo železniških tirov za potniški promet in preusmeritvijo regionalnih vpadnic bi mesto pridolo



Slika 9: Razkosano in zaceljeno mesto v nivoju (ilustracija: Peter Kerševan)

bilo milijon kvadratnih metrov sproščenih komunalno opremljenih zemljišč za mestno in državno upravo, stanovanjsko gradnjo in zelene površine.

7.3 Zahodno-vzhodna os

Posebej pomembna je *zahodno-vzhodna os*, po kateri potekajo vse regionalne in mednarodne proge od Zaloga do Vižmarij. Poglobitev tirov znotraj avtocestnega obroča z vkopom v geološki nasip proda reke Save, kjer ni mogoče pričakovati problema podtalnice, bi omogočila združitve severne in južne Ljubljane in nemoten urbanističen razvoj mesta v smeri vzhod–zahod. Obrobje poteka železnice v vkopu bi zaznamovala avenija dreves. Posebno pomembna je vzpostavitev pogoste povezave novega PCL (City 1) in BTC (City 2), ki je že danes satelitsko mesto. Omrežje taktnih vlakov bi povezovalo tudi parkirišča, ki so danes slabo izrabljena. Pogosta povezava taktnih vlakov celotnega območja bi tvorila železniško infrastrukturo za urbanistični razvoj. Podvoza na Dunajski in Šmartinski cesti ne bi bila (več) potrebna.

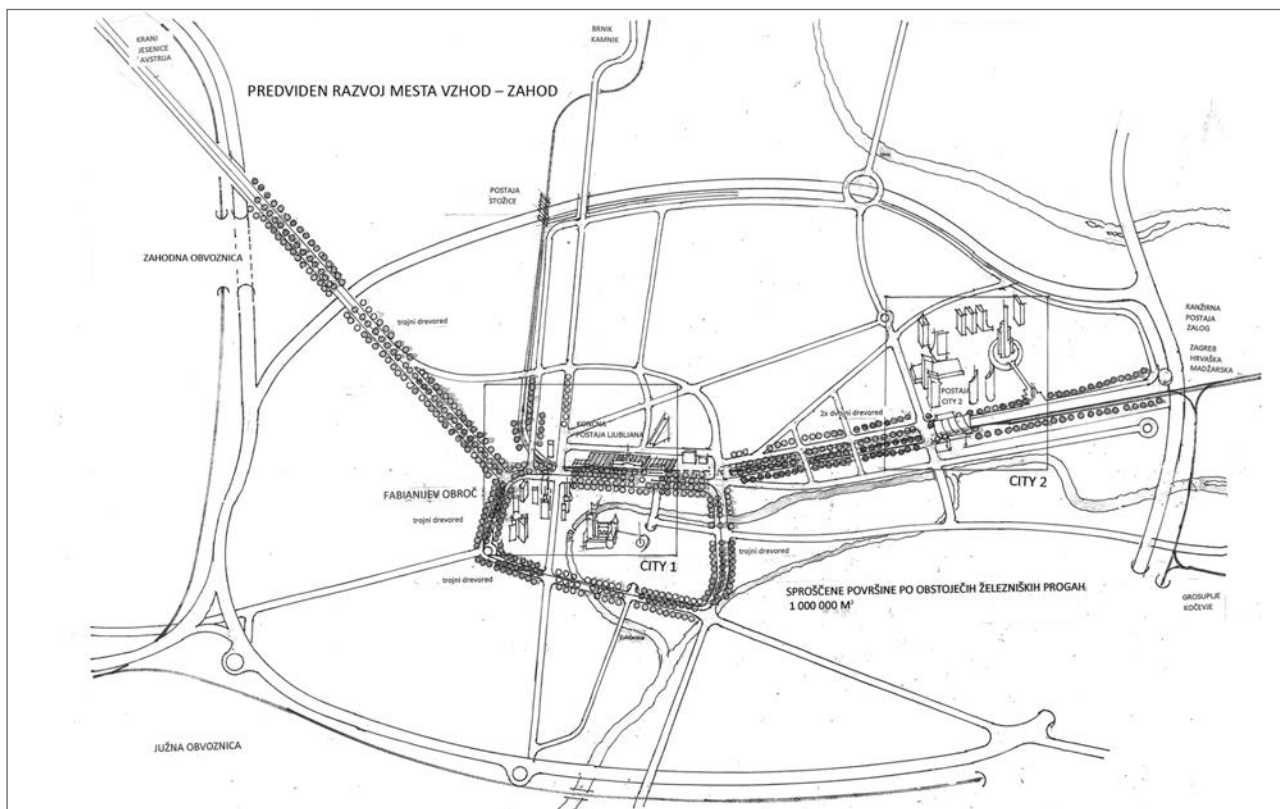
7.4 Potek regionalnih prog za potniški promet

Gorenjska železnica bi bila v skladu s projektom nemških konzultantov Vössing & Vepro iz leta 2009 znotraj avtocestnega obroča poglobljena na prvo kletno etažo in posodobljena tako, da bi ustrezala mednarodnim standardom za omrežje Inter-City.

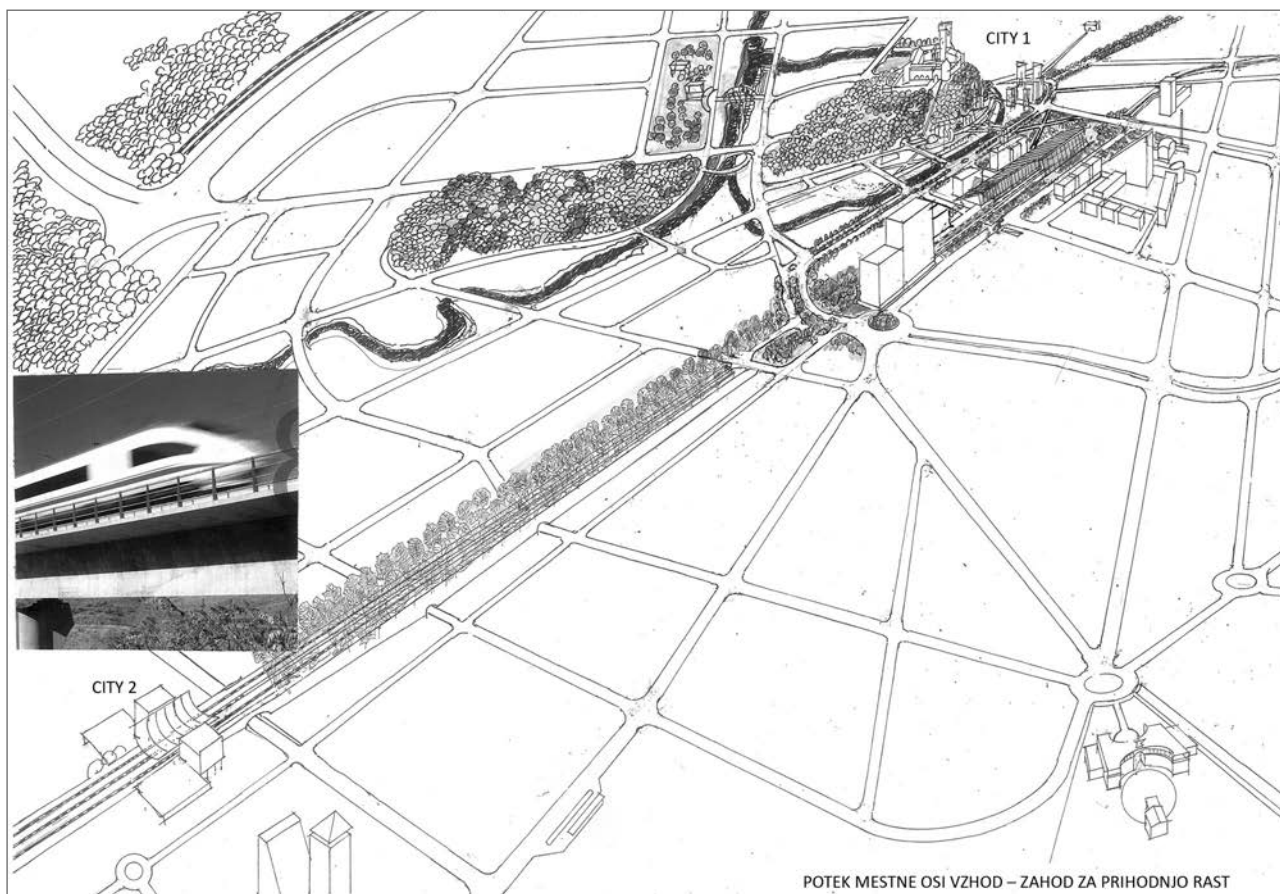
Kamniška železnica bi se zunaj avtocestnega obroča navezala na gorenjsko železnico ali ohranila današnji potek z delno poglobitvijo, z mestom bi povezovala športni center Stožice in letališče Jožeta Pučnika.

Dolenjska železnica bi potekala skozi predor vzporedno z železnico za tovorni promet. Sproščena zemljišča bi bila vrnjena Botaničnemu vrtu, obnovilo bi se središče skrajno degradiranega centra nekdanje Kurje vasi, preostalo privlačno območje pa bi bilo namenjeno stanovanjski gradnji.

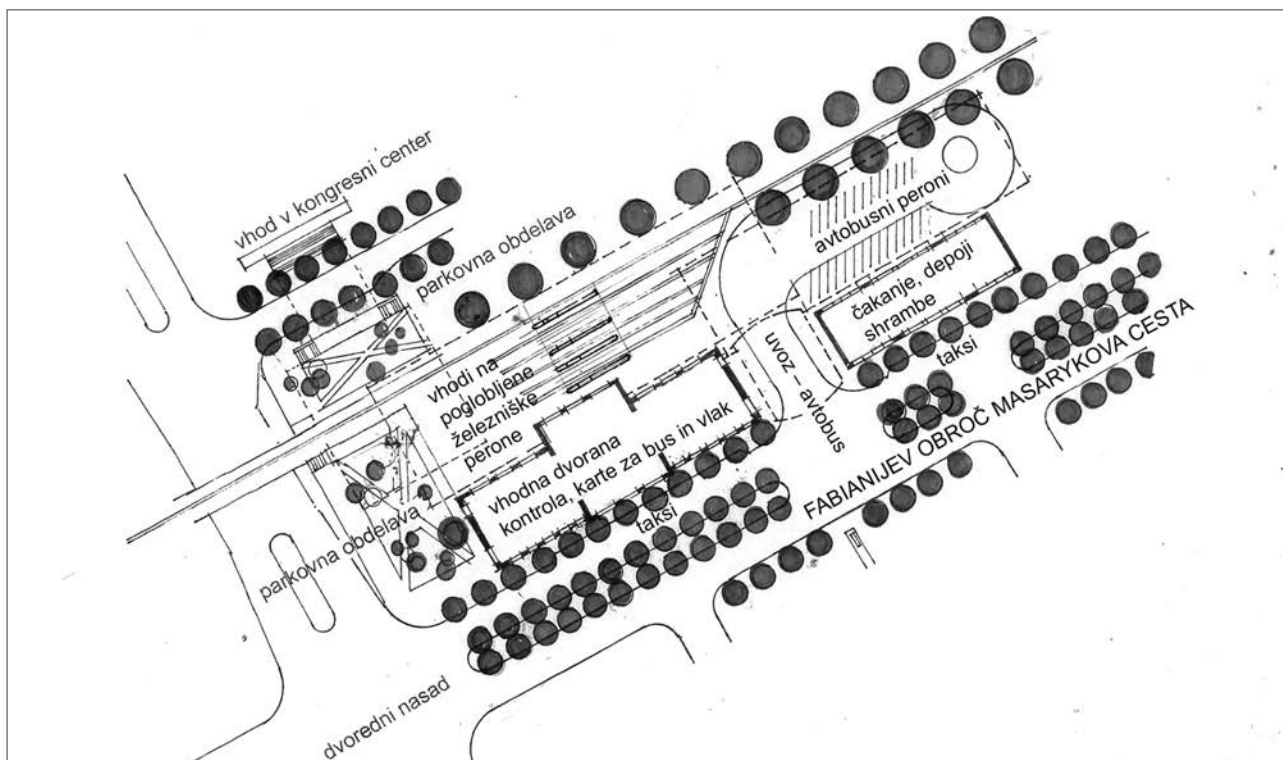
Primorska železnica za potniški promet bi se lahko priključila na južno-vzhodno obvoznico ali na zahodno obvoznico Dolgi most–Vižmarje–PCL. Že izvedena »posodobitev in nadgradnja« *primorske železnice* na odseku Dolgi most–Pivovarna



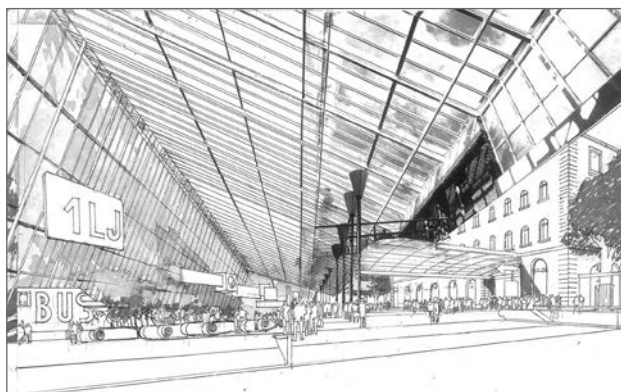
Slika 10: Fabianijev obroč, vzhodno-zahodna os, poudarjena z drevoredi (ilustracija: Peter Kerševan).



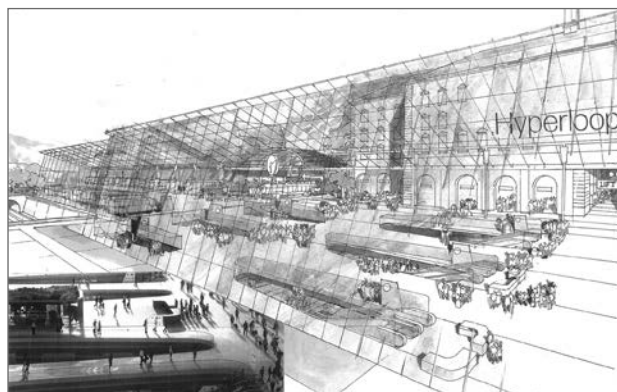
Slika 11: Razvojna os vzhod-zahod s poglobljeno železnico – usek povezuje PCL in BTC (ilustracija: Peter Kerševan)



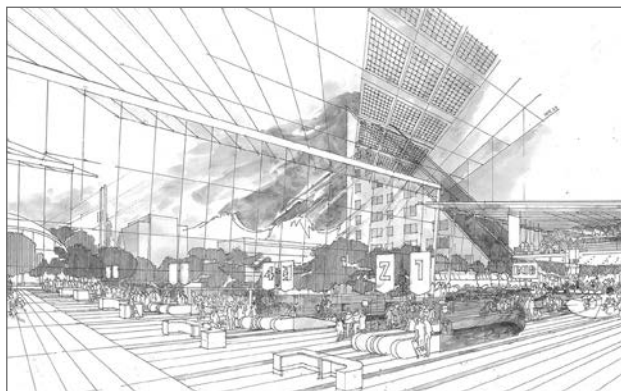
Slika 12: PCL – železniška in avtobusna postaja, tloris vstopne etaže: vsi prometni tokovi na enem nivoju (ilustracija: Peter Kerševan)



Slika 13: Vhod iz obstoječega postajnega poslopja na ploščad na nivoju parterja in vhodi na perone (etaža 1) (ilustracija: Peter Kerševan)



Slika 15: Pogled na notranjost železniške in avtobusne postaje z Vilharjeve ceste (ilustracija: Peter Kerševan)

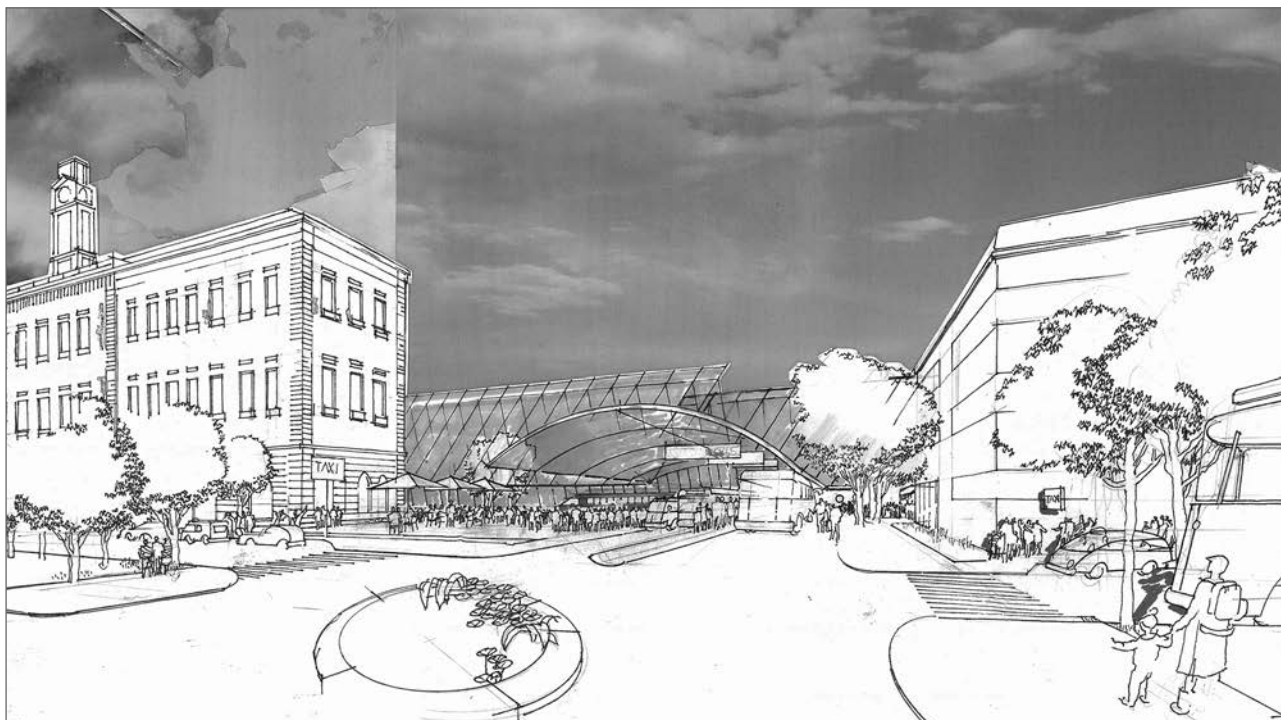


Slika 14: Notranjost železniške postaje – ploščad na nivoju parterja s tekočimi stopnicami za spust na perone (ilustracija: Peter Kerševan)

Union je zgrešen projekt, zgrajen in financiran s sredstvi EU. Kljub temu bi ob opustitvi mesto pridobilo ne samo povezavo z zelenim zaledjem (Tivoli, Rožna dolina), temveč tudi združitev občine Vič. Zemljišča, ki zdaj pripadajo železnici, bi (lahko) bila namenjena za gradnjo državnih in občinskih administrativnih palač.

7.5 Fabianijev obroč

V središču Fabianijevega obroča je Grajski hrib, glavni oblikovni motiv mesta, ki skupaj z zelenimi bregovi Ljubljance tvori stabilno podobo slovenske prestolnice. Parki in z drevoredi



Slika 16: Uvoz na avtobusno postajo s Fabianijevega obroča in Masarykove ceste (ilustracija: Peter Kerševan)

ozelenjene ulice tvorijo zeleni urbanistični motiv v osrednjem delu mesta. Vzpostavitev Fabianijevega obroča bi omogočila spojitev zelenih površin v mestnem središču z zelenim zaledjem zunaj obroča, kar bi pomembno prispevalo k boljši kakovosti zraka v središču, z močnimi oblikovnimi potezami pa bi bil poudarjen zelen značaj prestolnice. Za nove potrebne razvojne programe ter širjenje in razvoj obstoječih bi bilo mogoče izkoristiti novopridobljene, komunalno že opremljene površine, osvobojene železniških prog.

7.6 Železniška postaja

Predlog Kovača in Kerševana predvideva vhod v novo železniško postajo skozi obstoječe postajno poslopje, ki bi še naprej služilo svojemu prvotnemu namenu. Nakup vstopnic in prehod na ploščad bi bila urejena na nivoju terena (parter), s ploščadi bi se potnik spustil na poglobljene železniške perone. Predlog prinaša rešitev, ki omogoča preprosto in smiselno pot potnikov (vzpni potnikov na ploščad nad tiri za nakup kart in nato spusti nazaj na perone, kot je predvideno v aktualnem projektu PCL, niso več potrebni) ter dobre navezave na postajališča LPP, taksislužbo in kratkotrajno parkiranje. V postajnem posloju bi bile urejene trafika, manjša trgovina s potovalnimi potrebščinami, restavracija in čakalnica oziroma počivališče s kopalnicami za počitek med zvezami regionalnih in mednarodnih linij. Vzpostavljena bi bila tudi povezava z novo avtobusno postajo.

7.7 Avtobusna postaja

Večina mednarodnih in medkrajevnih avtobusov pripelje do Fabianijevega obroča, ki se stika z železniško postajo. Dostop s Fabianijevega obroča do avtobusne postaje bi moral potekati na nivoju terena. To bi omogočalo direkten prestop potnikov z avtobusne postaje na železniško in v mesto. Navezave na železniško postajo, LPP, taksislužbo ipd. bi potekale na nivoju parterja, bile bi direktne in preproste. Prestop na mestne avtobusne linije bi bil urejen na Masarykovi cesti. Število avtobusnih parkirišč bi se lahko po potrebi povečalo. Izvedba cestne »pentlje« na Vilharjevo cesto ne bi bila potrebna.

7.8 Prestop na LPP

Glavna postaja LPP bi bila urejena pred postajno zgradbo na Masarykovi cesti, na sedanjem parkirišču vzhodno od postajnega poslopja in v neposredni bližini vhoda v stavbo železniške postaje.

7.9 Garaža

Garaža za dolgotrajno parkiranje je načrtovana pod sedanjim parkiriščem za avtobuse. Prioriteto koriščenja Masarykove in Vilharjeve ceste morajo imeti avtobusne linije in linije LPP. Dobra železniška povezava PCL z BTC in Stožicami bi omogočila boljši izkoristek obstoječih slabo izkoriščenih

parkirnih zmogljivosti, potreba po parkiriščih v najožjem območju PCL bi bila bistveno manjša. V aktualnih projektih na širšem območju PCL (vključno z Vilharijo, Emoniko ipd.) je predvidenih kar 4.500 novih parkirnih mest.

8 Sklep

Čeprav je bil že leta 2013 sprejet sklep o pripravi DPN za LŽV, ki je nujen predpogoj za dolgoročno prostorsko, prometno in okoljsko sprejemljivo rešitev, jasna vizija končne ureditve železniškega prometa na območju Ljubljane, pomembnega državnega in evropskega prometnega vozlišča, še vedno ni izdelana. Na ravni države se strokovne podlage za DPN nadgradnje LŽV šele pripravljajo. Izvajajo se analize prostora in že izdelanih strokovnih podlag, analize in napovedi razvoja prometa ter preveritve različnih konceptov, vse za to, da se izberejo najustreznejše različice za funkcionalno učinkovito, prostorsko razvojno usmerjeno, okoljsko sprejemljivo in finančno vzdržno rešitev LŽV. Sočasno pa smo na območju železnice priča popolnoma nedopustnemu neodgovornemu in neuskladenemu načrtovanju in izvajanju projektov po posameznih odsekih: projektirata in izvajata se železniška in cestna infrastruktura na območju PCL, pripravljajo se načrti za gradnjo 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 cesti, nujno potrebna za razvoj in povezavo železnice z LPP, ipd. Vse dejavnosti na območju PCL potekajo brez sprejetega DPN, ki bi moral biti osnova za kakršnokoli projektiranje, brez CPVO in brez sodelovanja javnosti. Brez zakonske podlage so vsi posegi na območju nezakoniti. Bodo vse te izvedbe začasne? Če je odgovor pritrdilen, smo priča skrajno negospodarnemu ravnanju z javnim denarjem. Če pa je odgovor negativen, bodo vse »prenagljene« izvedbe hudo omejevale in usmerjale nadaljnji urbanistični razvoj slovenske prestolnice.

Projekte, ki lahko kakorkoli prejudicirajo strateške odločitve glede ureditve LŽV (vključno z gradnjo PCL in z njim povezanih ureditev), je treba nemudoma ustaviti, dokler ni obravnavan in sprejet koncept LŽV kot celote. Država in MOL morata napeti vse sile, da bo celovita strategija rešitve ljubljanskega železniškega vozlišča čim prej dorečena, potem pa morajo vsi nadaljnji projekti strogo slediti zastavljenemu cilju.

Mesto mora (p)ostati čim bolj povezano, da bodo načrtovane rešitve omogočale njegov nadaljnji kakovostni in trajnostni razvoj in pripomogle k ohranjanju ali izboljšanju kakovosti bivanja. Nujna je vzpostavitev celovitega sistema cestnega in

železniškega prometa, pri čemer bo poudarek na uporabniku prijaznem javnem potniškem prometu z dobrimi prostorskimi in časovnimi povezavami (prestopi vlak–bus–LPP). Predolgi postopki in prelaganje odločitev glede dolgoročne strategije ureditve LŽV, s katero že desetletja zamujamo, v daljno prihodnost (leto 2050) niso sprejemljivi.

.....
Peter Kerševan, univ. dipl. inž. arh.

Milan Kovač, univ. dipl. inž. arh., arhitekt v pokoju
E-pošta: milan.zdravko.kovac@gmail.com

Kaja Lipnik Vehovar, univ. dipl. inž. arh., samostojna ustvarjalka v kulturi
Kubusarhitektura, Lavričeva 4a, Ljubljana
E-pošta: velika@t-2.net

Viri in literatura

- Brkić, V. (2023): *Okoli nove ljubljanske postaje bo vse drugače*. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1043031800/lokalno/ljubljana/milijonsko-urejanje-prometne-infrastrukture> (sneto 11. 9. 2023).
- Fašalek, P. (2022): *Končno bo odpravljena ključna sramota prestolnice: Tako bo videti Potniški center Ljubljana*. Dostopno na: <https://ljubljana.info.com/novica/lokalno/koncno-bo-odpravljena-kljucna-sramota-prestolnice-tako-bo-videti-potniski-center> (sneto 11. 9. 2023).
- Gole, N. (2021): *Projekti ter reforme za izhod iz krize, razvoj in blaginjo*. Dostopno na: <https://www.delo.si/gospodarstvo/novice/projekti-ter-reforme-za-izhod-iz-krize-razvoj-in-blaginjo> (sneto 13. 9. 2023).
- Glücks, N. (2022): *Enigma Potniškega centra Ljubljana*. Dostopno na: <https://reporter.si/clanek/slovenija/enigma-potniskega-centra-ljubljana-ljubljancanom-pa-se-obeta-bobnenje-vlakov-936725> (sneto 14. 9. 2023).
- Gosarič, I. (2023): *Gradnja nove glavne avtobusne postaje Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo*. Dostopno na: <https://dips.si/wp-content/uploads/2023/06/14.-Gradnja-nove-glavne-avtobusne-postaje-Ljubljana-s-poslovnimi-prostori-in-parkirne-hise-Gosaric.pdf> (sneto 14. 9. 2023).
- Inštitut za politike prostora (2021): *Kaj prinašajo novi projekti na območju kolodvora?* Dostopno na: <https://ipop.si/2021/12/22/kaj-prinasajo-novi-projekti-na-obmocju-kolodvora> (sneto 15. 9. 2023).
- Kamra (2015): *Glavni ljubljanski kolodvor*. Dostopno na: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/glavni-ljubljanski-kolodvor/> (sneto 15. 9. 2023).
- Kerševan, P., in Kovač, M. (2021): *Kaj pa jugovzhodna obvoznica?* Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042972872/mnenja/odprta-stran/kaj-pa-jugovzhodna-obvoznica> (sneto 14. 9. 2023).
- Kerševan, P., in Kovač, M. (2022): *Saga o ljubljanskem železniškem vozlišču*. Dostopno na: <https://www.delo.si/mnenja/pisma-bralcev/saga-o-ljubljanskem-zelezniskem-vozliscu> (sneto 13. 9. 2023).
- Kerševan, P., in Kovač, M. (2023): *Kaj pa južno-vzhodna obvoznica, gospod župan?: Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV) in potniški center Ljubljana (PCL)*. Ljubljana, samozaložba.
- Koželj, J. (2021): *Referendum o ljubljanskem železniškem vozlišču in »zgrešena« urbanistična paradigma*. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042971183> (sneto 13. 9. 2023).

Mestna občina Ljubljana (2023): *Potniški center Ljubljana*. Dostopno na: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/ljubljana-zate/projekti/mol/potniski-center-ljubljana/> (sneto 15. 9. 2023).

Ministrstvo za infrastrukturo (2021): *Vizija 2050+: Razvoj slovenskega železniškega omrežja*. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Mrevlje, N. (2023): *Intervju Rok Žnidaršič, podžupan MO Ljubljana: Plečnikov stadion ohraniti v izvorni obliki*. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1043031139/lokalno/ljubljana/intervju-rok-znidarsic-podzupan-mo-ljubljana-plecnikov-stadion-ohraniti-v-izvorni-obliki> (sneto 15. 9. 2023).

Pahor, P. (2021): *Janez Koželj, Ljubljanski podžupan: Drugje so na svoje mesto ponosni*. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1042946778/objektiv-nova/intervjuji/janez-kozelj-ljubljanski-podzupan-drugje-so-na-svoje-glavno-mesto-ponosni> (sneto 15. 9. 2023).

Pahor, P. (2023a): *Dodatni peroni za premajhno avtobusno postajo*. Dostopno na: <https://www.dnevnik.si/1043019413/lokalno/ljubljana/dodatni-peroni-za-premajhno-avtobusno-postajo> (sneto 14. 9. 2023).

Pahor, P. (2023b): *Mogočna stavba bo padla za dodatne avtobusne perone*. Dostopno na: <https://siol.net/novice/slovenija/mogocna-stavba-bo-padla-za-dodatne-avtobusne-perone-606351> (sneto 14. 9. 2023).

Parteli, E. (2022): *Nov korak do Emonike: Madžari plačali 25 milijonov komunalnega prispevka*. Dostopno na: <https://n1info.si/gospodarstvo/nov-korak-do-emonike-madzari-placal-25-milijonov-evrov-komunalnega-prispevka> (sneto 13. 2. 2024).

Stergar, A. (2021): *Najprej posodobitev, potem poglobitev*. Dostopno na: <https://www.delo.si/lokalno/ljubljana-in-okolica/najprej-posodobitev-potem-poglobitev> (sneto 12. 9. 2023).