# IDEJNA ZASNOVA PRISTANIŠČA NA REKI LJUBLJANICI

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo  Avtor: Arne Vitorovič  Mentor: prof.mag. Anja Planišček  Somentor: doc. Gašper Medvešek  Leto izdelave: 2025/2026

## Glavne hidrološke značilnosti reke Ljubljanice;

*-plovbi zelo naklonjena reka, od Vrhnike do Lj ima manj kot meter padca*

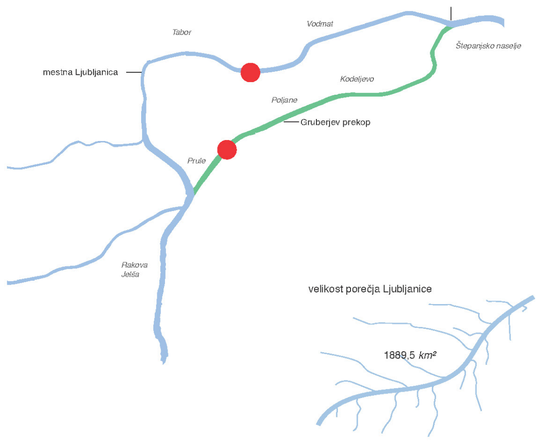
*-Njeno porečje obsega 1889,5 km², kar predstavlja slabo desetino površja Slovenije.*

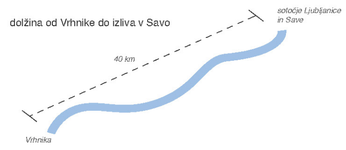
*-Od izvirov na Vrhniki do izliva v Savo meri približno 40 km, do vodomerne postaje Moste pa 28,6 km*

*-Ljubljanica je glavni vodotok Ljubljanskega barja*

*-Na Špici se Ljubljanica razdeli na mestno Ljubljanico in umetni Gruberjev prekop, ki predstavlja njen desni krak, oba krata se potem pri Štepanjskem naselju*

*-Mestna Ljubljanica ima zapornico pri Cukrarni na Ambroževem trgu, Gruberjev prekop pa na začetku Roške ceste*







Ljubljanica je imela v zgodovinskem razvoju Ljubljane in njenega širšega zaledja pomembno prometno, gospodarsko in prostorsko vlogo. Plovba po reki je bila ena ključnih oblik prevoza blaga in ljudi, saj je Ljubljanica povezovala notranjost današnjega slovenskega ozemlja z območjem Vrhnike, prek širših prometnih poti pa tudi z drugimi regijami.
Del Ljubljanice med Vrhniko in Ljubljano so regulirali že stari Rimljani, kar kaže na zgodnje prepoznavanje pomena reke kot prometne in gospodarske povezave.
Eden najpomembnejših zgodovinskih posegov v vodni sistem Ljubljanice je bila izgradnja Gruberjevega prekopa. Prekop je bil zgrajen v drugi polovici 18. stoletja, med letoma 1772 oziroma 1773 in 1780, z namenom hitrejšega odvajanja odvečne vode ter zmanjšanja poplavne ogroženosti Ljubljane in Ljubljanskega barja. S tem posegom je bilo staro mestno jedro prostorsko ločeno od južnega zaledja, saj je Gruberjev prekop skupaj z naravnim tokom Ljubljanice oblikoval območje mestnega središča kot nekakšen otok. Ureditev je imela pomembne posledice tako za vodnogospodarsko delovanje reke kot tudi za razvoj mestnega prostora.

Rečna plovba po Ljubljanici je bila v preteklosti mogoča z določenimi omejitvami, vendar je imela do sredine 19. stoletja, torej do obdobja intenzivnejšega razvoja železniškega prometa v takratni Avstriji, pomembno prometno in gospodarsko vlogo. Ljubljanica je bila plovna za manjša plovila, vodna pot do Vrhnike oziroma do območja izvirov Ljubljanice pa je služila kot trgovska povezava za posredovanje blaga proti Primorski in Italiji.
V času Ilirskih provinc je bila plovba na območju današnje Slovenije organizacijsko nadzorovana tudi prek Uprave za plovbo po Savi in Ljubljanici, kar pomeni, da je imel vodni promet v tem prostoru pomembno upravno in gospodarsko funkcijo.
Ljubljanica je bila pomembna tudi za oskrbo mesta. Po reki so v Ljubljano dovažali les iz iženskih in turjaških gozdov ter gradbeni kamen iz Podpeči, kar kaže na neposredno povezavo med vodnim prometom, gradnjo mesta in vsakdanjim gospodarskim življenjem. Plovba ni bila namenjena zgolj lokalnim potrebam, temveč je bila del širšega trgovskega sistema, v katerem je Vrhnika predstavljala pomembno vmesno točko med notranjostjo dežele in smerjo proti zahodu.

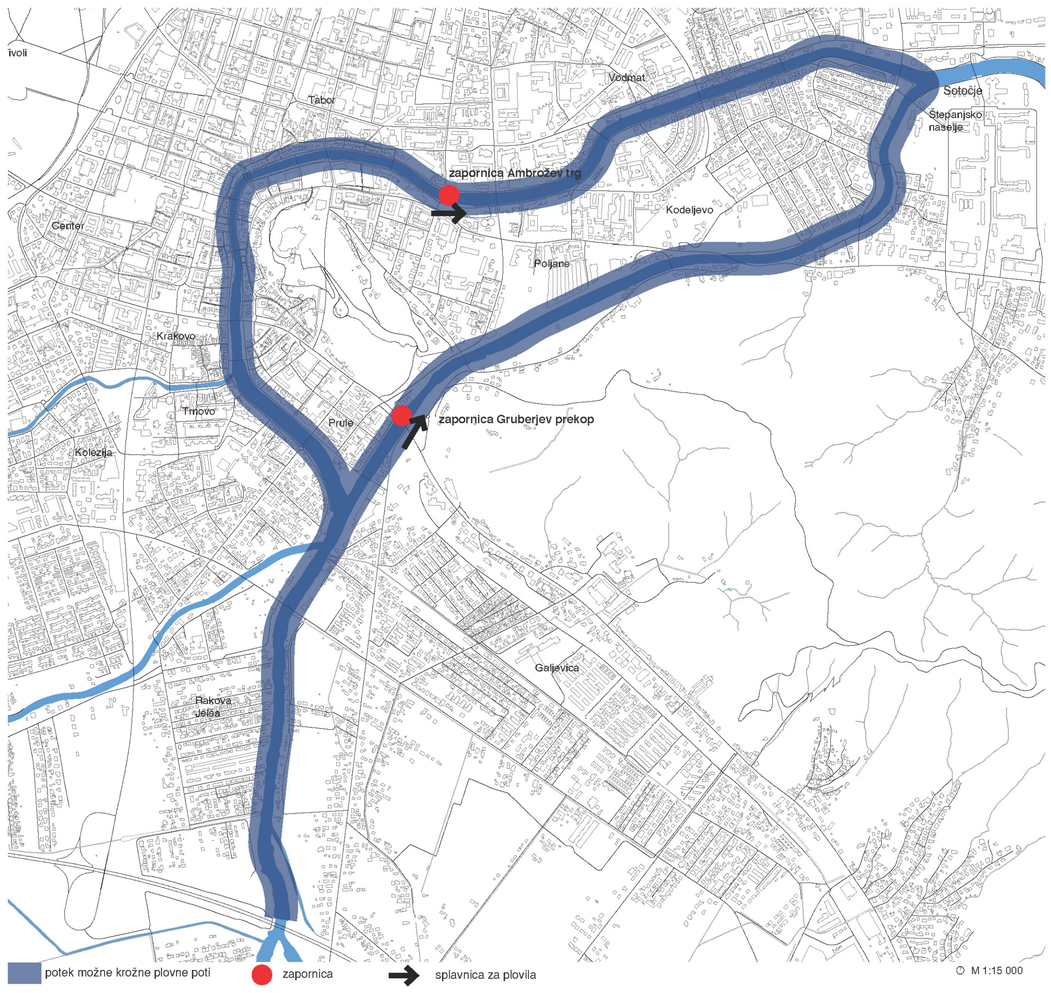
Zgodovina plovbe po Ljubljanici kaže, da reka ni bila zgolj naravni element, temveč ima pomembno prometno, gospodarsko in simbolno vlogo mesta. Njena vloga se je skozi čas spreminjala: od trgovske in transportne poti, prek nadzorovanega mestnega vhoda in pristaniškega prostora, do sodobnega javnega, rekreacijskega in potencialno trajnostno naravnanega mobilnostnega koridorja. Razumevanje te zgodovinske plasti je pomembno tudi pri sodobnem načrtovanju plovne poti, saj omogoča, da se nove ureditve navežejo na dolgo tradicijo uporabe Ljubljanice kot osrednje mestne in regionalne vodne povezave.

### Možnost vzpostavitve krožne plovne poti po Ljubljanici in Gruberjevem prekopu

Možnost krožne plovne poti po Ljubljanici in Gruberjevem prekopu predstavlja pomembno razvojno dopolnitev obstoječega sistema plovbe v mestnem območju Ljubljane. Takšna ureditev bi omogočila kontinuirano plovbo okoli Grajskega griča oziroma starega mestnega središča ter povezala vzhodni, osrednji in jugozahodni del mesta.

Nadaljnji razvoj takšne plovne povezave je povezan predvsem z ureditvijo zapornic, morebitno energetsko izrabo Ljubljanice, vzpostavitvijo ustreznih postajališč ter vključevanjem vodnega prometa v širši sistem trajnostne mobilnosti.
Leta 2026 je bila ob sprejetju uredbe o uporabi plovil na motorni pogon na Ljubljanici izpostavljena tudi možnost povezovanja vodnega prometa z javnim potniškim prometom prek sistema Urbana, kar nakazuje širši mobilnostni potencial Ljubljanice.
Vzpostavitev krožne plovne poti bi pri zapornici na Gruberjevem prekopu ter Plečnikovi zapornici pri Ambrožovem trgu zahtevala izgradnjo splavnice, ureditev postajališča za vodni promet ter sonaravnih ureditev za vodne organizme. Takšna ureditev se povezuje tudi z energetsko izrabo reke Ljubljanice, saj bi omogočila tudi izgradnjo manjše hidroelektrarne, kar pomeni proizvodnjo električne energije iz obnovljivega vira ter še bolj učinkovit nadzor odtoka vode iz Barja. Krožna plovna pot ne sme biti razumljena zgolj kot nova prometna povezava, temveč kot celovita prostorska ureditev, ki mora biti usklajena z obstoječim urbanim tkivom, varstvom kulturne dediščine, vodnogospodarskimi zahtevami, poplavno varnostjo in okoljskimi omejitvami.

## Območje krožne mestne plovne poti Ljubljanice




## Dejavnosti in aktivnosti na reki Ljubljanici



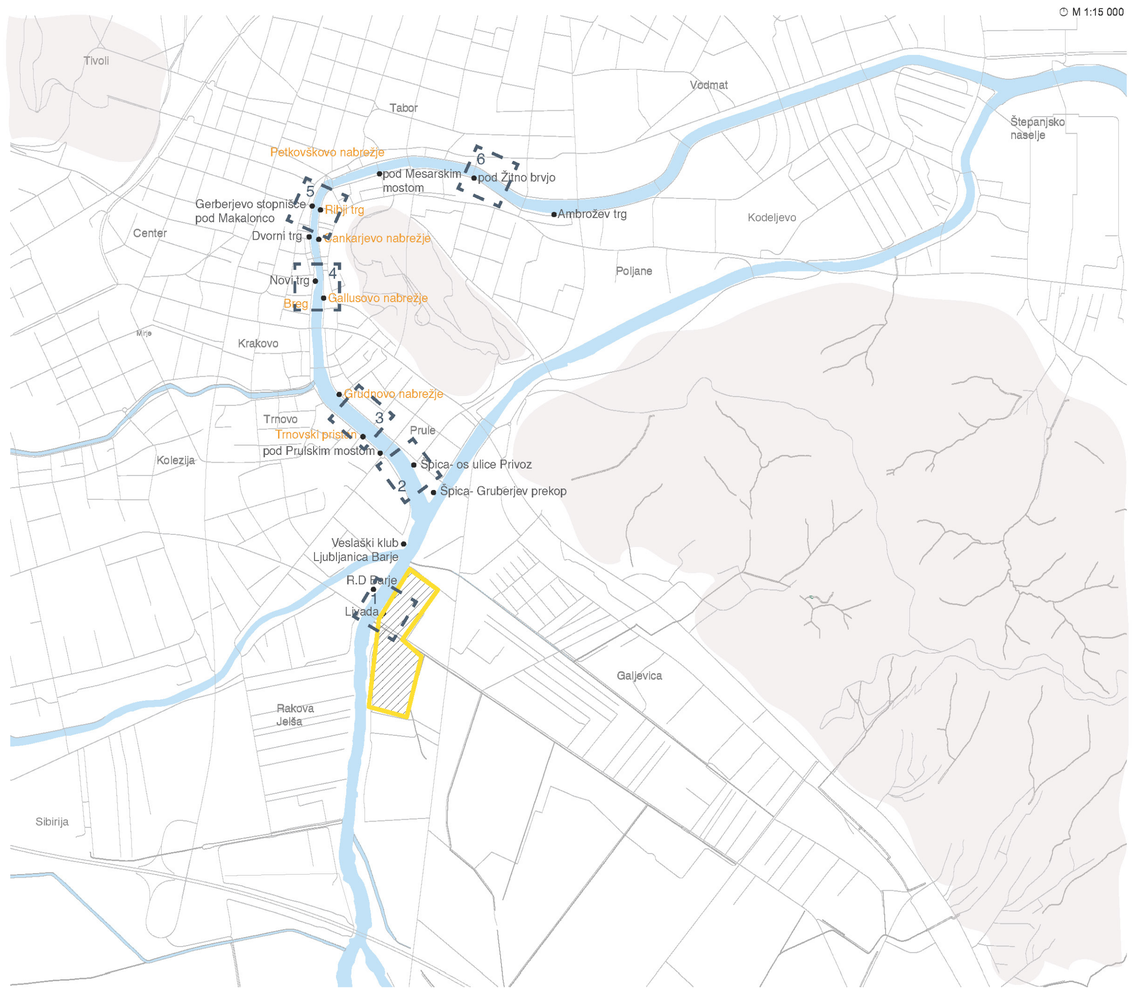

Dejavnosti na Ljubljanici so slabo razvite, čeprav je v zadnjih letih opaziti večje zanimanje za izrabo reke v športne in predvsem turistične namene. Na upravni enoti Ljubljana je trenutno registriranih 28 čolnov za javni prevoz. Dejansko se s prevozom oseb – turistov ukvarja okoli 20 lastnikov čolnov, preostali pa čolne uporabljajo le zase. Registracijo čolnov za javni prevoz je treba podaljševati vsako leto, vendar vsi lastniki tega ne spoštujejo. Nadzora ni.
Poleg omenjenih registriranih čolnov za javni prevoz, dolgih od 5 do 15 m, je na Ljubljanici (pretežno v Ljubljani) zasidranih približno še enkrat toliko neregistriranih čolnov za javni prevoz (daljših od 5 m). Približno polovica teh vsaj občasno opravlja dejavnost prevoza turistov. Nadzora ni.
Plovba za prevoz turistov je najintenzivnejša na območju mesta gorvodno do avtocestnega mostu. Pogosti so tudi izleti do Podpeči, čeprav plovba gorvodno od avtocestnega mostu ni dovoljena. Plovba od Podpeči do Vrhnike je redkejša.
Na celotni Ljubljanici od Vrhnike do Ljubljane je privezanih k bregu ali položenih na breg okoli 150 čolnov za zasebno rabo, krajših od 5 m. Skoraj v vseh primerih gre za morske čolne izdelovalca ELAN z motorjem Tomos 4. Tovrstni čolni glede na besedilo obstoječe uredbe o plovbi vozil na motorni pogon na reki Ljubljanici ne morejo biti registrirani. Nadzora ni.
Čeprav se obrečne prostočasne dejavnosti počasi razvijajo, je na reki Ljubljanici na območju Livade opaziti zgostitev športnih rečnih dejavnosti. Dobro je razvito veslanje; na desnem bregu Ljubljanice (v bližini gostilne Livada) se nahajajo Kajak klub Ljubljana, SUP klub Ljubljana in Jadralni klub Ljubljana, na levem bregu pa Veslaški klub Ljubljana ter Kajak kanu klub Levi breg.

Na območju mestnega središča Ljubljane je zgostitev plovbe za turistične in zasebne namene. S plovbo za turistične namene se po podatkih iz leta 2012 ukvarja 20 lastnikov čolnov, registriranih plovil za ta namen pa je 28. Danes je ta številka še višja, kar pomeni, da je plovil več, s tem pa tudi večja obremenjenost obrečnega prostora.
Pristan, ki omogoča privez več plovil, je na območju Špice-Gruberjevega kanala in omogoča privez 12 čolnov. Ostali so razpršeni po drugih privezih oziroma pristanih.
Ker je danes število registriranih čolnov za turistične namene še višje, to jasno nakazuje na potrebo po boljši infrastrukturi za privez, nadzoru nad plovbo, registraciji plovil, tehnično ustreznostjo ter servisom plovil in splošno varnost plovbe. V primeru krožne plovne poti ter integracije rečnega koridorja v mestni potniški promet v obliki rečne linije potniškega prometa pa je nujno potrebna vzpostavitev nadzora nad logistiko ter varnostjo rečne linije potniškega prometa.
Potrebna je torej vzpostavitev izpostave rečne kapitanije na Ljubljanici ter večjega pristana z vso potrebno infrastrukturo, ki bo dohajala bodoči razvoj Ljubljanice kot dopolnilne nosilke mobilnosti.

## Vstopno izstopna mesta ter nabrežja

Za zagotavljanje funkcionalne, varne in prostorsko smiselno umeščene plovne poti po Ljubljanici je pomembna analiza obstoječih pristanišč, privezov in vstopno-izstopnih mest. Ta mesta predstavljajo osnovno infrastrukturo za uporabo plovne poti, saj omogočajo vkrcavanje in izkrcavanje potnikov, dostop do reke ter povezovanje plovbe z obstoječim mestnim prostorom, javnimi površinami, kulturno dediščino in drugimi prometnimi sistemi.
V strokovnih podlagah za pripravo spremembe uredbe o uporabi plovil na motorni pogon na reki Ljubljanici je kot del predlaganega plovbnega območja obravnavanih več vstopno-izstopnih mest na Ljubljanici, pri čemer se ta razlikujejo med lokacijami s pridobljenimi vodnimi pravicami in lokacijami brez pridobljenih vodnih pravic.
Pri nadaljnjem razvoju plovne poti je treba obstoječa vstopno-izstopna mesta preveriti z vidika njihove dostopnosti, varnosti, tehničnega stanja, navezave na javni prostor in zmogljivosti za različne uporabnike. Pomembno je oceniti, ali so dostopi primerni za vsakodnevno uporabo, turistične skupine, starejše osebe, gibalno ovirane uporabnike, kolesarje in druge skupine. Prav tako je treba preveriti, ali posamezna mesta omogočajo varno pristajanje, zadostno širino prostora za čakanje in prehajanje, jasno orientacijo ter ustrezno povezavo z mestnimi programi v neposredni bližini.
Obravnavana vstopno-izstopna mesta je mogoče razumeti kot ključne točke za dostop ter uporabo plovne poti. Že vzpostavljena so predvsem v mestnem delu vodne poti Ljubljanice, pri čemer bi z vzpostavitvijo krožne plovne poti z Gruberjevim prekopom morali vključiti nove ter jih smiselno oblikovati.

Lokacija novega pristanišča je predvidena južno od mestnega jedra Ljubljane, na desnem bregu Ljubljanice pri Gostilni Livada, nasproti območja Ribiške družine Barje. Izbrana lokacija se nahaja malo pred razcepom reke na njen mestni tok in Gruberjev prekop




vstopno izstopno mesto
lokacija projekta
aksonometrični izrez območja

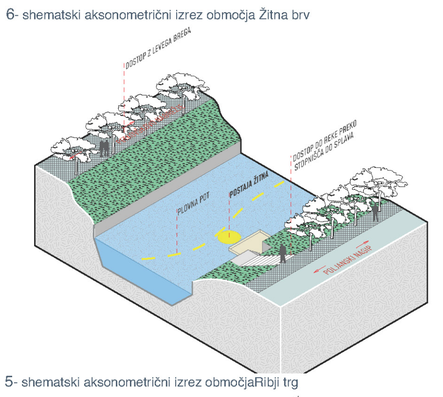
## Karakteristični aksonometrični izseki mestne plovne poti

Ne poti Ljubljanice skozi mestni del je že vzpostavljena mreža vstopno-izstopnih mest ter postajališč. Prikazani so različni shematični aksonometrični izrezi plovne poti mestnega jedra, s vstopno-izstopnimi mesti, dostopi do rečnega prostora ter rečni profil Ljubljanice.

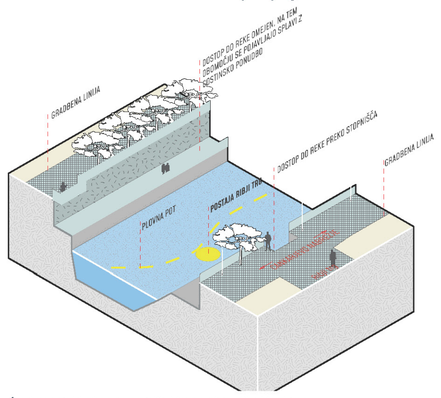
## Seznam vstopno-izstopnih mest

**- Livada**: Pristan na območju Livade je **lokacija s pridobljeno vodno pravico**. Gre za območje, kjer je raba reke povezana predvsem s športnimi in rekreacijskimi dejavnostmi ter gostinsko/turistično ponudbo.
**-Ribiška družina Barje**: Pristan leži nasproti pristanu Livada, torej na levem bregu Ljubljanice. **Vodnega dovoljenja nima.**
**-Veslaški klub Ljubljanica:** Lokacija je pomembna predvsem zaradi navezave na obstoječe športne in rekreacijske dejavnosti ob vodi.**Lokacija ima pridobljeno vodno pravico**
**-Špica-Gruberjev prekop: Lokacija ima pridobljeno vodno pravico.** Omogoča pristan 12 plovilom, vendar je za potrebe vseh uporabnikov rečnega prostora ter ponudnikom prevoza premajhno.
**-Os ulice privoz: Lokacija ima pridobljeno vodno pravico.** Njena glavna značilnost je navezava na mestno ulično mrežo in južni del mestnega območja Ljubljanice.
**-Prulski most:** Vstopno-izstopno mesto Prulski most je med l**okacijami brez pridobljene vodne pravice.** Omogoča dobro povezavo med obema bregovoma ter dostopnost za pešce in kolesarje.
**-Trnovski pristan: Vodnega dovoljenja nima.**
**-Grudnovo nabrežje:** Lokacija **nima pridobljene vodne pravice.**
**-Gallusovo nabrežje:** je med lokacijami **brez pridobljenih vodnih pravic.**
**-Novi trg:** vstopno-izstopno mesto **brez pridobljene vodne pravice.**
**-Cankarjevo nabežje:** vstopno-izstopno mesto **brez pridobljene vodne pravice.**
**-Mesarski most:** je lokacija **s pridobljeno vodno pravico,** hkrati pa je umeščena v izrazito turistično in programsko aktiven del mestnega jedra
**-Žitna brv:** je ena izmed lokacij **s pridobljeno vodno pravico.** Pomembna je zaradi navezave na peš povezave čez reko in širše mestno tkivo.
**-Ambrožev trg:** ni označeno kot vstopno mesto, vendar bo v primeru vzpostavitve krožne plovne poti lokacija kjer bo postavljena splavnica, ki bo omogočalo prehod plovilom naprej proti Mostam.

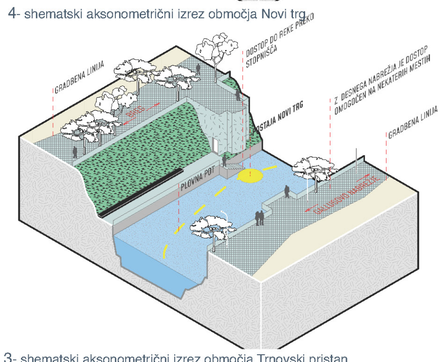
6- shematski aksonometrični izrez območja Žitna brv



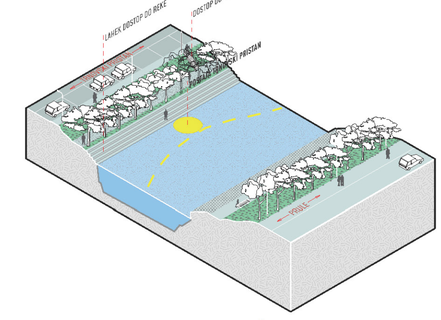

5- shematski aksonometrični izrez območjaRibji trg



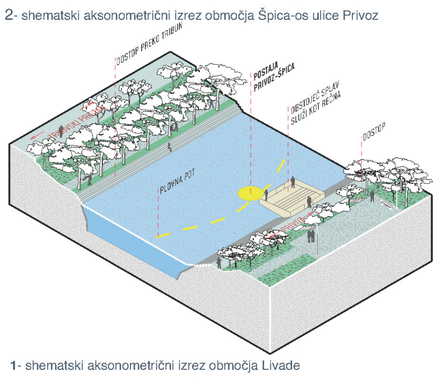

4- shematski aksonometrični izrez območja Novi trg



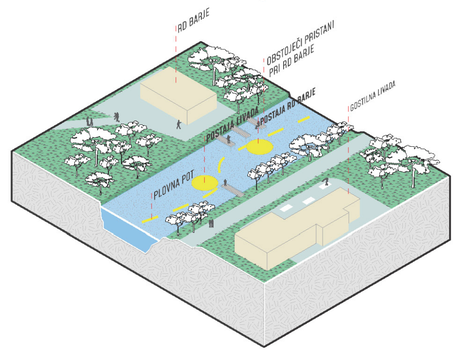

3- shematski aksonometrični izrez območja Trnovski pristan




2- shematski aksonometrični izrez območja Špica-os ulice Privoz




1- shematski aksonometrični izrez območja Livade



Posebno pomembno je tudi vprašanje upravljanja in nadzora nad plovbo.
Učinkovitost izvajanja pristojnosti na področju varnosti plovbe, reda v pristaniščih oziroma priveznih mestih, vzdrževanja plovnih poti in nadzora nad pripadajočo infrastrukturo je tesno povezana z institucionalno prisotnostjo pristojnih organov na lokalni ravni.
V tem kontekstu se kot smiselna rešitev izpostavlja možnost organizacijske okrepitve upravljanja plovbe po Ljubljanici, bodisi v obliki rečne kapitanije bodisi kot izpostava pristojnega državnega organa v Ljubljani. Takšna ureditev bi omogočila bolj neposreden in
učinkovitejši nadzor nad varnostjo plovbe, delovanjem pristanišč, vzdrževanjem infrastrukture, ravnanjem z odpadki s plovil ter ugotavljanjem plovbne sposobnosti manjših plovil.
Ker je na obravnavanem območju veslaštvo zelo razvito, na obeh bregovih Ljubljanice pa deluje več veslaških klubov, je smiselna organizacijska rešitev njihova združitev v nov veslaški center.

## Programska zasnova objekta A -Veslaški center ter kolesarski hotel

### Veslaški center

Nov veslaški center se nahaja v pritlični etaži objekta A.
Ker poteka veslaški kanal delno skozi objekt, imajo veslači neposreden dostop do kanala iz klubskih prostorov oziroma čolnarne veslaškega centra.
Čolnarna zaradi svoje višine omogoča hrambo 30 čolnov. Poleg treningov v kanalu imajo veslači možnost uporabe večjega prostora, namenjenega suhim treningom, treningu moči itd.
Na voljo je tudi soba za regeneracijo oziroma fizioterapijo, ki obsega masažne mize ter ledene kadi za hitrejše okrevanje in preprečevanje različnih športnih poškodb.
Večnamenski prostor je namenjen analizi treningov in tekem ter pogostitvi po tekmah.

### Kolesarski hotel

Hotel se nahaja v prvem in drugem nadstropju objekta, z izjemo sob, ki so umeščene ob obeh kolesarskih klančinah – ena vodi iz pritličja v prvo etažo, druga pa iz prve v drugo etažo.
Takšna zasnova omogoča, da je vsaka od sob, ki sledijo poteku klančine, umeščena na svoji višini.
Zasnova hotela je z vidika širine komunikacijskih poti in hodnikov prilagojena kolesarjem. Gostje imajo tudi možnost servisiranja koles na za to določenih mestih v objektu.
Sobe so zasnovane za dve ali štiri osebe, večje sobe pa omogočajo tudi uporabo manjše kuhinje v sami sobi.
Gostje lahko svoja kolesa hranijo pred sobo v za to namenjenem sistemu tipa Parkis, ki omogoča varno hrambo koles in ne zavzame veliko prostora, saj so kolesa shranjena vertikalno.
Hotel omogoča nastanitev v 53 sobah.

## Programska zasnova objekta B - Izpostava rečne kapitanije Ljubljana

V objekt je umeščena Izpostava rečne kapitanije, upravna enota za registracijo plovil in kapitanov ter hangar, ki omogoča servis ter vzdrževanje plovil.
Streha objekta je zasnovana kot javni prostor, z razgledom na rečni prostor ter zeleni okoliš, do katere je dostop omogočen preko stopnišča tribune.
Izpostava rečne kapitanije  izvaja upravne in strokovne naloge na področju varnosti plovbe in urejanja rečnega prometa.
Umeščena je v sklopu rečnega pristana kjer skrbi za red v pristanšču, ter vzdržuje pristaniško ter ostalo infrastrukturo rečnega koridorja. Vodi ladijski register ter nadzira potencialno krožno plovno pot.
Pristanišče je namenjeno rečnim plovilom velikosti od 2x5m do 5x15 m, zasnovano je tako, da omogoča obračalni krog 30m med obema vrstama privezanih plovil.
V ostalo pristaniško infrastrukturo spadajo tudi splavna klančina za plovila, območje suhih privezov, hangar za servis in pregled plovil ter električne polnilnice za čolne.

pogled na veslaški center/kolesarski



pogled na pristanišče



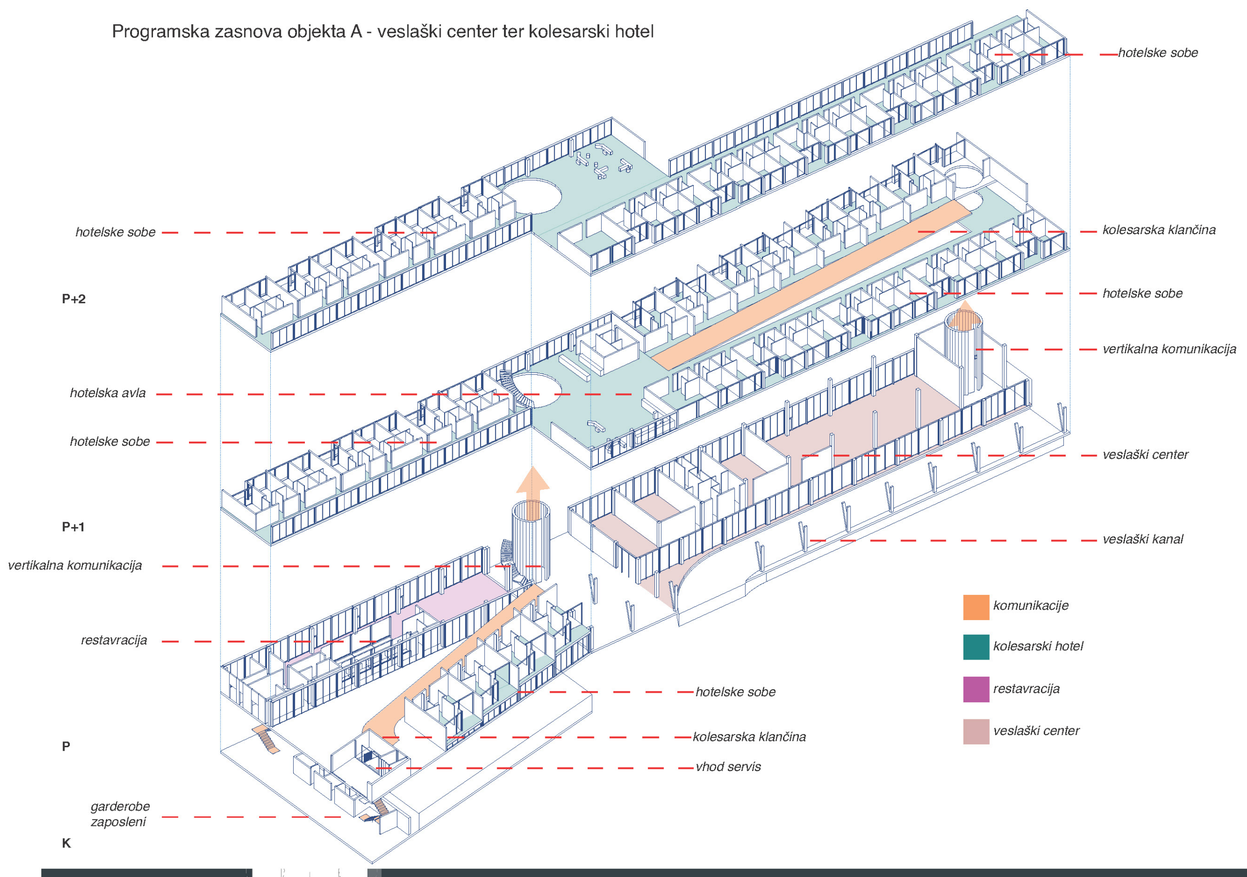
pogled na novo ureditev



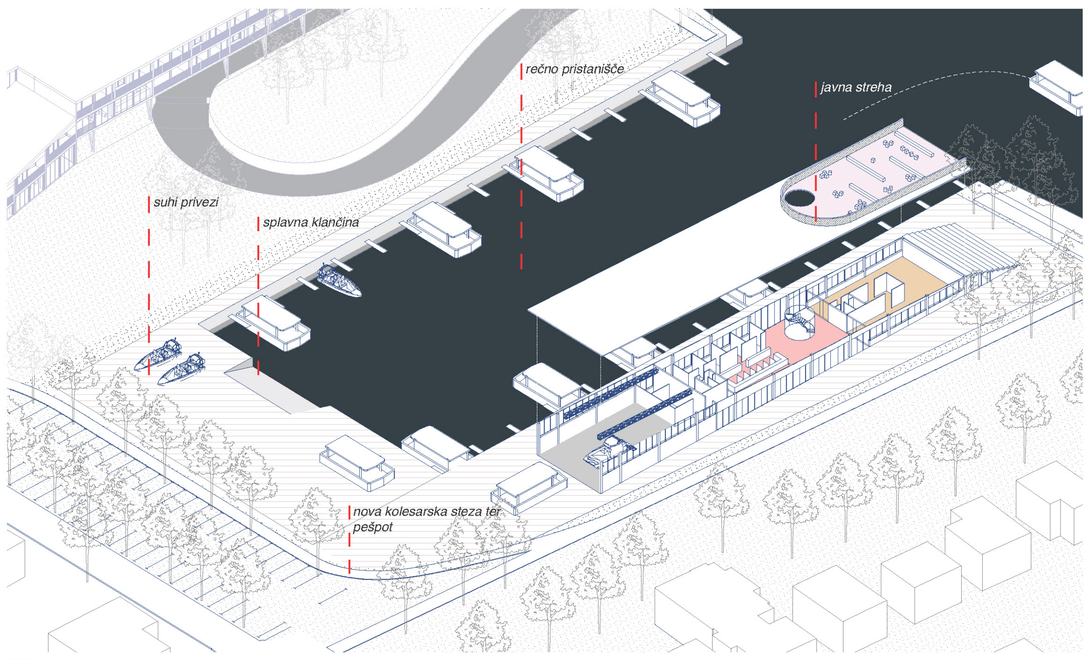
pogled na vhod kolesarskega hotela

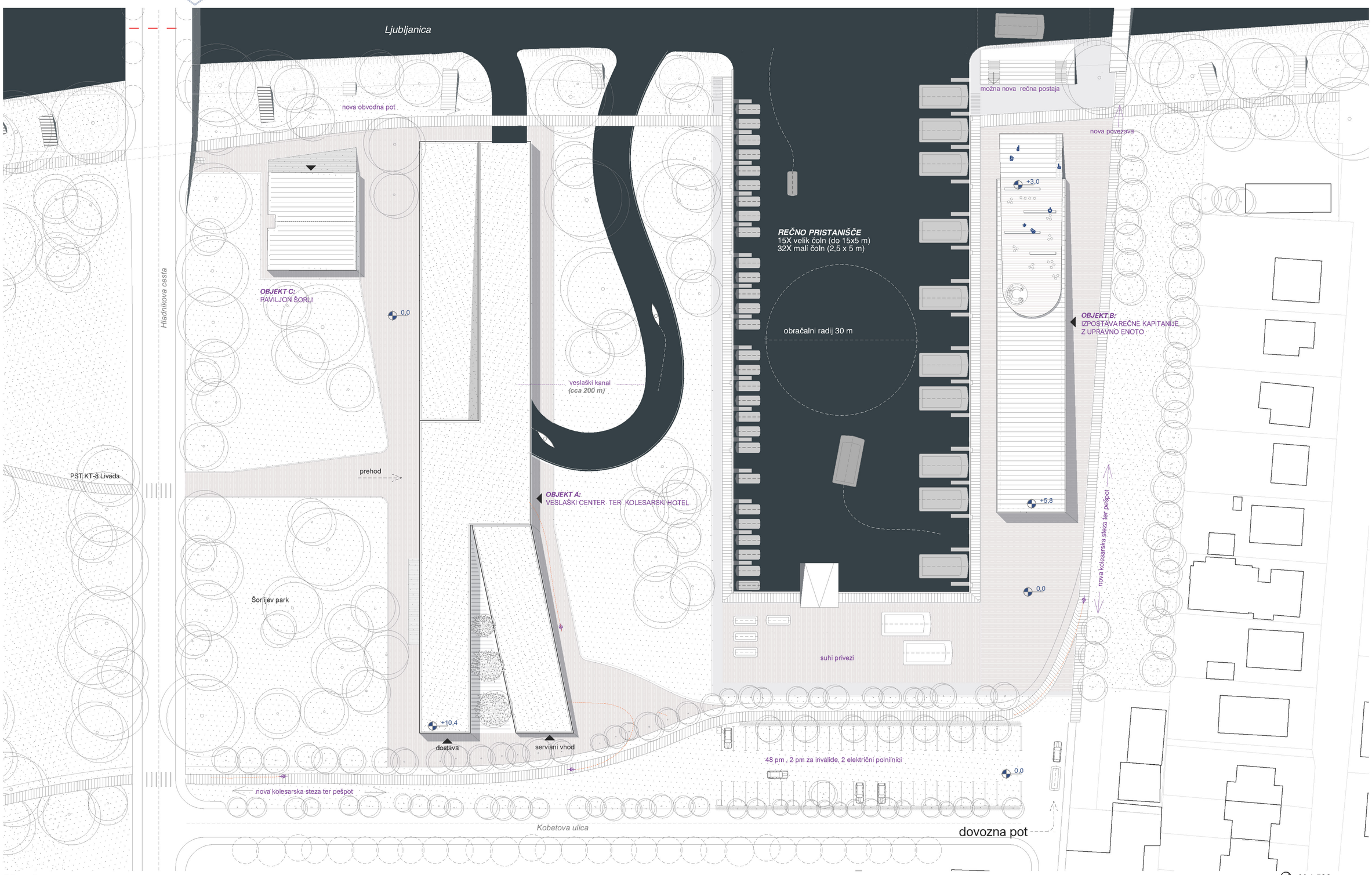


Programska zasnova objekta A - veslaški center ter kolesarski hotel




Programska zasnova objekta B- Izpostava rečne kapitanije Ljubljana ter pristanišče




Situacija

M 1:500