

MESTNI SVET

Razprava o železniškem vozlišču v Ljubljani

Dne 1. in 3. t. m. je razpravljala Mestni svet o rešitvi železniškega vozlišča v Ljubljani in o urbanističnih problemih, ki so v zvezi s tem vprašanjem. Poročilo Komisije za rešitev železniškega vozlišča je podal predsednik komisije inž. Marjan Tepina. O poročilu je razpravljalo 24 članov Mestnega sveta, ki so v razpravi iznašali svoje gledišče do tega za Ljubljano tako važnega vprašanja. Po obširni razpravi se je Mestni svet odločil za varianto A 54 v nivoju in sprejel tozadevno priporočilo za Okrajni ljudski odbor.

V današnji številki objavljamo poročilo Komisije, v naslednji številki pa bomo objavili celotno razpravo o tem vprašanju z zaključki.

Izveček iz poročila
Komisije za rešitev železniškega
vozlišča v Ljubljani

1. OBSTOJEČE STANJE ŽELEZNIŠKEGA VOZLIŠČA V LJUBLJANI

1. Razvoj železniškega omrežja v Ljubljani

Ljubljana leži geopolitično ugodno na križišču dveh velikih mednarodnih prometnih zvez. Že od nekdaj je vodila preko Ljubljane važna prometna zveza iz Italije na Balkan ter iz Srednje Evrope na Jadransko morje.

Ljubljana je dobila prvo železnico že v času, ko je gradnja železnic preživljala še svojo začetno dobo. Prva železnica z lokomotivsko vleko je bila zgrajena leta 1825 v Angliji, v Evropi leta 1835, v Ljubljani pa se je začel redni železniški promet že 16. septembra 1849 na progi Ljubljana—Celje—Maribor—Dunaj. Nadaljevanje proti Trstu pa je bilo dovršeno 28. junija 1857.

Takratni železniški inženirji so trasirali to progo izven območja mesta ter so se glede smeri in nivoje proge ravnali predvsem po potrebah železniškega prometa. Traso so prilagodili takratnim terenskim prilikam, upoštevajoč poplavno območje in nosilnost terena. To nam nazorno prikazuje vzdolžni profil obstoječe železniške proge, ki se dviga od Most proti mestu na dolžini 2500 m za 8 m ter pada nato v smeri proti Tobačni tovarni.

Prvotne postajne naprave so merele v dolžini 850 m od Titove ceste

do sedanje Metelkove ulice; kasneje so jih leta 1908 podaljšali do konca Zelene jame in je dolžina narasla na 1800 m, širina pa na kakih 150 m, tako da zavzemajo danes zelo velik kompleks v sredini mesta.

Po letu 1849 je bil možen prehod čez železnico še v podaljškem sedanje Resljeve ceste, Metelkove ulice in Friškovca. S podaljšanjem postajnega platoja pa so bili vsi ti prehodi ukinjeni ter je bil leta 1912 zgrajen podvoz na Šmartinski cesti, h katerega gradnji te prispevala tudi takratna Mestna občina Ljubljanska.

Za leta 1849 je ljubljanski magistrat predlagal, da se naj trasa železnica proti Trstu za Šišenskim hribom in Rožnikom, ker so že tedaj čutili, da bo proga skozi mesto predstavljala težko oviro njegovemu nadaljnjemu razvoju.

Ko je bila leta 1870 zgrajena še proga proti Gorenjski in leta 1893 proti Dolenjski, so Ljubljano stisnili v mrežo železniških prog, ki predstavljajo sedaj resno oviro organskemu razvoju mesta.

2. Ovire, ki jih mestu povzročajo sedanji železniški vozeli

a) Ovire v razvoju in izgradnji mesta

Železniška proga, ki križa v nivoju vse glavne cestne komunikacije, ki povezujejo središča mesta s sedanjim severnim delom, znatno ovira mesto v razvoju in izgradnji. Če pogledamo sedanje stanje iz-

gradnje mesta, vidimo, da so proge ostale. Velike površine severno od železniške proge so nezazidane, kljub temu, da je teren v tem delu mesta za gradnjo znatno ugodnejši kot v južnem delu. Severno od proge so tla nosilnejša, ker je tukaj dober naplavinski gramoz, ki se ga lahko pri izkopih za gradnje takoj izkoristi za groba betonska dela, v južnem delu mesta so pa močvirna tla, ki zahtevajo zelo drago fundiranje in ne nudijo možnosti izdelave globljih izkopov in kleti. Tudi klimatski pogoji so v severnem delu mesta ugodnejši kot v južnem, kjer se ljubljansko barje manj čuti kot na jugu. Če se kljub temu mesto doslej ni bistveno razvilo proti severu je to nastalo zato, ker predstavlja sedanja lega železniških ti-

rov občutno pregrado, ki je ovirala dosedanji razvoj mesta proti severu.

b) Ovire v cestnem prometu

Železniške proge križajo na področju mesta Ljubljane 38 cest, od tega 34 v nivoju. Vse glavne ceste, kot so Titova, Celovška, Tržaška in Dolenjska cesta, križa železniška proga v nivoju. Od Šmartinske ceste do Janševе ulice v dolžini 2500 metrov je možen prehod čez progo samo na dveh mestih, na Titovi in na Parmovi cesti in še te ceste križa železniška proga v nivoju.

Cestni prelazi so dnevno po več ur zaprti, kar povzroča občutno škodo našemu gospodarstvu in prebivalcem. Kakšno oviro predstavlja železnica za cestni promet nam pove dejstvo, da je prelaz na Titovi cesti, ki je glavna mestna arterija, zaprt 7 do 8 ur dnevno pri sedanjem prometu.

c) Ovire v primeru vojne

V primeru vojne nevarnosti, ko se mora izvršiti evakuacija prebivalstva, predstavljajo železniške proge resno oviro, ker bi zapirale

VABILO

Na podlagi 83. člena Zakona o okrajnih ljudskih odborih (Uradni list LRS št. 19-89/52), v zvezi z 48. členom Statuta Okraja Ljubljana, sklicujem

15. skupno sejo

okrajnega zbora in zbora proizvajalcev Okrajnega ljudskega odbora Ljubljana, ki bo v petek, dne 15. februarja 1957, ob 9. uri dopoldne v sejni dvorani na Magistratu v Ljubljani.

Predlagam naslednji

dnevni red:

1. Sklepanje o priporočilu Mestnega sveta za ureditev železniškega vozlišča v Ljubljani.
 2. Poročilo Sveta za komunalne zadeve za leto 1956.
 3. Ustanovitve Zavoda za gospodarsko ureditev ljubljanskega barja.
 4. Gospodarske zadeve:
 - a) sklepanje o znižanju % sklada za samostojno razpolaganje gostinskega podjetja »Planica«, Ljubljana;
 - b) določitev podjetij in zadrug, ki morajo predložiti svoje zaključne račune za leto 1956 pristojnemu upravnemu organu občinskega ljudskega odbora;
 - c) odločanje o ustanovitvi časopisno-založniškega podjetja »Ljudska pravica« in o potrditvi pravil tega podjetja;
 - č) potrditev pravil finančno samostojnega zavoda »Silva« v Kamniku;
 - d) garancijske izjave.
 5. Sklepanje o ustanovitvi okrajnega Zavoda za spomeniško varstvo v Ljubljani.
 6. Potrditev Statuta okrajnega Zavoda za socialno zavarovanje v Ljubljani in potrditev Poslovnika skupščine tega zavoda.
 7. Sklepanje o ugovorih zoper plačilne naloge okrajnega Zavoda za socialno zavarovanje.
 8. Sprememba pravil okraj. Revizijsko tehničnega zavoda v Ljubljani.
 9. Sprememba odločbe o ustanovitvi Zavoda za zaposlovanje invalidnih oseb in dopolnitev tega zavoda.
 10. Sprememba odločbe o ustanovitvi Mestne porodnišnice v Ljubljani.
 11. Sprememba pravilnika o plačah delavcev in uslužbencev Uprave cest OLO.
 12. Odločba o ukinjiti stalnega gospodinjskega tečaja v Ljubljani.
 13. Potrditev odlokov o dopolnilnih plačah nekaterih zavodov.
 14. Sprejem odloka o dopolnilnih plačah uslužbencev in delavcev Doma starih in onemoglih na Bokalcu.
 15. Sprejem odločbe o sistematizaciji delovnih mest pri Biroju za posredovanje dela in sprejem odloka o dopolnilnih plačah uslužbencev in delavcev tega biroja.
 16. Razlastitve.
 17. Personalne zadeve.
- Vsak ljudski odbornik ima pravico ustmeno ali pismeno predlagati spremembo in dopolnitev dnevnega reda.
- Morebitno odsotnost javite skupščinski pisarni OLO, Kresija, soba št. 16/I (telefon 21-939).

VABILO

na 12. sejo Zbora proizvajalcev OLO

Na podlagi 2. odst. 48. člena Statuta okraja Ljubljana sklicujem 12. sejo zbora proizvajalcev

Okrajnega ljudskega odbora Ljubljana, ki bo v petek, dne 15. februarja 1957, ob 13. uri v sejni dvorani na Magistratu v Ljubljani.

Predlagan je naslednji

dnevni red:

1. Potrditev nove amortizacijske stopnje za investicijsko vzdrževanje osnovnih sredstev obrtnega podjetja »Obrtnik« v Ljubljani.
 2. Potrditev zaključnih računov za leto 1955 nekaterih gospodarskih organizacij.
- Vsak ljudski odbornik ima pravico pismeno ali ustmeno predlagati spremembo ali dopolnitev dnevnega reda.
- Morebitno odsotnost javite skupščinski pisarni OLO, Kresija, soba št. 16/I (telefon 21-939).

Predsednik OLO
dr. Marijan Dermastia l. r.

Predsednik OLO
dr. Marijan Dermastia l. r.

vse glavne izpadnice iz mesta. Prosta bi bila le smer proti Igu in po Smartinski cesti. Na vseh ostalih cestah pa bi križanje z železnico predstavljalo stalno zaporo, ker imajo evakuacijski transporti v primeru vojne na železnici prednost.

5. Stanje železniških tirnih naprav v Ljubljani

a) Potniški kolodvor

Tirne in postajne naprave v Ljubljani ne odgovorjajo zahtevam sodobnega prometa. Te naprave so bile zgrajene v glavnem že v prejšnjem stoletju za takratni obseg prometa in za tedanje število prebivalcev Ljubljane. V letu 1850 je Ljubljana imela 17.256 prebivalcev, torej 8,1 krat manj kot sedaj. Železniškega prometa pa je bilo sorazmerno takrat še manj, ker se je takratni železniški promet šele začel razvijati.

Ce upoštevamo, da se v Ljubljani križata dve izredno važni mednarodni potniški progji Simplon ekspresa in Tauern ekspresa ter proga Dunaj—Trst, potem lahko priznamo kot opravičene številne pripombe potnikov, da je ljubljanski kolodvor po svoji tehnični zaostalosti edinstven primer med vsemi važnejšimi kolodvori na celotnem poteku omenjenih mednarodnih prog. Celo pred vojno zgrajeni jeseniški kolodvor je bil v prometnem oziru znatno boljši kot sedanji ljubljanski.

b) Ranžirni kolodvor

Tirne naprave za tovorni promet so v ljubljanskem vozlišču tudi premajhne in povsem zastarele, tako da je postalo obratovanje na teh napravah negospodarsko.

Ranžiranje se vsi na treh postajah (Ljubljana, Zalog, Šiška) in to zelo primitivno. Vse te tehnične postaje so zastarele po svoji zasnovi in tudi po tehnični opremi. Ranžirna postaja v Zalogu nima ne sodobnih drč in zaviralnih naprav in tudi ne primerne razporeditve tirnih skupin. Zmogljivost te postaje znaša največ 800 vagonov dnevno, potreba pa znaša že sedaj ob prometnih konicah do 1200 vagonov dnevno. Ranžirne operacije so zaradi tega drage in tudi dolgotrajne, kar povečuje obteko voz. V Zalogu znaša zadrževanje voz preko 13 ur napram šestim uram na modernih ranžirnih postajah. Pridobljenih 7 ur v Zalogu bi pomenilo 12-odstotno znižanje obteke voz na območju ZTP Ljubljana in za toliko bi se lahko povečalo tudi transportno delo. Finančni efekt povečanega dela bi znašal ca. 1 milijardo dinarjev letno, če bi gospodarstvo to povečano ponudbo voz tudi izkoristilo.

c) Lokotovorni kolodvor

Lokotovorne tirne naprave na postaji Ljubljana omogočajo dnevno predelavo (razkladanje in nakladanje) ca. 200 voz. potrebe v konicah pa rastejo do 400 voz. Zadrževanje voz na mreži ZTP Ljubljana pri blagovnih operacijah je znašalo v letu 1953 povprečno 18 ur, letos se je pa to zadrževanje povečalo še za 30% vsled preobremenitve neprikladnih in premajhnih tirnih naprav, predvsem ljubljanskega in tudi drugih železniških vozlišč. K tem direktnim slabim učinkom preobremenjenih vozlišč pa se dodati še zadrževanje vlakov na prehodnih postajah, kjer bi se sicer ne zadrževali in postajanje pred uvoznimi signali. Poleg znatne podražitve transportnih uslug povzroča to nadaljnjo znatno škodo celotnemu našemu gospodarstvu zaradi zmanjšanja števila razpoložljivih voz, vsled česar je onemogočena pravočasna

preskrba prebivalstva in industrije s potrebnim materialom.

d) Kurilnice, delavnice postajne zgradbe

Stavbe na območju ljubljanskega železniškega vozla so stare več kot 100 let in so v gradbeno-konstruktivnem oziru po večini že dotrajale. Kurilnice so od glavne ranžirne postaje v Zalogu oddaljene ca. 8 km, kar zahteva nepotrebne stroške pri obratovanju zaradi dolgih strojnih voženj. Sedanja lokacija kurilnic v središču mesta ne odgovarja tudi iz zdravstvenih razlogov. Delavnice so locirane na raznih mestih in je pri sedanjih razporeditvi objektov nemogoče vpeljati racionalno delo.

II. PERSPEKTIVNI RAZVOJ ŽELEZNIŠKEGA IN CESTNEGA PROMETA IN OKOLNOSTI, KI ZAHTEVAJU NUJNO REŠITEV VOZLA

1. Regulacijski načrt Ljubljane

Nerešeno železniško vozlišče povzroča izdelavi generalnega regulacijskega načrta težko oviro, ker je od njegove rešitve v veliki meri odvisna dokončna izdelava generalnega regulacijskega načrta in detajlnih zazidalnih načrtov. To pa že opažamo sedaj pri lociranju posameznih stanovanjskih ali industrijskih objektov na ozemljih, ki bi eventualno morala biti prihranjena za kompleksno rešitev železniškega vozlišča.

2. Predvidevanje o povečanju prometa

Velikost prometa v bodočnosti zavisi od številnih faktorjev, ki vplivajo na promet, od katerih se nekateri ne dajo zajeti s številkami. Omenimo naj glavne: Ekonomski in politični odnosi med državami, ki leže v območju železniških zvez, ki križajo ljubljansko vozlišče. Tarifna politika teh držav, kakor tudi naša, v zvezi s tarifno politiko tržniške in reške luke. Konkurenčna sposobnost železnice na našem območju. Razvoj industrije pri nas, izvor surovin in plasiranje izdelkov. Naraščanje prebivalstva v Ljubljani, kar je merodajno predvsem za dimenzioniranje potniške in lokotovorne postaje v mestnem teritoriju. Vpliv tretje transverzale Sarajevo—Karlovac—Ljubljana na promet v vozlišču. Vpliv razvoja avtomobilizma na promet po železnici itd.

Pričakovati je, da bo promet po progji proti Trstu v večji meri naraščal, kakor kaže diagram za preteklo četrstoletje. Pričakovati je naraščanje vsaj v višini skupnega povprečja, to je, s faktorjem 1,4. To je tudi naraščanje, ki ga izkazuje predvojnih 12 let, računajoč s povprečkom prve in zadnje petletke.

Naraščanje prometa na gorenjski progji, kakor ga prikazuje diagram za preteklo četrstoletje, kaže ustaljeno dviganje ter ga tudi takega vzamemo v naslednjem četrstoletju. Percentualno izkazuje to dvig za 70%, to je s faktorjem 1,7.

Na dolenjski progji je promet padel, kakor je razvidno iz diagrama za 43%, kot posledica boljše zveze Slovenije z morjem preko Reke. Z izgradnjo tretje transverzale Sarajevo—Banja Luka—Karlovac—Ljubljana, bo ta proga zopet pridobila na svojem pomenu in lahko pričakujemo ponoven porast prometa vsaj na povprečje zadnje predvojne petletke. Percentualno bi bil to dvig napram sedanjemu stanju za 94%.

Ce sumiramo vse komponente, dobimo povprečni dvig prometa v

vozišču v naslednjem četrstoletju za 53%.

3. Ostale okolnosti

(varnost prometa, elektrifikacija, razvoj železniškega omrežja)

Nujno rešitev železniškega vozlišča v Ljubljani zahtevajo tudi razne druge okolnosti.

Pri sedanjem stanju vozlišča, ko potekajo proge v isti višini kot ceste, je ogrožena varnost cestnega in železniškega prometa. Na cestnih prelazih v Ljubljani je bilo že precej prometnih nesreč, pri katerih je bilo izgubljenih tudi več človeških življenj in prizadejana precejšnja materialna

Nujno rešitev in izgradnjo vozlišča zahteva tudi predstoječa elektrifikacija tržaške in gorenjske proge do Zaloga. Prvi odsek elektrificirane proge Ljubljana—Postojna med postajami Postojna—Rakek je že dograjen. Sedaj se bo elektrifikacija nadaljevala iz Rakeka proti Ljubljani. Elektrifikacija prog v sedanjem nerešenem ljubljanskem vozlišču bi bila neracionalna in negospodarska, ker bi morali ta draga in zamudna dela izvrševati še enkrat pri elektrifikaciji novega vozlišča. Zato bi morali vozlišče rešiti in v glavnem zgraditi še predno se elektrificira proga od Rakeka do Ljubljane.

Razvoj in izgradnja železniškega omrežja v splošnem državnem merilu ravno tako zahtevata rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča. Gradnja »III. transverzale« ter nove proge južno od Save se po izgradnji proge Dobjo—Banja Luka nahaja v zaključni fazi. Preko Karlovca in Novega mesta bo III. transverzala podaljšana do Ljubljane po trasi dolenjske proge. Prometno-gospodarski vidiki zahtevajo, da se ta proga neposredno poveže s Trstom tudi mimo ljubljanskega vozlišča. Ta povezava je upoštevana v predlogih za novo ureditev ljubljanskega železniškega vozlišča.

III. VARIANTE, KI JIH JE PODOBNEJE OBRAVNAVALA KOMISIJA ZA REŠITEV ŽELEZNIŠKEGA VOZLIŠČA

1. Varianta A/54 vsebuje preureditev železniških prog vse od mostu preko Ljubljanice v Zalogu km 557,3 do obrobnih postaj na vseh progah, t. j. Brezovice, Vižmarji, Crnuč in Ljubljane-Rakovnik. Ločitev tovarnega in potniškega prometa je izvedena le za tržaško smer, z južno obvozno progjo. Za ostale proge je potniška in tovarna trasa skupna, vendar v sami potniški in odstavni postaji Ljubljana ne tangira potniških tirov, ampak leže tovarni tiri ob potniških ločeno. Pri tej varianti se od Titove ceste dalje opuščajo sedanje trase proti Trstu, Jesenicam in Kamniku ter se nadomeste s skupno dvotirno traso v predoru skozi Rožnik. Za predorom je razcepništvo proti Trstu in proti Jesenicam. Zveza na Kamnik je ustvarjena z odcepom od nove gorenjske trase ob Celovski cesti in po opuščeni progji Vižmarje—Crnuče.

Opušča se tudi del dolenjske proge, od Grubarjevega prekopa do postaje Ljubljana ter se jo nadomesti z delom južne odvozne proge, z odcepom po Zaloški cesti proti zahodu, s paralelno ob glavni progji ležečim posebnim tirov.

Obdržana je sedanja linija Zalog-Ljubljana do Titove ceste ter so ob tej nameščene vse železniške naprave. Ranžirni kolodvor začne takoj za mostom v Zalogu v km 557,3, kjer se odcepijo tovarni tiri od skupne trase, sega do km 561,3,

kjer se tovarni tiri za gorenjsko smer ponovno priključijo na potniško traso, za tržaško smer se pa odklonijo v južno, obvozno progjo. V nadaljevanju, južno je predvidena kurilnica, dalje proti zahodu in severu je lokotovorni kolodvor, na katerega je navezana vsa industrija vzhodnega predela Ljubljane. Zatem se ponovno odcepijo tovarni tiri, obidejo na severni strani odstavni in potniški kolodvor Ljubljana, ki segata vse od Pokopališke ulice do Titove ceste. Tovorni tiri se ponovno priključijo na izvzou iz postaje Ljubljana na skupno traso.

Ob priključku južne obvezne proge na tržaško progjo za Dolгим mostom je predvidena nova tovarna in potniška postaja Vič, medtem ko ostane Brezovica le kot tovarišče in odcepišče za vrhniško progjo.

Postaja Ljubljana-Rakovnik se odmakne proti Laverci približno za 500 m, oziroma po varianti I, za 1500 metrov ter je na zahodni strani predviden obojesmerni priključek na južno obvozno progjo.

Postaja Ljubljana-Siška se opušča, pravtako tudi vse kurilniške in delavniške naprave.

Analiza prometa za prihodnjih 25 let, ki se naslanja na statistične podatke zadnjih 25 let, je pokazala, da popolna ločitev tovarnega in potniškega prometa še ni potrebna, čeprav bi bila iz prometno-tehničnih vidikov zaželena vse do obrobnih postaj vozlišča. Da se v daljši bodočnosti to omogoči, je v osnutku nakazana tudi tako imenovana severna obvozna proga, ki se odcepi od južne obvozne proge pri izvzou iz ranžirne postaje, križa potniško traso s podvozom v km 562/7/8, obkroži severo-vzhodno mestno področje in se na Ježici priključi na opuščeno progjo Crnuče-Vižmarje. Z realizacijo te zamisli se tudi tovarni promet iz Kamnika, s trianglom na Ježici izpelje po najkrajši poti na ranžirni kolodvor.

Pri niveletih je varianta A/54-I obdelana za poglobljeno in dvignjeno lega potniške postaje Ljubljana-Z ozirom na lego in dolžino predora pod Rožnikom je obdelanih več možnosti, ki predstavljajo principielno iste rešitve.

Pri poglobljenih izvedbah leži postaja delno v horizontali, delno v 1‰ vzponu, na koti 290.000 (291.850). Taka lega nivelete zahteva največje dolžine predora pod Rožnikom 1 = 1800 m pri najugodnejši smerni in višinski legi trase skozi Rožnik. Z odmaknitvijo trase k severnemu ali južnemu robu Rožnika, se lahko skrajša dolžina predora vse do 900 m, vendar z večjim vzponom (7‰) v predoru.

Izpeljava cest preko poglobljenelega dela med Smartinsko cesto in Rožnikom je tehnično najlažje izvedljiva, ker ne zahteva sprememb v nivoju cest. Vzhodno od Smartinske ceste se razmere za izvedbo križanja cest z železnico v raznih nivojih poslabšajo. Pogloblitev zahteva samostojno kanalizacijo vse od predora do Ljubljanice v dolžini 2,9 km.

Pri dvignjeni izvedbi leži postaja Ljubljana v vzponu 1,5‰, na koti 300,00. Pri dvignjeni ali sedanji legi nivelete postaje se bolj ugodno izkoristijo dolinske zajeze v Rožniku, kot pri poglobljeni legi, s čimer se doseže skrajšanje predora na 1260 m, pri obrobni legi na 600 m. Izpeljava cest pod dvignjeno progjo in postajo se predvideva s podvozi na Slapničarjevi, Smartinski, Metelkovi, Titovi, Parmovi in Celovski cesti. Izvedba podvozov zahteva posebne kanalizacije. Siranje postajnega poslopja je pri obeh izvedbah predvideno ob strani

v višini Resljeve ceste. Pri poglobljeni izvedbi je dana možnost situiranja postaje preko postajnih tirov, kar ima gotovo prednosti v pogledu preglednosti.

Postaja ima predvidene 4 otočne perone, od teh trije dolžine 300 m, eden pa 250 m ter en stranski peron dolžine 470 m. Peroni so dostopni pri poglobitvi iz prečno postavljenega visokega mostu, pri dvignjeni niveleti pa iz podhodov.

Potniški postaji je priključen odstavní kolodvor, kjer se čistijo in opremijo potniške garniture za ponovno vožnjo. V odstavní kolodvor so vključeni poštni tiri in brzovozna skladišča, z odgovarjajočimi zgradbami.

Za mešane vlake lokalnih prog je na posebnih tirih dana možnost odstave in prevzema tovornih vagonov. Ti tiri so vezani s posebnim tirom na lokotovorni kolodvor.

Lokotovorni kolodvor je namenjen prometu za mestni center. Računan je za 150.000 prebivalcev. Zunanji mestni predeli bodo oskrbovani iz postaj Rakovnik, Vič, Vižmarje, Črnuče in Zalog.

Legi lokotovornega kolodvora, ki je situiran severno prog Zalag-Ljubljana med tovarno »Izolirka« in med letališčem ni najugodnejša, z ozirom na potrošniški center, vendar še sprejemljiva, ker ima ugodno povezavo s cestno mrežo.

Vključitev industrije v železniško omrežje po tem osnutku zahteva nekaj sprememb, ki bodo imele bistveni vpliv na nadaljnji njihov razvoj ali celo na nadaljnji obstoj nekaterih industrij na sedanjih mestih.

Industrija severno-vzhodnega mesta in novozgrajena centralna skladišča bodo imela ugodno povezavo na lokotovorni kolodvor in na ranžirni kolodvor. Mestne klavnice in vojaška skladišča bodo nadalje navezana potom sicer opuščenege dela dolenske proge preko postaje Rakovnik.

Tobačna tovarna zgubi z opustitvijo Tržaške proge med Titovo in Dolgim mostom svoj industrijski tir. Opekarne imajo možnost novega priključka.

Litostroj dobi povezavo na postajo Vižmarje. Na ta tir ima možnost priključka brez ovire za razvoj mesta še železniška mostovna delavnica. Vsa ostala industrija, kot lastniki posameznih tirnih priključkov, ki so bili oskrbovani iz postaje Šiška, izgube svoje zveze. Med njimi je od važnejših pivovarna »Union« in »Slovenija-vinoc«. Povprečni mesečni promet koristnikov tirov, ki po tem osnutku izgube zvezo, je znašal v letu 1951/52 — 966 vagonov.

Južna obvezna proga je sestavni del vseh predloženih osnutkov in je obdelana v dveh variantah, ki imata izhod iz ranžirnega kolodvora v Mostah in priključek na tržaško progo na Viču v novi tovarni postaji. Odsek južne obvezne proge od Rakovnika do križanja z Zaloško cesto služi za tovarni in za potniški promet, odsek od Rakovnika do Viča pa samo za tovarni promet, za smer Trst, z možnostjo povezave proti Jesenicam.

Varianta I. južno obvezne proge se pri izvozu iz ranžirnega kolodvora v Mostah odkloni proti jugu, vodi preko Ljubljane nad Fužinami v dolino z naseljem Hrušica, kjer je severni portal golovškega predora, ki se konča v Rakovniški dolini. Tukaj gre trasa preko Dolenjske ceste in železnice z nadvozi in visokim nasipom preko naselja Galjevica proti Ljubljani. Po premostitvi Ižanske ceste in Ljubljane je speljana trasa ob Malem grab-

nu in Cesti dveh cesarjev ter se priključi za Dolgim mostom na sedanjo tržaško progo. Tu je predvidena nova tovarna in potniška postaja Vič. Od Zaloške do Litijske ceste leži proga v visokem nasipu, nato do vhoda v predor več ali manj v terenu, od Rakovnika do ceste na Rakovo Jelšo v visokem nasipu, dalje pa zopet v terenu. Na Rakovniku se v obeh smereh priključi nanjo Dolenjska proga ter mora biti vsled tega odmaknjena postaja Rakovnik približno za 1,5 km proti Lavrici. Pri Zaloški cesti se od južne obvezne proge odcepi proti severozahodu potniški krak v postajo Ljubljana za dolenjske in kočevske potniške vlake.

Izpeljava cest v raznih nivojih preko železnice v Štepanji vasi in Hrušici zahteva večje smerne rekonstrukcije.

Varianta II. (priloga 14) južne obvezne proge se razlikuje od variante I. od Zaloške ceste do mostu preko Ljubljane pri Rakovniku. Od Zaloške ceste se usmeri trasa preko Ljubljane zahodno od variante I. proti Štepanji vasi, ki jo preseka vzporedno z Litijsko cesto. Ob kolenu Grubarjevega kanala seka Litijsko cesto v nadvozu in nato preide v predor dolžine 470 m (600 m). Po izhodu in križanju Hradeckega ceste se trasa približa sedanji dolenjski progí med Grubarjevim prekopom in Hradeckega ceste. Nato ponovno križa Hradeckega ceste in preide na mestu sedanjege zaseka v Golovec v krajši predor vse do križanja z Dolenjsko cesto, kjer je priključek dolenjske proge. Nato se v protiloku okrene proti zahodu in se po premostitvi Ljubljane priključi v traso variante I. Pri tej varianti so ugodnejša križanja s cestami v Štepanji vasi in na Rakovniku po dolžini pa je za 266 m krajša kakor varianta I.

Po niveleti na odseku od Hradeckega ceste do Poti na Rakovo Jelšo je z ozirom na višino zajezene gladine Ljubljane na koti 287.30 in zahtevano svetlo višino med gladino in mostno konstrukcijo možna višja ali nižja lega, ki diktira križanje Ižanske ceste v nadvozu ali podvozu. Direktna povezava južne obvezne proge na progo Ljubljana-Jesenice, ki bo dobila svoj pomen z izgradnjo tretje transverzale Sarajevo—Karlovac—Ljubljana, bo možna s trianglom na Viču, ki bo križal Tržaško cesto v nadvozu. Brez te povezave je dana zveza preko postaje Vič s prestavljanjem stroja.

2. Varianta B/54 je predvojna poglobitvena varianta, z vključitvijo južne obvezne proge in eventualno opustitvijo kamniške proge v sedanji trasi, ki se nadomesti z zvezno progo Vižmarje—Črnuče in priključkom v smeri proti Ljubljani.

Na odseku od Zaloga do Titove ceste in na južni obvojni progí je ureditev železniških naprav ista kot pri varianti A/54-1 v poglobljeni izvedbi.

Od Titove ceste dalje ostanejo sedanje trase tržaške in gorenjske proge, vendar v poglobljeni legi.

Na tržaški trasi je predvideno postajališče Vič 1 km bližje Ljubljani kakor v variantah A. Na gorenjski trasi je pravtako predvideno postajališče v višini tovarne »Litostroje«. Kot dopolnitev predvojne projekta in za dosego čim ugodnejše situacije za urbanistično ureditev mesta se predvideva na tržaški trasi od km 568.5 do km 570.5 zvišanje sedanje nivelete za 2,40 m. S tem so dani pogoji za križanje vseh glavnih cest (Tržaške, Dobrovske) s podvozi, z izgradnjo posebne kanalizacije ter nizkih mest.

Na gorenjski trasi se poglobitev podaljša v eni stopnji z vrinjeno horizontalno ob Litostroju, kjer je predvideno postajališče, ter se na ta način doseže tudi ugodne pogoje za križanje Djakovičeve ceste, kot glavne transverzale sever-jug v Šiški, z nadvozom. Nadaljnje cestno križanje s podvozom je predvideno na cesti Zapuže—Savljje, to je 1,5 km dalje od prvega.

Zveza Vižmarje—Vič—Rakovnik je dosežena z že začeto obvezno progo Črnuče—Vič, v kolikor ne bi bila sprejemljiva povezava na samem odcepišču obeh prog pri izvozu iz postaje Ljubljana, eventualno s prekrižjem. Direktna zveza južne in zahodne obvezne proge na Viču je pri tej varianti možna le zunanja, to je z zunanjim lokom, ki križa tržaško tovarno in potniško traso ob priključku z nadvozom in zahteva še en nadvoz za Tržaško cesto in most čez Mali graben.

Priključek industrije, ki pri variantah A izpade, je pri tej varianti izvedljiv, bodisi z odcepi iz odprte proge, ali z vodenjem posebnih industrijskih tirov ob potniških trasah iz obrobni postaj vozlišča.

IV. TEHNIČNA PRIMERJAVA VARIANT

Varianta A/54-1, poglobljena

Ugodnosti:

Iz urbanističnega, estetskega in mestno razvojnega gledišča je to brez dvoma najboljša rešitev. Mestni teritorij je prerezan z železnico na najkrajši liniji v smeri vzhod-zahod, zaradi poglobitve je pa omogočena izpeljava cestnih komunikacij v nespremenjeni višinski legi preko železnice ter tako praktično v mestu samem ni vidna. Z opustitvijo vseh dosedanjih prog zahodno od Titove ceste, se pridobi obsežna nova zemljišča, ki se bodo lahko uporabila v druge namene, predvsem za glavne ceste upadnice, nova proga od Titove ceste do predora pod Rožnikom ima za slučaj vojne veliko vrednost kot zaklonišče za železniška vozila.

Legi potniške postaje je najugodnejša in s primerno ureditvijo poti ugodno dostopna iz vseh mestnih predelov. Obrobni deli mesta imajo v postajah Polje, Rakovnik in Vič dober pristop do železnice, manj ugoden pa je za severozahodni del mesta, s številnimi industrijskimi obrati.

Glede lege in ureditve lokotovornega kolodvora, kurilnice, ranžirnega kolodvora ter južne obvezne proge so si vse variante enake ter je ugodna medsebojna povezava. Z ozirom na bodoči pomen dolenjske proge kot III. transverzale, ki bo vezala Bosno z zapadom, je označiti tudi lezo južne obvezne proge iz železniško-tehničnega vidika kot ugodno.

Neugodnosti:

Dokler ne bo izvedena popolna elektrifikacija, bo pri poglobljeni progí in postaji povzročal dim mestu znatne nevšečnosti, zlasti v brezvetrovnem meglenem vremenu. Posebno neugoden je priključek kamniške proge ter se podaljša pot za 1/3 sedanje dolžine. To pomanjkljivost se da odpraviti z izgradnjo severne obvezne proge, v katero se lahko vključi tudi kamniška proga. Precejšen del živilske industrije v centru mesta izgubi priključek na postajo Ljubljana s svojim industrijskim tirom. Eksploatacijski stroški so pri tej varianti najvišji zaradi podaljšanja poti, dolžine predora in poglobitve. Ločitev tovarnega prometa od potniškega ni popolna, dana je zato možnost z iz-

gradnjo severne obvezne proge. Gradbeni stroški so prav tako najvišji. Najbolj pereče železniške in cestno-prometne probleme, to je izgradnja potniške postaje in križanja najbolj prometnih vpadnic z železnico v isti višini, je možno rešiti z zadnjimi fazami dela. Zahteva 2,9 km nove kanalizacije 2,5 m pod niveleto poglobljene proge.

Podrobnejša primerjava po kriterijih je razvidna iz posebne tabele, prav tako tudi primerjava po različnih legah predora pod Rožnikom.

Varianta A/54-1, dvignjena

Ugodnosti:

Glede sprostivne mesta in urbanistične ureditve mesta je enako vredna prejšnji varianti ter ima vsaj prednosti, ki izvirajo iz lege postaje in smerne lege novih prog. Meša ugodnosti je šteti še možnost priključka dela industrije v centru mesta na postajo Ljubljana, poleg tega pa bi sedanji industrijski priključki ne predstavljali gradbene ovire, kakor pri poglobljenih izvedbah. Nadaljnja ugodnost je to, da ni potrebna nova kanalizacija in da je dana možnost hitreje in postopne rešitve najbolj perečih železniških in cestno-prometnih problemov. Izgradnja postaje in predora za Titovo cesto ni brezpogojno vezana na izgradnjo obvezne proge, niti na izgradnjo predora pod Rožnikom, ker je možen začasen priključek na sedanjo tržaško in gorenjsko progo.

Neugodnosti:

Kot največji nedostatek je očitati varianti estetsko neugodna cestna križanja Titove in Parmove ceste s podvozi, z dovoznimi rampami ter delno zastiranje razgleda vzdolž ceste pri dvignjeni niveleti železnice. Kot neugodnost je šteti tudi gradnjo podvoza pod postajnimi tiri za boljšo povezavo severnega in južnega dela mesta. Taki podvozi zahtevajo večje površine ter imajo neugodne priključke na celotno cestno mrežo. Dvignjena izvedba variante A/54-1 ima tudi vse neugodnosti prejšnje variante glede priključka kamniške proge in v nekoliko manjši meri glede eksploatacijskih stroškov. Gradbeni stroški so za 1,9 milijarde nižji kot pri prejšnji varianti.

Varianta B/54

Ugodnosti:

Iz urbanističnega, estetskega in mestno razvojnega gledišča je varianta označiti kot še ugodno. Nikakor pa ni v tem pogledu enakovredna prvo omenjeni varianti. Glede lege potniške postaje in možnosti povezave severnega in južnega dela mesta neenakovredna prvi. Med največje ugodnosti je šteti najkrajše zveze proti Trstu in Jesenicam. Tudi zveza proti Kamniku je še ugodna. Z namestitvijo postajališča ob Litostroju je omogočen severozahodnemu predelu najboljši pristop do železnice. Eksploatacijski stroški so pri tej varianti med najnižjimi. Varianta je brez dragega predora pod Rožnikom.

Neugodnosti:

Motnje dima do popolne elektrifikacije vseh prog bodo še občutnejše, kot pri poglobljeni varianti A/54-1. Mesto je z globokimi useki razdeljeno na tri dele, kar je estetska hiba te variante, poleg tega pa zahteva velike površine zemljišča. Glede ločitve potniškega od tovarnega prometa velja pripomba k varianti A/54. Zahteva največjo dolžino nove kanalizacije, ki je na odseku ob Tivoljskem parku glede izvedbe problematična in ima lahko neugodne posledice za obstoječe

stavbe. Prav tako kot pri poglobljeni varianti A/54-1 je možno rešiti najbolj pereče probleme sedanjega stanja med zadnjimi fazami dela.

Stroški so za 0,2 do 1,0 milijarde nižji kot pri prvi varianti, glede na različne možne lege predora.

V. GOSPODARSKA PRIMERJAVA VARIANT

Pri reševanju ljubljanskega železniškega vozlišča moramo upoštevati ne samo tehnične in estetsko-urbanistične značilnosti posameznih variant, temveč je nujno, da razne rešitve primerjamo predvsem s stališča njihove gospodarske vrednosti. Rešitev železniških vozlišč edinole glede na estetsko-urbanistične potrebe nekega mesta, pomeni tudi za bogate in industrijsko razvite narode znatno gospodarsko obremenitev in zato ni gospodarsko utemeljena, vsaj toliko časa ne, dokler gospodarski potencial ne doseže določene višine, toda tudi takrat so take velike in večinoma nerentabilne investicije, umestne le v velikih mestih z močno industrijo in velikim prometom.

Ce pogledamo na problem ljubljanskega železniškega vozlišča s taklega gospodarskega vidika in primerjamo med seboj variante, ki so še preostale v ožji presoji, t. j. poglobljena in nepoglobljena varianta A/54 s podvozom in varianta B/54 s pogloblitvijo obstoječih prog, potem lahko ugotovimo naslednje:

Investicijska vsota, potrebna za zgraditev vozlišča, znaša po varianti A/54 v poglobljeni izvedbi (predor 1140 m) 13 milijard 745 milijonov dinarjev. Po varianti B/54 v nepoglobljeni (nekoliko dvignjeni ali pa v sedanji višini) 12 milijard 75 milijonov dinarjev.

K temu je treba prišteti še vsoto približno 2 milijardi dinarjev za zgraditev inžne obvozne proge, ki pa ni nujen element v vozlišču in bi jo gradili, če bi promet v takšni meri naraščal, da bi bila graditev te proge nujno potrebna.

Tu sta obsežni dve fazi graditve, in sicer strošek graditve izrazito železniških naprav (ranžirnega kolodvora v Zalogu, novega lokotovornega kolodvora v Mostah, novih kurilnic v Polju in novih tirnih naprav na postaji Ljubljana), ki zneso približno 9 milijard dinarjev.

Preostali znesek, t. j. 4 milijarde 745 milijonov dinarjev pri poglobljeni A varianti; 4 milijarde 15 milijonov dinarjev pri B varianti (poglobljeni); 3 milijarde 75 milijonov dinarjev pri nepoglobljeni A varianti, je pa v ožjem pomenu besede negospodarska investicija, ker je ta znesek potreben predvsem za rešitev urbanističnih problemov zahodnega dela mesta na območju od prelaza na Titovi cesti in do Viča, oziroma Sentyida, zlasti križišče Titove, Parmove in Celovške ceste z železniško progo.

S cestnourbanističnega stališča rešitve ta problem najbolj popolno poglobljene variante A/54 in B/54, ker ostanje glavne ceste v tem primeru v isti višini kot dosedaj in križajo poglobljeno progo v nadvozih. Toda rešitev s pogloblitvijo prog ne zadovoljuje ne železnice, ki ima pri takšnih rešitvah dražje in težje vzdrževanje in obratovanje, ne vojske, ker je obnova porušenih prog znatno bolj komplicirana in težja, če je proga poglobljena, kot pa če ni poglobljena.

Poleg tega imata obe poglobljeni varianti še eno pomanjkljivost: treba je investirati celotno zgoraj navedene zneske, preden pridemo do rezultatov, t. j. do možnosti ureditve prelazov na Titovi, Parmovi in Ce-

lovški cesti. Treba je najprej zgraditi pogloblitev potniške postaje in glavnih prog (ob začasnem obratovanju vseh prog v sedanji višini), preden lahko obratovanje preložimo v nove trase in s tem šele rešimo križišča. Treba je imeti torej vse 4 milijarde 745 milijonov oziroma 4 milijarde 15 milijonov dinarjev, če hočemo izboljšati stanje na cestah in odpraviti prelaze čez progo v nivoju. Postopna rešitev zahodnega dela vozlišča s postopnim investiranjem je pri poglobljenih rešitvah nemogoča. To velja v enaki meri za poglobljeno A/54 varianto, kot za poglobljeno B/54 varianto. Težko pa je verjeti, da bo naše gospodarstvo v doglednem času, t. j. recimo v 10-15 letih, lahko investiralo 4 do 5 milijard dinarjev v ljubljansko železniško vozlišče v glavnem le za estetsko-arhitektonsko potrebo, tako rekoč za okras mesta, zlasti, ker bomo v tem času prisiljeni investirati precejšnje zneske še za rekonstrukcijo železniških naprav v vzhodnem delu vozlišča, ker so te naprave že toliko izrabljene, da bodo kmalu začele ogrožati obratovanje železnice. Bolj natančen odgovor na to vprašanje bi lahko dali gospodarski strokovnjaki, ki se ukvarjajo z vprašanjem razvoja našega gospodarstva v prihodnjih letih, vendar če pogledamo, koliko nedokončanih tovarnih objektov imamo v vsej državi in tudi v naši republiki, potem si lahko mislimo, da bi bila taka investicija gotovo še dolgo časa neutemeljena.

Lahko bi sicer rekli, da bomo, če ne moremo zdaj zgraditi najboljše in najdražje variante, počakali z rešitvijo vozlišča toliko časa, dokler ne bomo imeli sredstev za to izgraditev. Toda tak sklep bi bil umesten le, če bi res lahko počakali z rešitvijo ljubljanskega vozlišča še 10 ali 20 let in če bi lahko v tem času vse proge in železniške naprave v vozlišču ostale take, kakršne so sedaj. Toda to žal ne more biti. Pri tem prelazi niso niti glavna ovira, ki sili k čimprejšnji rešitvi vozlišča. Precej bolj važno vprašanje je rekonstrukcija in preureditev glavnega kolodvora v Ljubljani. Prelazi v nivoju sicer ovirajo cestni promet, toda prometa v celoti ne onemogočajo in tudi ne ogrožajo osebne varnosti ljudi. Stanje na ljubljanski postaji je pa že sedaj tako, da je nadaljnji razvoj prometa nemogoč, poleg tega je že sedaj močno ogrožena varnost potnikov.

Postajno poslopje je bilo zgrajeno pred več kot sto leti in je do danes ostalo takšno, kot je bilo projektirano za takratne potrebe prometa. Tirne naprave so bile od takrat sicer nekoliko preurejene, toda nebstveno. Po svoji tehnični zastarelosti je ljubljanska postaja gotovo edinstven primer med vsemi večjimi postajami, na dveh tako važnih mednarodnih progah kot so proge Tauernekspresa in Simplonekspresa. Na postaji ni ne otonih peronov, ne podzemeljskih hodnikov, ne pravilno urejenih tirnih zvez, ne funkcionalno pravilno razporejenih prostorov v postajnem poslopu. Potniki so pri izstopanju in vstopanju izpostavljeni vsem vremenskim nevšečnostim. Za marsikaterega potnika je vstop in izstop v vagon tudi precej težaven zaradi previsoke zadnje stopnice vagona, kar je posledica pomanjkanja dvignjenih peronov med tiri. Dostop in izstop iz vlakov ovirajo vmes prihajajoče garniture, ki so pogosto pripravljene za odhod, s čimer je ogrožena tudi varnost potnikov.

Tako stanje na glavni postaji v Ljubljani prav gotovo ne more ostati še deset ali pa celo več let. Postaja je treba sedaj takoj rekonstruirati,

funkcionalno preurediti postajno poslopje, zgraditi otonne perone in podzemne podhode ter urediti tirne naprave.

Ce bi se loili pogloblitve postaje, potem je treba investirati 4 do 5 milijard, preden lahko spremenimo razmere na postaji, ker je treba najprej zgraditi vse nove poglobljene proge in novo poglobljeno postajo, preden se promet lahko prenese s sedanjih tirov na nove, poglobljene tirske. Ves ta čas bi se moral promet opravljati na sedanjih tirih, torej pri današnjem stanju, ki pa je, kot že rečeno, že sedaj nevdržno. Kakršnokoli časovno preurejanje postaje do končne dograditve nove poglobljene postaje bi pomenilo tratenje denarja, ker bi bile vse te preureditve tirnih naprav na sedanjem nivoju pozneje neuporabne. Če pogledamo na problem ljubljanskega železniškega vozlišča s tega stališča, t. j. s stališča realnih gospodarskih možnosti, ki jih imamo lahko v doglednem času, z ene strani, in s stališča nujnosti takojšnje rekonstrukcije železniške postaje Ljubljana in ureditve stanja na prelazih, z druge strani, potem prihajamo do zaključka, da bi morali za rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča osvojiti tako rešitev, ki dopušča čimprejšnjo rekonstrukcijo postaje in prelazov s sredstvi, ki bodo dosegljiva v prihodnjih letih.

Poglobljena varianta A/54 je z urbanističnega stališča gotovo najboljša rešitev vozlišča. V primerjavi z varianto B/54 ima pred leto tudi tehnične prednosti, vendar kljub temu tudi poglobljena varianta A/54, gledana skozi prizmo naših današnjih gospodarskih možnosti in skozi analizo najbolj perečih problemov vozlišča, izgublja realno osnovo. Zato moramo imeti poglobljeno varianto A/54 kot sicer res optimalno tehnično najboljšo rešitev, toda rešitev, ki gotovo ne ustreza našemu gospodarskem potencialu tako v republiškem kot v zveznem merilu.

Ce upoštevamo ta dejstva, potem preostane kot edino realna rešitev vozlišča še samo nepoglobljena varianta A/54. Ta varianta se lahko zgradi v niveleto v sedanji višini, ali pa dvignjeno za 1 do 1,50 m. Pri obeh rešitvah je možna takojšnja rekonstrukcija potniške postaje in preureditev prelazov s podvozi. Čeprav bi za zgraditev celotnega zahodnega dela te variante potrebovali tudi približno 3 milijarde, toda tukaj je možno časovno bolj smiselno investiranje, tako da se postopoma odpravljajo najbolj pereče pomanjkljivosti v vozlišču s tem, da se celotna preureditev vozlišča z zgraditvijo predora, ki je glavni izdatek v tem znesku, lahko odmakne za toliko časa, kolikor bodo to zahtevale splošne gospodarske razmere.

Rešitev vozlišča po nepoglobljeni varianti A/54 zahteva tudi graditev podvozov na glavnih cestah. Podvozi gotovo niso najboljša rešitev iz cestnoprometnih, še manj pa iz estetsko-urbanističnih ozirov. Toda nepravilno bi bilo misliti, da so podvozi nekaj tako neestetskega in neugodnega, da se z njimi popolnoma uničuje arhitektonsko-urbanistična slika Ljubljane. Ne smemo pri tem ustavljati pogleda samo na teh dveh točkah, Ljubljano bi morali gledati sočasno v celoti. Ce sta tudi podvoza nezadovoljiva arhitektonska rešitev, imamo še vedno veliko drugih arhitektonskih privlačnosti v Ljubljani, ki določijo njen značaj in pomen. Poglobljena varianta A/54 bi bila za mesto gotovo boljše rešitev, toda trezna analiza našega gospodarskega položaja bi gotovo pokazala, da bi ta varianta verjetno za vedno ostala le na papirju.

Cestnoprometne in železniške razmere v ljubljanskem vozlišču terjajo čimprejšnjo rešitev.

ZAKLJUČEK

Komisija za rešitev železniškega vozla je sprejela naslednji

sklep:

Ljubljansko železniško vozlišče je treba rešiti po nepoglobljeni varianti A/54 tega poročila s predorom pod Rožnikom, oziroma pod Šišenskim hribom, in sicer tako, da se glavna proga Zalog-Ljubljana podaljša do Šišenskega hriba in v predoru izpelje na zahodno stran po bočja, kjer se razcepi za smeri proti Trstu in Jesenicam. Za tovrstni promet je predvideti možnost zgraditve južne obvozne proge, upoštevati pa je tudi možnost poznejše izgradnje severne obvozne proge. Lokotovorni kolodvor je zgraditi v Mostah na severni strani glavne proge med tovarno »Izolirka« in letališčem. Kurilnice, železniške delavnice in druge železniške obratne zgradbe je zgraditi na južni strani glavne proge med Mostami in Poljem. Ranžirni kolodvor je treba zgraditi v Zalogu na mestu sedanjega kolodvora. V prvi etapi izgradnje zahodnega dela vozlišča je predvideti izgradnjo podvoza na glavnih cestah.

Mikrolokacija predora in natančna višina nivelete glavne postaje naj se določita pri izdelavi idejnega projekta vozlišča.

Utemeljitev:

Iz vsega materiala za rešitev železniškega vozlišča v Ljubljani, ki je sedaj zbran v tem poročilu, sledi, da so bistvena načela za rešitev tega problema, ki so se v teku dolgih let izkristalizirala kot pravilna, naslednja:

1. Mesto je treba presekat s samo z eno transversalno progo, razcepi prog pa preložiti izven mestnega območja.

2. Za tovrstni promet mora obstajati možnost obvoza tovora po obvoznih progah okrog mesta, takrat ko bo obseg tovarnega prometa prekoračil zmogljivost glavne transversalne proge skozi mesto.

3. Glavni potniški kolodvor naj bi ostal na sedanjem mestu.

4. Križišča železniških prog in cest v mestu morajo biti v raznih nivojih.

5. Rešitev vozlišča mora dopuščati etapno izgradnjo, in sicer tako da se v prvih etapah odpravijo križišča glavnih cest v nivoju in preuredi glavni potniški kolodvor.

Tem osnovnim načelom najbolj ustreza nepoglobljena varianta A/54. Poleg tega s to varianto mesto pridobiva velike površine zemljišča, na katerih sedaj potekajo proge, ki jih lahko izkoristi za glavne tranzitne cestne komunikacije.

Kot najprimernejšo lego predora je smatrati skrajno severno lego, ker je v tem primeru predor med najkrajšimi in je omogočena izgradnja nove postaje Ljubljana-Siška, ki je prehodna za vse glavne potniške smeri. Pri izdelavi idejnega projekta vozlišča se lahko izbere tudi drugačna lega predora, če bi to zahtevale geološke in strateške okoliščine.

Glede višine nivelete glavne potniške postaje in proge, med postajo in predorom obstojita dve možnosti izvedbe, in sicer: ohranitev nivelete proge v sedanji višini, ali dvig za 1 do 1,50 m.

Za določitev natančne višine nivelete proge je potrebno izvršiti še natančen primerjalni študij, kar pa ne vpliva na načelno rešitev vozlišča.