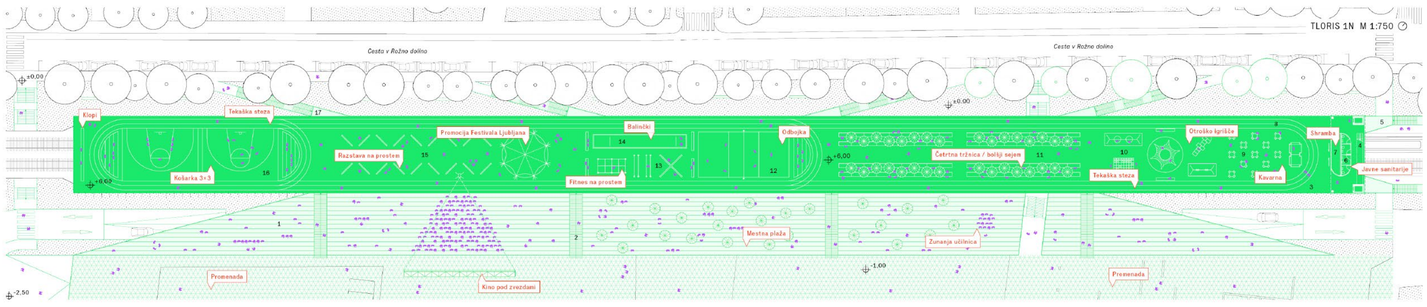
LJUBLJANA, RETROAKTIVNO: amnestija glavnega železniškega koridorja v Ljubljani in idejna zasnova pilotnih povezovalnih projektov za preobrazbo koridorja v urbano hrbtenico mesta / Magistrsko delo / Luka Korošec / Mentor: prof. Vasa J. Perović, MA BiA / Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo / Ljubljana / 2026

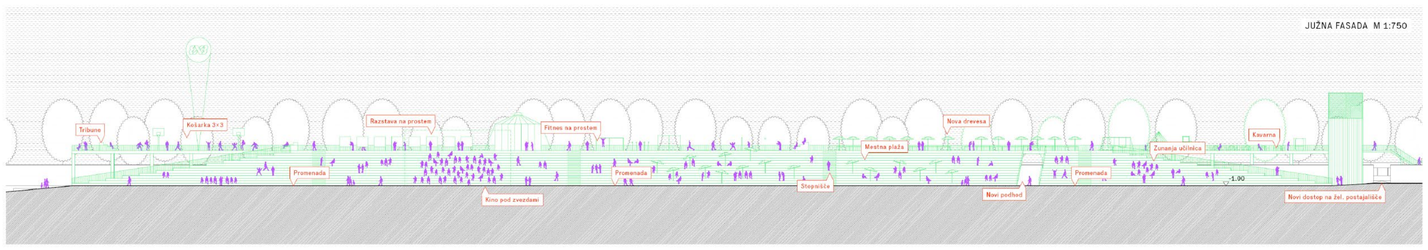
Magistrsko delo obravnava območje glavnega železniškega koridorja v Ljubljani, ki se razteza od Zaloga na vzhodu do Dolgega mosta na zahodu mesta. Obsežna infrastrukturna krajina dolžine 9,5 kilometra, ki Ljubljano deli na severno in južno polovico, že več kot stoletje predstavlja enega največjih problemov ljubljanskega urbanizma. Na prostorsko-morfološki ravni koridor deluje kot izrazita ločnica, ki pogojuje in omejuje kontinuiteto peš, kolesarskih in prometnih povezav ter nadaljevanje grajenega tkiva in (javnih) prostorov; ob njem prevladuje kombinacija izrazito utilitarnih programov in sivih con brez jasne identitete. Problem koridorja je tudi politične narave: že od začetka dvajsetega stoletja se periodično pojavlja ideja o poglobitvi železnice, katere cilj je umik tirov pod koto terena in ponovna združitev ločenih polovic mesta. Kljub svoji legitimnosti ta ideja nikoli ni presegla ravni idejnih študij, obenem pa je s svojo stalno prisotnostjo v strokovnih krogih in laični javnosti delovala kot zaviralni dejavnik za razvoj alternativnih pristopov. Dodatno problematiko predstavlja razpršenost odgovornosti in neusklajenost med različnimi akterji – državo, občino, upravljavcem železniške infrastrukture in drugimi institucijami –, kar onemogoča oblikovanje celostne razvojne strategije; koridor sicer služi tako nacionalnim prometnim interesom kot tudi lokalnim potrebam mesta, pri čemer pa slednje pogosto ostajajo v ozadju. Problem glavnega železniškega koridorja v Ljubljani tako ni zgolj prostorske, temveč predvsem ideološke narave, saj je poglobitev razumljena kot edina možna in smiselna rešitev. Ob upoštevanju specifik slovenske (prostorske) politike se poraja resen dvom o uresničljivosti projekta takšnih finančnih in prostorskih razsežnosti, hkrati pa se odpira vprašanje, ali bi bilo obstoječo železniško infrastrukturo mogoče obravnavati drugače – ne kot »napako«, ki jo je potrebno odpraviti, temveč kot prostorsko in zgodovinsko danost prestolnice, ki zahteva svež in radikalno drugačen miselni okvir.

Naloga je strukturirana v dve teoretsko-raziskovalni in eno projektivno poglavje. V prvem je orisano stanje, problematika, vizije in potenciali železniške infrastrukture v evropskem, nacionalnem in regionalnem kontekstu ljubljanske urbane regije. Poglavje vključuje analizo daljne in bližnje zgodovine projekta poglobitve železnice v Ljubljani, ki je prepoznan kot dolgotrajen in nerešen problem ljubljanskega urbanizma, ter vpelje koncept amnestije železnice kot temelja magistrskega dela. V nadaljevanju je predstavljena ideja mestne železnice; vzporedno je analiziran Wagnerjev pionirski projekt dunajskega *Stadbahna* kot ključni referenčni primer, poglavje pa se zaključi z vizijo ljubljanske mestne železnice. V drugem poglavju se delo osredotoči na glavni železniški koridor v Ljubljani ter ga obravnava kot potencialno mestotvorno strukturo, primerljivo z vlogo Ljubljanice v Plečnikovi viziji mesta. Sledi kritična analiza obstoječih in predvidenih prostorskih aktov, ki razkriva parcialno obravnavo in zanemarjanje železnice, ter utemeljuje potrebo po celostnem pristopu. Na podlagi analize karakterističnih območij koridorja je izdelana njihova sinteza in predlagan alternativni urbanistični okvir, ki temelji na sistemu točkovnih intervencij. Poglavje se zaključi z identifikacijo potencialnih lokacij pilotnih projektov. V tretjem poglavju je izbranih pet reprezentativnih in raznolikih lokacij vzdolž glavnega železniškega koridorja, za katere so utemeljeni izbor, definirani projektni parametri ter razviti pilotni arhitekturni projekti. Ti delujejo kot *case studies*, ki nakazujejo možno smer prestrukturiranja celotnega koridorja v prihodnosti. Za vsako lokacijo so raziskane njene »pretekle prihodnosti«, predlagana tema in program, razvit koncept in arhitekturna rešitev, ki je predstavljena z diagrami, načrti, vizualizacijami in besedili. Projektivno poglavje se zaključi z epilogom kot refleksijo na retroaktivnost, ki je kot primarni operativni mehanizem magistrskega dela postavljen v širši urbanistično-arhitekturni zgodovinski kontekst.

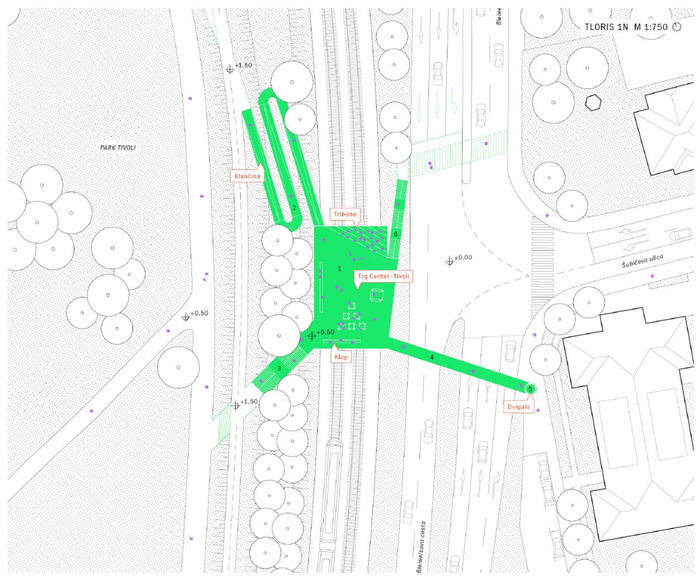
Cilj magistrskega dela *Ljubljana, retroaktivno* je dvojne narave. Na ideološki ravni želi projekt katalizirati nujno potreben miselni premik tako stroke kot tudi laične javnosti od ustaljene ideje »izbrisa« železnice v Ljubljani k njeni reinterpretaciji – od vztrajanja pri poglobitvi k njeni opustitvi in potencialnemu preoblikovanju glavnega železniškega koridorja v novo mestotvorno hrbtenico Ljubljane. Ta cilj je na praktični ravni podprt z naborom petih pilotnih projektov – arhitektur oziroma infrastruktur v centralnih in suburbanih predelih mesta – ki skušajo dokazati, da lahko trenutno zapostavljeno in stigmatizirano infrastrukturno »praznino« s strateško umeščenimi akupunkturnimi intervencijami mislimo na drugačen, za slovenski kontekst bistveno bolj primeren način. Magistrsko delo torej z naknadnim pripisovanjem smisla nečemu, kar je bilo dolgo pojmovano kot nerešljiv problem, zavrača modernistično *tabula rasa* mentaliteto in istočasno z reinterpretacijo preteklosti v sedanjosti odpira prihodnost, ki prej ni bila dostopna. Ključno vprašanje glavnega železniškega koridorja v Ljubljani torej ni, kaj bi lahko bilo, temveč kaj bi lahko postalo, če bi končno znali pravilno razumeti tisto, kar že imamo.

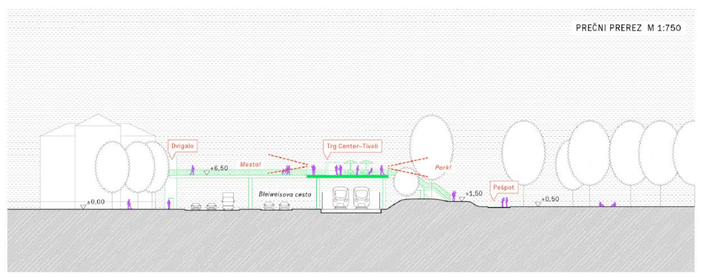

SITUACIJE M 1:2000
Cesta v Mestni log
Dunajska cesta
Celovška cesta
Ajdovščina
Resljeva cesta
Railway line
Railway line
Railway line

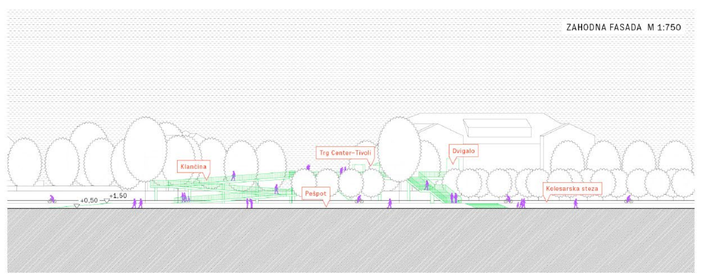


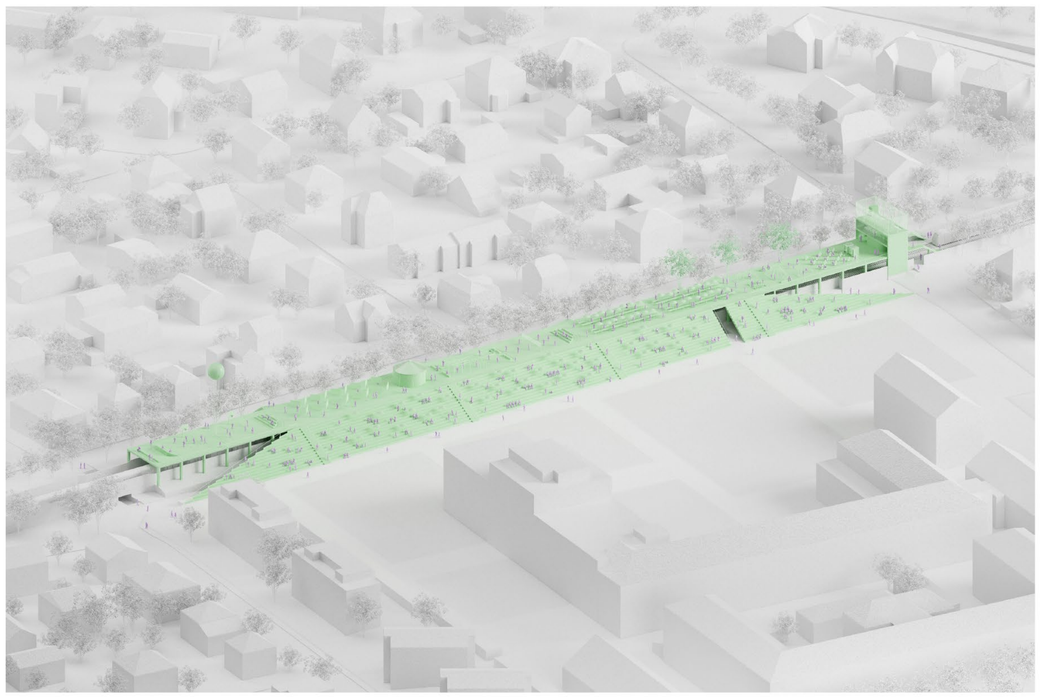


Projekt kot kompozit linearne platforme, na kateri se intenzivno prepletajo stalni in efemerni programi, megatribune – nove mestne »plaže« – in linearnega parka funkcionira kot nova identitetna točka za prebivalce Viča in Rožne doline, istočasno pa zaradi svojega monumentalnega merila neizogibno postane nova atraktivna destinacija v širšem kontekstu Ljubljane.

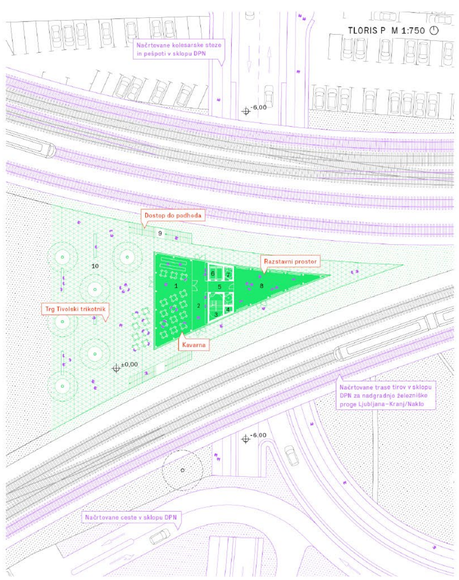


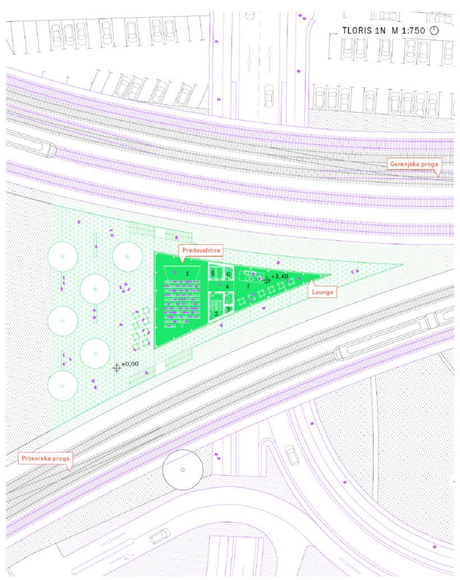


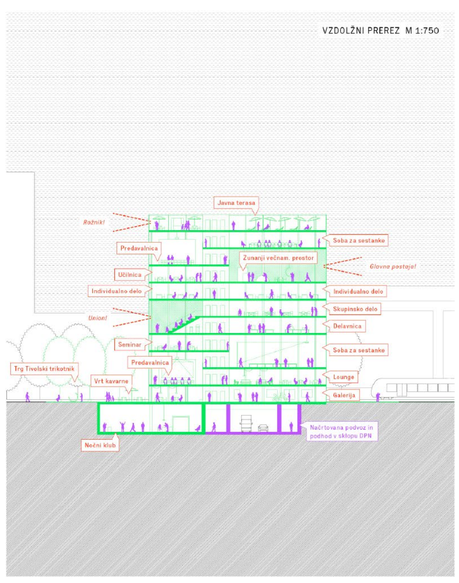


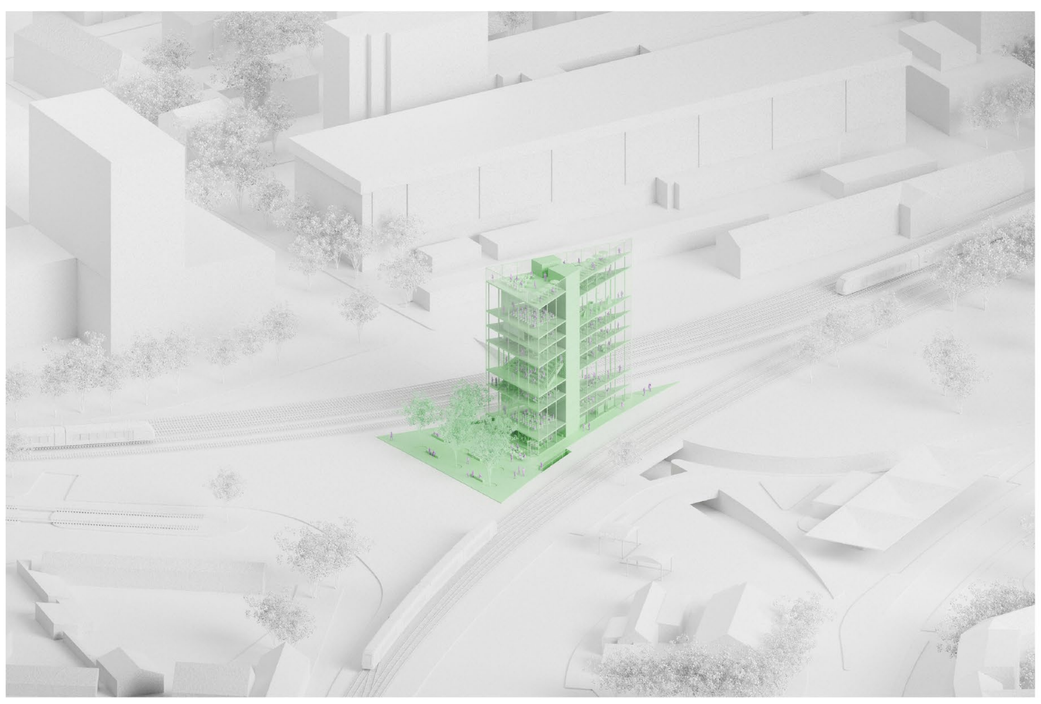


Intervencija na urbanistični ravni vzpostavlja novo povezavo ter zaključuje pomembno reprezentančno os med centrom mesta in parkom Tivoli, arhitekturno pa s svojo asimetrično zasnovo nevtralizira monumentalnost Šubičeve ulice, s čimer novonastali trg nad železnico približa neformalnosti vsakdana in tako omogoča razvoj raznolikih socialnih scenarijev.

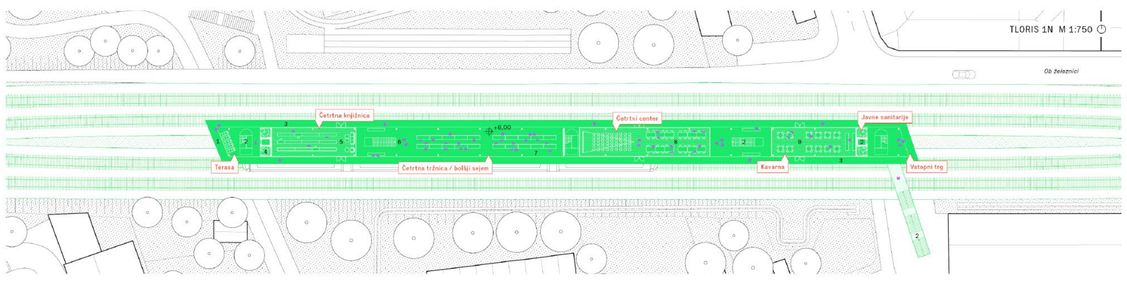


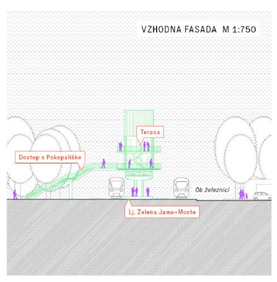


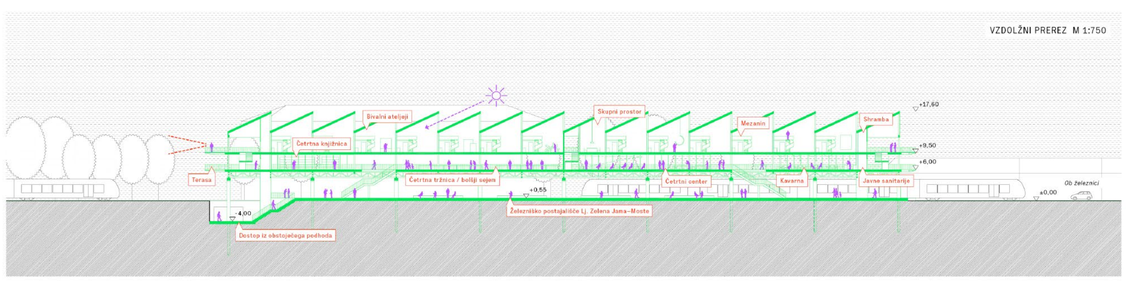


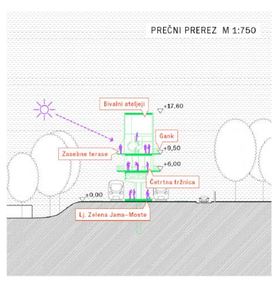


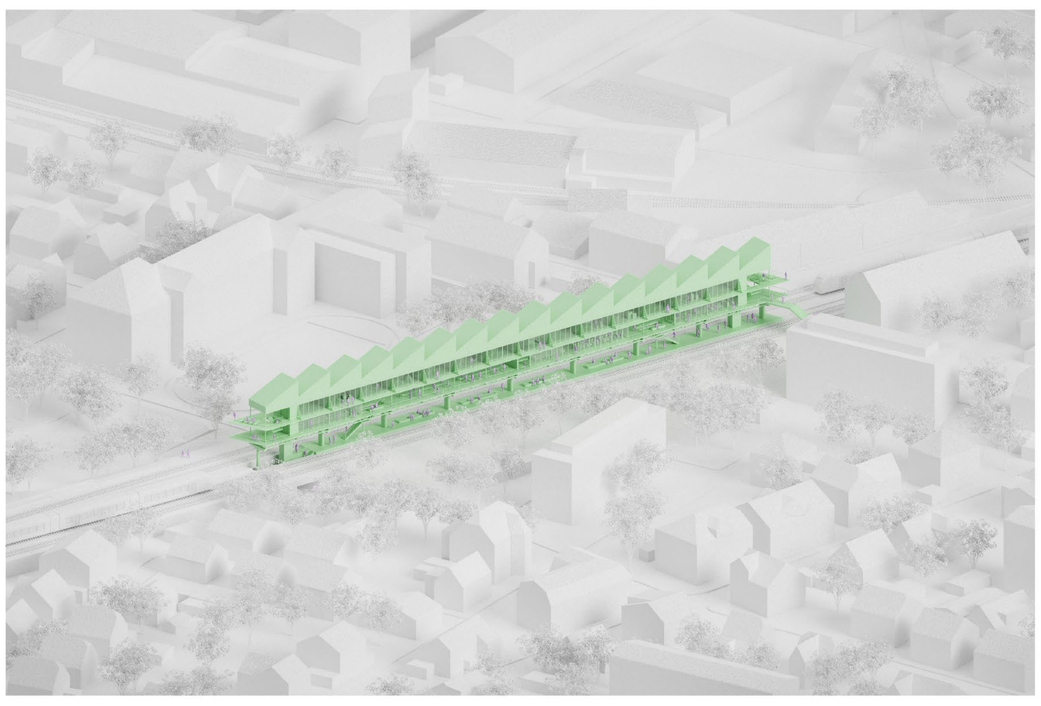
Medgeneracijski vertikalni programski hibrid – novo simbolno središče glavnega železniškega koridorja – oznanja začetek postopne preobrazbe desetletja spregledanega območja v neposredni bližini centra Ljubljane ter konsolidirane mestne četrti povezuje s predeloma Parmove in Uniona, ki bosta v prihodnosti postali pomembni soseski s heterogenimi programi.



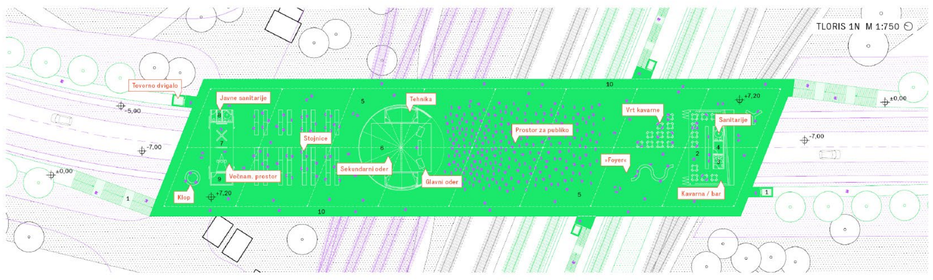


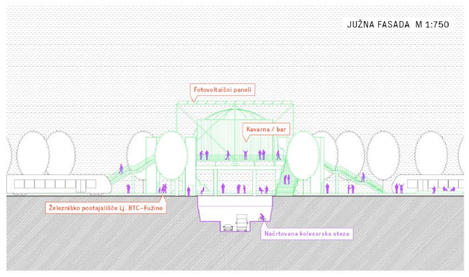


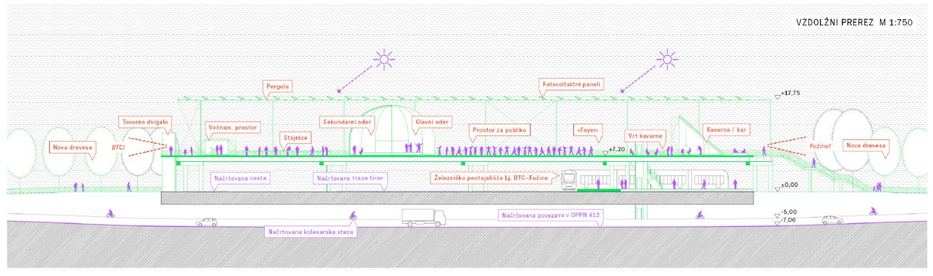


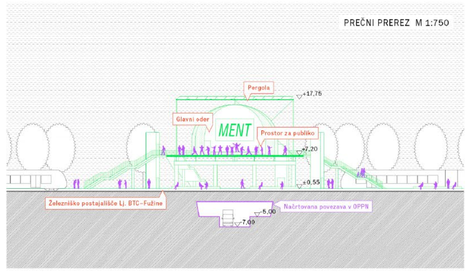


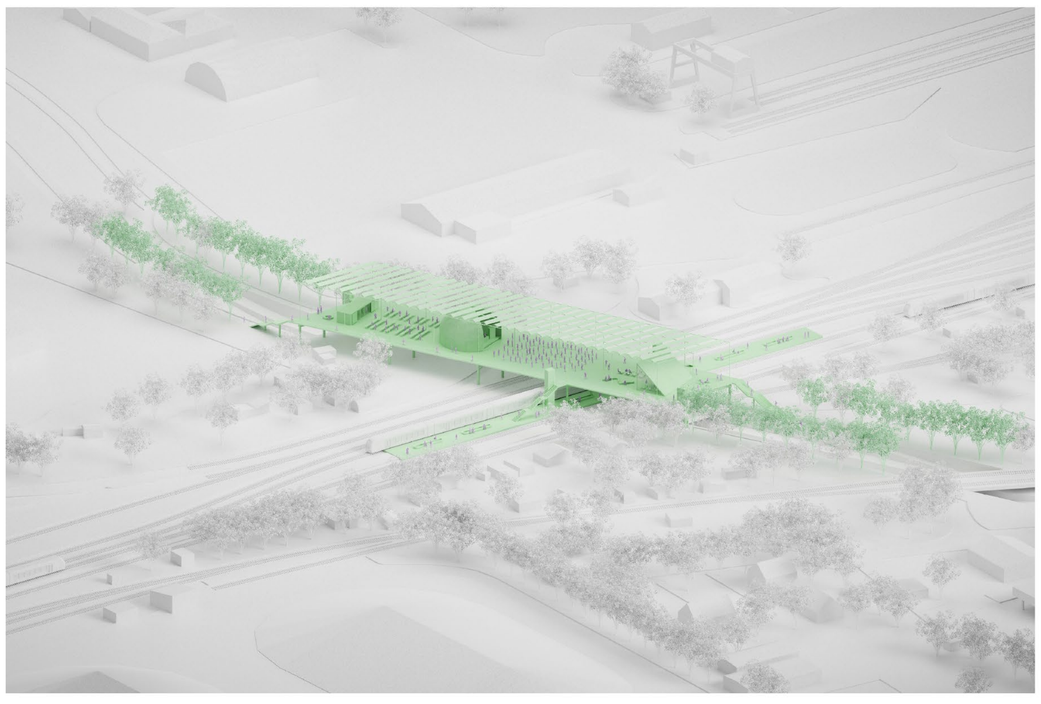
Dvoetažni volumen, superponiran na generično železniško postajališče, v prvem nadstropju ponuja nabor vsakodnevnih javnih programov za prebivalce in zaposlene okoliških četrti, nad njim pa se nahajajo bivalni ateljeji – program, ki preizprašuje smiselnost dopuščenih namenskih rab v območju železniške infrastrukture in definira formalni izraz projekta.











Povezovalno platformo – kritiko obstoječega OPPN – naseljujejo trije stalni paviljoni, ki funkcionirajo kot minimalni programski akumulatorji ter v kombinaciji z energetsko pergolo omogočajo heterogen nabor sezonskih kulturnih programov – koncertov, razstav, sejmov, predavanj, predstav – za prebivalce okoliških četrti kot tudi za širšo populacijo Ljubljane.