

Urbanistični svet za Ljubljano

pri

Društvu arhitektov Ljubljana (DAL)

Karlovška 3 / SI-1001 Ljubljana

t 01 252 79 30

f 01 252 79 31

e drustvo.arhitektov.lj@siol.net

w www.drustvo-arhitektov-lj.si

datum: 25. 2. 2008

Stališče 11 o urbanističnih posegih v Ljubljani

Poglobitev železnice in Potniški center v Ljubljani

Širše in ožje območje ljubljanskega železniškega prometnega vozlišča že več kot sto let predstavlja gordijski vozelski vozel ljubljanskega urbanizma. Je največji prostorski problem (razpoka) in hkrati največji razvojni potencial (vezivo) mesta.

Po stoletju strokovnega prepričevanja (politike, železničarjev in drugih), da je za celovito celjenje (»ozdravitev«) Ljubljane železniške tirske potrebnost spraviti pod zemljo, je danes pravi (in zadnji) čas, da se Slovenija in Ljubljana tega kompleksnega projekta lotita nemudoma in usklajeno. Poglobitev železniške infrastrukture in izgradnja sodobnega prometnega, poslovnega, upravnega in stanovanjskega središča Ljubljane (nad njo) namreč ne rešuje le arhitekturnih in urbanističnih, prometnih in prostorskih problemov prestolnice, temveč predstavlja tudi izjemen ekonomski in gospodarski izziv države in mesta. Ker sta tako globalna kot tudi lokalna konstelacija za ta projekt stoletja optimalni (širok strokovni konsenz s prepričljivimi argumenti, načelna pripravljenost posameznih akterjev za poseg, velike možnosti sofinanciranja, koridor hitre železnice, evropske usmeritve, ki take posege podpirajo, predsedovanje EU, več kot le pozitivno »cost-benefit« razmerje, sinergični ekološki učinki...), zdaj nujno potrebujemo usklajeno politično voljo ter transparentno odločanje z vrhunskim strokovnim načrtovanjem in odlično izvedbo.

Zato pozivamo državo (vlado in pristojna ministrstva) in Mestno občino Ljubljana, da takoj ukrepata:

- a) Usklajeno pristopita k izdelavi državnega lokacijskega načrta za poglobitev železniških tirov skozi Ljubljano;
- b) ustanovita skupen »projektni svet« (interdisciplinarne in medresorske sestave), ki bo projekt (problematiko ljubljanskega prometnega vozlišča) vodil in usmerjal, se z njim ukvarjal strokovno, intenzivno, kontinuirano in transparentno.

Predlagamo, da se takoj sprejmejo in uveljavijo naslednji sklepi:

- projektni svet naj predlaga, MOL in RS pa sprejmeta potrebne ukrepe, da ne bo prišlo do nepopravljivih napak, ki bi oteževale ali onemogočale dolgoročno smiselne rešitve s poglobljeno železnico (kot n.pr. projekt Emonike idr.)
- vsi postopki in dokumenti, ki so povezani z izgradnjo PCL in poglobitvijo železnice, naj bodo transparentni in javni
- za urbanistične in arhitekturne rešitve vseh ureditev, objektov, in naprav naj se razpišejo javni urbanistično-arhitekturni natečaji
- aktualen zazidalni načrt naj se spremeni v skladu z novimi zahtevami, ki bodo izhajale iz državnega lokacijskega načrta poglobitve

Obrazložitev

1. Kaj pravzaprav dosežemo s projektom poglobitve železniških tirov v Ljubljani (povzetek ključnih učinkov projekta):

S poglobitvijo železnice pridobijo vsi partnerji, mesto, država in železnica, saj rešuje urbanistične in razvojne probleme Ljubljane (prestolnice države), je v skladu s cilji prostorskega razvoja države in ponuja priložnosti za aktiviranje »mrtvega kapitala« sedaj zasedenih zemljišč. Koristi so bistveno večje od stroškov in to velja za vsakega od udeleženih partnerjev.

Sledi okvirna delitev prednosti po sklopih za posamezne partnerje v projektu:

1.1 Prednosti poglobitve, s katerimi pridobi predvsem mesto Ljubljana:

- sprosti se blokirana mestna prometna mreža, ki Ljubljano deli in z dnevnimi zastoji tudi hromi. Po poglobitvi postane prometna mreža povezana in pretočna.

-le s poglobitvijo železniških tirov je mogoče urediti sodobno intermodalno prometno središče za železniški, avtobusni, avtomobilski in javni mestni promet brez problematičnih križanj ter nad njim vzpostaviti novo poslovno, upravno, stanovanjsko in simbolno središče mesta, ki bo povežalo druge mestne predele

-Ljubljana se nahaja na presečišču 5. in 10. transevropskega koridorja in skozi njo bo hitra železnica pripeljala le, če bo v veliki meri šla pod zemljo, saj pri nas zaradi zahtevnosti terena in zahtevanih hitrosti lahko poteka predvsem skozi predore (pod zemljo) in bi tudi v Ljubljani verjetno po nekdanji varianti B-54 potekala skozi predor pod Rožnikom ter podaljšano pod Tivolijem in Celovško cesto skozi celotno območje PCL, kjer bi se število tirov lahko bistveno zmanjšalo (na cca 6 tirov)

-po mnenju prometnih strokovnjakov naj bi za sodobno urejen potniški promet za Ljubljano zadoščalo že 6 tirov (danes 16, po regulacijskem predlogu iz leta 1995 pa še precej več)

-umik infrastrukture pod zemljo odpre ogromen sklenjeni kompleks zazidljivih zemljišč za reurbanizacijo širšega središča (cityja) Ljubljane (230 000m² na lokaciji postaje, 240 000m² preko Dunajske ceste med Šiško in Bežigradom, skupaj 470 000m², današnji načrt pa omogoča zidavo le na cca 130 000 m² zemljišč)

-odprtje tako velikih razvojnih površin v širšem središču lahko obrne stihijski, količinski in eksplozivni prostorski pritisk na obrobje (suburbanizacija), ki povzroča gospodarske, družbene in ekološke probleme, v kakovosten notranji razvoj urbane strukture (reurbanizacija)

- razvoj »cityja« na pridobljenih površinah tudi zmanjša pretirane pritiske predimenzioniranih novih gradenj na zgodovinsko jedro (primeri Kolizej, Šumi, Ilirija...) in jih preusmeri na to območje
- zato tudi spodbudi celovito prenavo kulturne dediščine notranje stare Ljubljane in omogoči nov polet kulture, poslovnosti in turizma
- skozi ravnovesje ekonomskega, socialnega in ekološkega razvoja omogoča celovit urbani razvoj s poudarkom na žlahtni urbanosti in arhitekturni kakovosti (Resolucija Evropskega sveta 2001)
- odpre se največji razvojni projekt javno zasebnega partnerstva, spodbudi nov razvojni cikel tako v mestu, kot tudi v državi
- Ljubljana se s poglobitvijo železnice (in z neposredno železniško povezavo z mrežo ostalih evropskih prestolnic) vključi v zdrav tekmovalni cikel med evropskimi mesti, povrne si podobo sodobne prestolnice, Slovenija pa značaj moderne evropske države z vizijo.

1.2 Prednosti poglobitve, s katerimi pridobi predvsem država Slovenija:

- ob zaključku avtocestnega programa bo država morala okrepiti vzdrževanje in razvoj železniške infrastrukture ter javnega prometa nasploh
- poglobitev železnice v Ljubljani pa bo še dodatno vzpodbudila razvoj slovenskega gradbeništva in ostalih segmentov gospodarstva ter poslovnosti od nepremičninskega trga preko bančništva do urbanizma in arhitekture
- strategija prostorskega razvoja Slovenije v smernicah dolgoročnega razvoja železniškega omrežja izpostavlja tudi navezovanje na evropsko »TEN« infrastrukturno omrežje, nadgradnjo 5. In 10. vseevropskega prometnega koridorja skozi Slovenijo, hkrati pa železniškemu javnem prometu nasploh. Ljubljano definira kot mednarodno in nacionalno prometno vozlišče, skozi katerega poteka hitra železniška povezava (na območju mesta pa je predviden tudi prometni terminal mednarodnega pomena)
- poglobitev ni toliko strošek, kot je predvsem vložek kapitala z največjo presežno vrednostjo, kajti nikjer drugje v Ljubljani (Sloveniji) ne moremo na primernejšem mestu odpreti več centralnih mestnih površin (in s tem graditi tako poslovne, kot tudi stanovanjske površine, z odprtimi javnimi prostori in parki vred; ter tako odpreti nova delovna mesta)
- v času predsedovanja EU se Ljubljana s pripravo in predstavitvijo tega projekta aktivno vključi v sodobne tokove trajnostnega razvoja mest, kar je danes prednostna strokovna tema na svetovni ravni
- EU v svojih smernicah (še posebno ACE, n.pr. v svojem dokumentu »eccredi«), eksplicitno priporoča poglobljanje prometne infrastrukture v mestnih središčih
- EU s svojimi strukturnimi skladi podpira tovrstne projekte, zato bi za projekt zelo verjetno lahko pridobili pomemben delež evropskih sredstev
- v državni razvojni program 2007-2013 (oz.2013-2020) je vključena tudi poglobitev železniških tras v središču Ljubljane.

1.3 Prednosti poglobitve, ki so predvsem za železnico:

- omogoča rešitev dolge krize Slovenskih železnic, saj le-te samo s poglobitvijo postanejo večinski lastnik največjega in najbolj vrednega stavbnega zemljišča v samem središču mesta

- eden od ključnih strateških ciljev na področju prometa je tudi preusmeritev čim večjega deleža transporta, predvsem tranzitnega blaga, na železnico, namesto po avtocestah in drugih državnih ali lokalnih cestah. Take usmeritve vsebujejo tudi smernice o trajnostnem razvoju prometa (mobilnosti), saj bo tovrstno rezultat takšnega zmanjšanje obremenitve okolja v dvigu kvalitete bivanja (s tem pa povečevanju vsestranske konkurenčnosti prestolnice, regije in države)

- izognili bi se gradnji (še danes aktualne in vsestransko sporne) tovarne obvozne proge okoli Ljubljane, saj bi tudi ta potekala pod zemljo.

2. Problematičnost sedanjih dogajanj, ki izhaja iz nejasnosti odločitve o poglobitvi ter sprejetega zazidalnega načrta, ki je nastal ob predpostavki nivojske železnice

Opozarjamo, da se še vedno načrtujejo projekti, ki izhajajo iz zatečenega stanja (statusa quo). Ker temeljijo na urbanističnih izhodiščih, ki obravnavajo železniško infrastrukturo na površini, ponekod zapirajo možnosti za naknadno poglobljanje tirov, hkrati pa so zato tudi sami nepovezani in bistveno slabše kakovosti (predvsem predlagani Center Emonika, predlog nove postajne dvorane nad tiri, projekt nove sodne palače, stanovanjski projekt na Vilharjevi itd.).

Čeprav podpiramo tudi ponovno vsestransko in objektivno preveritev možnosti poglobljanja železniških tras skozi Ljubljano, menimo, da je za celovit premislek, ki potrjuje nujnost in neizogibnost tega posega, dokazov dovolj, zato naj se ne čaka na »ponovno preveritev umestnosti takšnega posega« (…saj so preveritve - med drugim - ponavadi le parcialne in »naročene«).

Projekt PCL je razpadel na javni in komercialni del (in tudi s tem prenehal biti v resnici partnerski), mesto pa je skupaj z nagrajenimi projektanti zasnove izgubilo nadzor tako nad vsebino kot tudi nad formo programov na skrajnem zahodnem delu območja. To je s stališča stroke popolnoma nesprejemljivo, saj številni natečajni in akademski projekti za območje postaje, ki so se zvrstili v desetletjih po drugi vojni in pri katerih so sodelovala vsa vidnejša imena slovenske arhitekture in urbanizma kažejo, da je prav zahodni rob zemljišča najdragocenejši za ubranost širšega predela.

Sporni projekt Emonika volumensko znatno odstopa od prvonagrajene natečajne urbanistične rešitve. Poleg tega je že drugi veliki prestolnični projekt v zadnjih letih, pri katerem je bilo onemogočeno javno sodelovanje stroke (za to lokacijo ni bil razpisan javni natečaj).

Pri tako pomembnem projektu, kot je PCL, morajo mestne oblasti pripraviti javno razgrnitev, ki vključuje nazorne prikaze bodočih ureditev in ne le nerazumljivih regulacijskih risb iz predlaganega prostorskega akta. Poleg tega morajo jasno prikazati razmerja med koristmi zasebnega partnerja in javnimi koristmi.

Po podatkih, ki so nam na voljo (ob sicer izrazito netransparentnem postopku, ki je bil voden za ta projekt), se zdi, da gre v primeru tripartitne pogodbe med investitorjem, Slovenskimi železnicami in MOL, ki naj bi bila primer javno-privatnega partnerstva (PPP), za razmerja, ki izrazito škodujejo javnemu interesu. Zato predlagamo, da se opravi celovita revizija postopka (od objave mednarodnega razpisa za izbiro strateškega partnerja dalje), oceni skladnost zadnje pogodbe z Zakonom o javno-privatnem partnerstvu ter ukrepa v skladu z

ugotovitvami. Nasploh in še posebej pa zahtevamo, da se celoten projekt odslej vodi transparentno, vsak njegova bistvena faza pa naj bo strokovni in laični javnosti na vpogled.

Urbanistični svet za Ljubljano

Andrej Černigoj, Miha Dešman, Andrej Hrausky, Drago Kos, Gregor Košak, Ivo Lavrač, Breda Mihelič, Aleksander Ostan, Aleš Vodopivec

Ločena mnenja:

Ni ločenih mnenj

Dostavljeno:

Vlada Republike Slovenije, premier Janez Janša

Ministrstvo za promet, minister Radovan Žerjav

Ministrstvo za okolje in prostor minister Janez Podobnik

Direktorat za železnice in žičnice, generalna direktorica Jelka Šinkovec Funduk

Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, Dejan Jurkovič, vodja po pooblastilu ministra

Slovenske železnice, generalni direktor Tomaž Schara

Javna agencija za železniški promet RS, Alojz Poersch, v.d. direktorja

Urad župana MOL, župan Zoran Janković

Mestni svetniki/ce MOL

Odbor za urejanje prostora in urbanizem pri Mestnem svetu MOL

Oddelek za urbanizem MOL

Mediji

V vednost:

Svet za urbanizem Maribor