

poglobitev v Ljubljani

miha dešman



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
akcija
forum
prevodi

Ljubljana je mesto z izredno dediščino urbanizma in arhitekture, od srednjega veka preko baroka, 19. stoletja, secesije, modernizma do Plečnikove in Ravnikarjeve dobe. Kako nadaljevati gradnjo mesta v 21. stoletju?

Za upravljanje mesta potrebujemo povsem novo paradigmo. Določanje oblike je treba zamenjati z usmerjanjem procesov. To pa polje načrtovanja mesta neusmiljeno prestavlja iz rok arhitekta in urbanista v roke politikov, investorjev, kapitala. Usmerjanje se ruši, državna in upravna prisila odpoveduje in se rahlja.

Mesto je vse, kar imamo, je že pred desetletjem v prelomnem tekstu »What Ever Happened to Urbanism«¹ ugotovil Rem Koolhaas. Situacija laissez faire je nevzdržna, saj vodi v kaos. Ukvarjanje s sodobnim mestom, tudi v primeru Ljubljane, je izredno kompleksno početje. V posamičnih duelih z njim je vsakdo obsojen na neuspeh. Vedno se izkaže, da so stvari bolj zapletene in predvsem niso črno-bele, kot so videti na prvi pogled. Ravno zato je danes tako težko uravnavati mestni razvoj. Vedno znova je potrebno kritično prevrednotenje lastnih izhodišč. Potrebna je kritična pozicija, ki pa je drugačna od tiste, kakršne smo navajeni v zadnjem času – »nekritične« kritičnosti do vsega in vseh, brez trdne referenčne točke. Gre za kritično razumevanje prostora mesta, ki je v zadnjem času nekako ušlo iz zanimanja širše javnosti, politike, pa tudi stroke, za razmišljanje, ki vedno izhaja iz celote in zna upoštevati čim več plasti te vedno nepopravljivo nepopolne celote, kar je vsako živo mesto in tudi Ljubljana. Prepričan sem, da se moramo arhitekti tudi pri nas, kljub »realnemu« času poznega kapitalizma, ki, kot rečeno, ignorira dolgoročno planiranje, sistematično in stalno ukvarjati z mestom.

Še vedno je resnična tista ostra kritika mesta kot procesa produkcije in alienacije, katere protagonista sta bila pred desetletji Tafari in Rossi. »Stroka in politika« se mi v tej luči zdita kot dve strani Moebiusovega traka – blizu sta si, sta enaki, a se v realnosti nikoli ne srečata. Kot pravi Slavoj Žižek, med njima zeva »paralaktična zev«. Navidez se prekrivata, v resnici pa nimata nobene skupne točke, se izključujeta. Dimenzija arhitektove želje po obvladovanju in kreiranju tako postaja anahronistična in pogosto tragična, saj nima pravih možnosti za uresničitev.

Edina strokovna pozicija, ki zdrži, je konstruktivna kritična pozicija, ki vedno znova išče svoj široki strokovni in etični temelj. To vlogo imamo neodvisni strokovnjaki in v našem imenu organizacije civilne strokovne družbe. Prepoznati, spodbujati in podpreti moramo vsako iskreno pozitivno prizadevanje za kvaliteten urbanizem in arhitekturo mesta. Politika pa mora v procesih odločanja skrbeti za participacijo ter stalen in odprt dialog s civilno strokovno družbo. Delovati je treba na dolgi rok, transparentno, premišljeno in povezano. Te kulture upoštevanja in dialoga se bo treba še naučiti. Zaenkrat sta pri političnih in upravnih subjektih na državni in mestni ravni preveč prisotna strah in želja, da bi se izognili vsaki potencialni oviri. Zato je najbolj običajna taktika poskus manipuliranja z organizacijami civilne družbe. Upošteva se jih le toliko, kolikor so si sposobne izboriti, to pa ni dovolj, saj je na konceptualni ravni njihova vloga podcenjena in niso sistemsko sponzorirane. Če dodam, da je bila v preteklosti prav civilna sfera velikokrat instrumentalizirana in se le težko emancipira, je še toliko bolj razumljiva njena (pre)šibka in včasih premalo artikulirana pozicija.

Ljubljana je v obdobju zadnjih dveh desetletij razvoju v glavnem stagnirala. Ko pa se je pričela prebujati, se je nenadoma izkazalo, da ne sledi več samodejno dolgoročnemu, celostnemu načrtovanju, ampak razvoj postaja predvsem izkaz moči kapitala. V tej situaciji, ki preti z velikanskimi in nepopravljivimi napakami, je nedvomno tudi velik potencial. Zapletene in zablokirane razmere na področju načrtovanja so prehodna faza družbenega razvoja, ki bo minila in že mineva. Proces dozorevanja družbe in norme Evropske unije nas bodo, upam, peljale k normalni situaciji urejene družbe, v kateri veljajo načela pravnih norm in enakih možnosti. Mesta se morajo naučiti, kot pravi Winny Maas, združevati razvojne tehnike, s katerimi bodo obvladovala množico razpoložljivih informacij, in navsezadnje tudi sedanjo nezdružljivost različnih spoznanj in vrednot. Poskus županstva in mestne uprave, da na opisane izzive odgovorita z organizirano prostorsko politiko, ki se je pričela s predstavitvijo »Vizije 2025« in se nadaljuje s pripravo mestnega načrta, je velik korak v pravo smer. Ljubljana je mesto, ki se prebujata kot Trnpljica po dolgem spanju. Pričakovanja so velika. Čas bo prinesel odgovor, ali so ta pričakovanja realna, vendar je priložnost za preobrat v mestni prostorski politiki enkratna. Ob tem pa ne smemo spregledati, da se na obzoru prihodnosti vse bolj razločno rišejo tudi nekatere nevarne čeri. Vse bolj je prisotna ideja, da bi s posameznimi »velikimi projekti« pritegnili pozornost domačih in tujih investorjev. Z njihovo začetno razvojno spodbudo naj bi se drugi deli mesta razvili sami po sebi. Žal ta ideja nosi s sabo velika tveganja. Čim večji in močnejši je zasebni investitor, toliko manjši in težje izvedljiv je vpliv javnosti, stroke in celo politike. Naraščajoča »privatizacija« mesta nudi malo možnosti za uravnotežen, pravičen in trajnostni razvoj. Ni dovolj operativnost za vsako ceno, ki favorizira posamezne kratkoročne projekte investitorskega značaja. Mesto potrebuje javne investicije, namenjene izboljšanju javnega standarda in trajnostnemu mestu. Morda so možne in nujne bližnjice, ki pa morajo upoštevati uvid v zgoraj opisano celoto. Nova politika mora združevati, pokazati kreativnost in vizionarstvo, a ne pri kršenju, pač pa pri uveljavljanju pravnih in etičnih norm ter predpisov.

Vprašanje poglobitve železnice in z njim povezana ureditev območja železniške postaje je morda preskusni kamen te nove politike. Gre za projekt, kjer opažamo elemente teze o neenakopravnosti javnega v primerjavi z zasebnim. Mesto in država, ki bi morala igrati glavno vlogo, sta vse bolj izrinjena in njuna vloga postaja obrobna. Zgodba je, kot dokazuje akcija »Vizije II«, stara že vsaj tri četrta stoletja. Vsaka današnja poteza je brezupno ujeta v ta historični kontekst. Poglobitev železnice v Ljubljani je primer prostorsko časovnega načrtovanja, ki je do danes spodletelo že nekajkrat, čeprav je imelo vso strokovno utemeljenost. Ta številka ab-ja je namenjena predvsem zgodovini tega spodletelega projekta in tehtanju možnosti za njegovo morebitno uresničitev, poleg tega pa tudi drugim značilnostim, problemom in priložnostim mesta Ljubljana in države Slovenije, povezanim z urejanjem prostora in urbanizmom. V zadnjih nekaj letih je situacija postajala vse bolj eksplozivna. Če smem prerokovati, mislim, da se bo razrešila s turbulentno katarzo – ki pa se še niti ni zares pričela.

¹ Rem Koolhaas, »What Ever Happened to Urbanism?«, 1994, v: S,M,L,XL, OMA (in Bruce Mau), The Monicelli Press, New York, 1995, str. 959-971, prev. v: ab, 1995, št. 125, ponatis v: O urbanizmu. Kaj se dogaja s sodobnim mestom?, ur. Ilka Čerpes in Miha Dešman, Krtina, Ljubljana 2007.

o poglobitvi pogleda

aleksander
s. ostan



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

razpetost med resničnostjo in vizijami
ljublanskega (potniškega) središča

O simptomu: Sprehod po nekem »dogodku«

Pred kakšnim letom, ko se je listje že polno osipalo z drevja, sem prisostvoval zanimivi predstavi. In to ne kjerkoli, temveč v slavnostnem palaciju na gradu, dominantni točki mesta, od koder so ljubljanski polis nadzorovali in obvladovali že od prazgodovine. Lokacijo so najbrž izbrali tujci, ki strateški pomen gradov poznajo bolje od tistih, ki so jih po vojni večinoma uničevali ali prepustili propadanju. Že ob prihodu nas je sprejelo troje mož »v črnem«, urejenih strogo po poslovnem kodeksu. (tu izpu-

stim cel stavek). Na predstavitev »skrivnostnega« projekta postajnega centra Ljubljane je bil povabljen tudi DAL (čeprav zelo verjetno ni bil najbolj zaželen), prišli pa smo trije člani izvršnega odbora, ki smo se nekaj mesecev pred tem ukvarjali z razstavo o poglobitvi železnice. Ozračje me je metaforično spominjalo na enigmatično konspirativnost v pretresljivem filmu »Eyes wide shut« (»Široko razprte oči«) Stanleyja Kubricka, posnetem po romanu Arthurja Schnitzlerja; piarovsko ga je organizirala in vodila tista vplivna agencija, ki je tudi v naši

stroki zraven takoj, ko je treba spromovirati kakšno problematično gradnjo (recimo Kolizej).

Ko smo že sedeli, je prispel tudi posrečeni poslovno-akademski dvojec (z ali brez krmarja?), novo-pečeni župan s svojim mestnim arhitektom. Seveda ni manjkala niti siva eminenca ljubljanskega urbanizma zadnjih let, prejšnji predstojnik oddelka za prostor na MOL, o katerem se govori, da je eden glavnih botrov zakulisne zgodbe o PCL (in ki je, mimogrede, pred kratkim organiziral vabljeni natečaj - tokrat že kot (so)lastnik (!?) - na svojem me-





ga zemljišču ob Linhartovi, o čemer so mediji na kratko že poročali).

Po vseh polikanih in ugajenih uvodnih nagovorih, kopici števil, referenc ter predstavljeni strukturi mednarodnih delničarjev te multinacionalke je končno nastopil še težko pričakovani Helmut Jahn, ena od globalnih (komercialnih) arhitekturnih »zvezd«, ki se po vsem svetu ukvarja z gradnjo nebotičnikov. Arhitekt, ki so ga posebej za ta dogodek očitno prvič privlekli v Ljubljano, si je vzel kar nekaj časa, da je v svoji nemški amerikanščini dolgovезno in z nepotrebnimi detajli predstavil »svoj« projekt, medtem ko so njegovi poslovni botri, ki ga v »dolino šentflorjansko« gotovo niso pripeljali le po naključju (»second league architect za second cities«), rahlo naveličano, a stoično prenašali »to strokovno nakladanje«. Iz njihovih pogledov se je dalo razbrati: potrпimo pač, naj ima teh nekaj minut, da pogladi svoj napihnjени ego; dokler nam omogoča velikanske biznise, ga pač moramo prenašati, sicer pa je tako ali tako vsak arhitekt nebodigatreba... Tu me je prešinila cineastična referenca iz kulturnega Vidorjevega filma »The Fountainhead« (»Upornik«) iz leta 1949, posnetega po romanu The Fountainhead, katerega vsebina naj bi povzemala motive iz življenja F. L. Wrighta (slednji se je iz središča korporativne Amerike, ki je v duhu, kot ga opisujem zgoraj, delovala že v tistih časih, raje umaknil v svoje »umetniške komune« v Taliesinih, da je svoj ustvarjalni izvir ohranjal nedotaknjen od manipulacij metropolitanske izmuzljivosti).

V vsebinskem smislu pa je ob predstavitvi projekta postalo jasno predvsem nekaj: prikazane podobice so obravnavale le manjši del siceršnjega območja PCL, in še to le komercialno najbolj zanimivega in višinsko najbolj eksponiranega, tistega, ki se približa Dunajski. Osrednji, javni del potniškega centra, železniško (in avtobusno) postajo, harfo in neposredno spremljajoče programe, ki so jedro in smisel celotnega posega, so zasenčili, niso ga obravnavali, preprosto obšli so ga kot slepo pego širšega območja. Sklop širšega komercialnega programa s trgovinami, hoteli, poslovnimi prostori in stanovanji, ki bi moral po naravi stvari (in projekta) kvečjemu dopolniti in obogatiti javni del programa, je očitno postal cilj in smisel vsega početja. Simptomatično sta se vzrok in posledica pri projektu zamenjala, nepreglednost odločanja in postopkov o celotnem PCL pa se je le še zgostila... Ob zaključku so natančno obdelani renderji (fotomontaže) samo še potrdili nepremišljeno umeščenost kompleksa na strateško pomembno lokacijo; celotno zgodbo so umestili nekam v anonimno horizontalno pokrajino, ki še ni slišala za scenografijo Ljubljanske kotline s Kamniškimi alpami. Globalna »arhitektura«, vržena v prostor, povsem mimo kakršnegakoli »genius loci«, ob tem pa tudi sama na sebi povprečno oblikovana, šolsko simplificirana glede na kompleksen kulturni kontekst srednjeevropskega mesta. Prodajanje »know-howa« nekaterim vzhodnoevropskim prestolnicam pač ne more biti merilo za Ljubljano; glede na njeno zgodovino,

tradicijo in stavbarsko kulturo (tudi najnovejšo) bi morali pokazati bistveno večjo ambicijo pri snovanju svoje arhitekture, še posebno če gre za tako eminentne centralne lege, kot je omenjena. Za povrh se je izkazalo še to, da je bila zasnova speljana mimo izhodišč takrat že sprejetega lokacijskega načrta in njegovih gabaritov. Če bi hoteli pridobiti vrhunske rešitve, bi morali nujno organizirati javni, odprti urbanistični in arhitekturni natečaj. Toda to očitno ne bi bilo v skladu z nereflektiranim stapedom oz. »blitzkriegom«, ki se trenutno dogaja pri posegih v prostor v Ljubljani. Ali ta izhaja le iz preuranjenih in nerealno ocenjenih predvolilnih obljub ali tudi iz drugih vzgibov, bo kmalu jasno. Seveda na predstavitvi ni manjkala niti bleščeča maketa, okoli katere so se kot okoli sicer nedosegljive igračke po zaključku uradnega programa nagnetli različni akterji in statisti PCL.

O nesorazmerjih: Med Poglobitvijo in »poglobitvicami«

In kar je bilo ob vsem skupaj glede na poglobitev železnice, za katero smo se pri društvu v zadnjem času posebno angažirali in okoli katere se je zdelo, da smo dosegli visoko stopnjo strokovnega konsenza, najbolj očitno: predlagana rešitev je prehitela in okupirala potencialni teritorij poglobitve. Čeprav »avtorji« rešitve pravijo, da možnost poglobitve ostaja odprta, je nenaivnemu, realističnemu pogledu hitro jasno – časi optimizma okoli razstave so mimo, potrebi po politični opreznosti in



Okrogla miza v Kresiji, 13.12.2006, udeleženci okrogle mize: Ljubo Žerak, Andrej Hrausky, Metka Čermelč, Aleksander S. Ostan, Milran Gajšek, Janez Koželj

promociji sta mimo, poglobitev je bila očitno le predvolilna politična floskula. Sprega kapitala in politike hoče predvsem kratkoročne, hitre učinke za svoje vloške; eni denar, drugi glasove, na koncu koncev oboji le denar. Le kdo bi čakal na spremembe urbanističnih dokumentov, odprte natečaje z novimi pogoji, angažmaje za pridobitev evropskih (in drugih) sredstev ali pogajanja z okostelnim železniškim lobijem oz. neodzivno državo? (pri naslednjem odstavku sem retorično (nemotivno?) spraševanje spremenil v odločnejšo afirmacijo, sicer pa so dikcije ohranjene; primerjaj)

In vendar je jasno, da bi morali pri velikih mestnih projektih opustiti spekulativno »razmišljanje« o hitrih zaslužkih v turbo(folk) ritmu, namesto tega pa vzpodbujati resna razmišljanja o prostorsko dolgoročnih rešitvah in spremljajočih zmernih, vendar kumulativnih finančnih učinkih. Ogromne površine visokovrednih zemljišč (po oceni približno štirikrat več kot pri ohranitvi tirov na površini!) so izjemen, centralni prestolnični potencial in neverjetna dodana vrednost poglobitve. Z zemljišči bi morali ravnati kot dober gospodar in v javno korist, ne pa da se jih razprodaja na hitro in netransparentno, s hkratnimi malimi, partikularnimi koristmi za posameznike, ki so vključeni v igro. Namesto da vso stvar (s profitom vred) preprosto predajamo tujcem (mi pa mirno in ležerno živimo naprej...), zastavimo inven-

tivno, kreativno, projektno reševanje te kompleksne (prostorske, logistične in finančne) problematike! Vključimo potenciale domače stroke in operative, vzpostavimo cvetoč gospodarski poligon, od katerega bo imelo neposredne in posredne koristi mnogo panog, strok in skupnosti v širši Sloveniji.

Kako je pravzaprav mogoče, da z nekaterih pozicij Ljubljani očitajo »logiko prizidkarstva« - torej logiko majhnih, previdnih korakov, ki bolj dopolnjujejo kot rušijo, metodo, ki je za majhno, relativno dobro ohranjeno urbano sredino v urbanističnem in arhitekturnem smislu marsikdaj pravzaprav zelo relevantna (seveda pa ne vedno!) – medtem ko podobno logiko polno in brez pridržkov zagovarjajo pri velikih infrastrukturnih projektih, ki bi resnično lahko strukturno premaknili (fizične in mentalne) meje mesta, ne da bi ob tem kaj kakovostnega uničili (celo obratno, le osvobajajo!)? Kako lahko hkrati planirajo majhne, lokalno-točkovne »poglobitve« v zgodovinskem jedru, na bistveno bolj občutljivih (oz. celostno urbanistično, pa tudi zgolj prometno neumestnih) lokacijah, kot sta Kongresni trg in predvsem Tržnica, saj ne rešujejo nič bistvenega, sistemskega? Ti posegi bi namesto garaž ob ringih in ureditve učinkovitega javnega potniškega prometa individualni promet v središču mesta predvsem dodatno generirali oz. zgostili, ob tem pa uničili še del kulturne in naravne dediščine in vsaj v primeru tr-

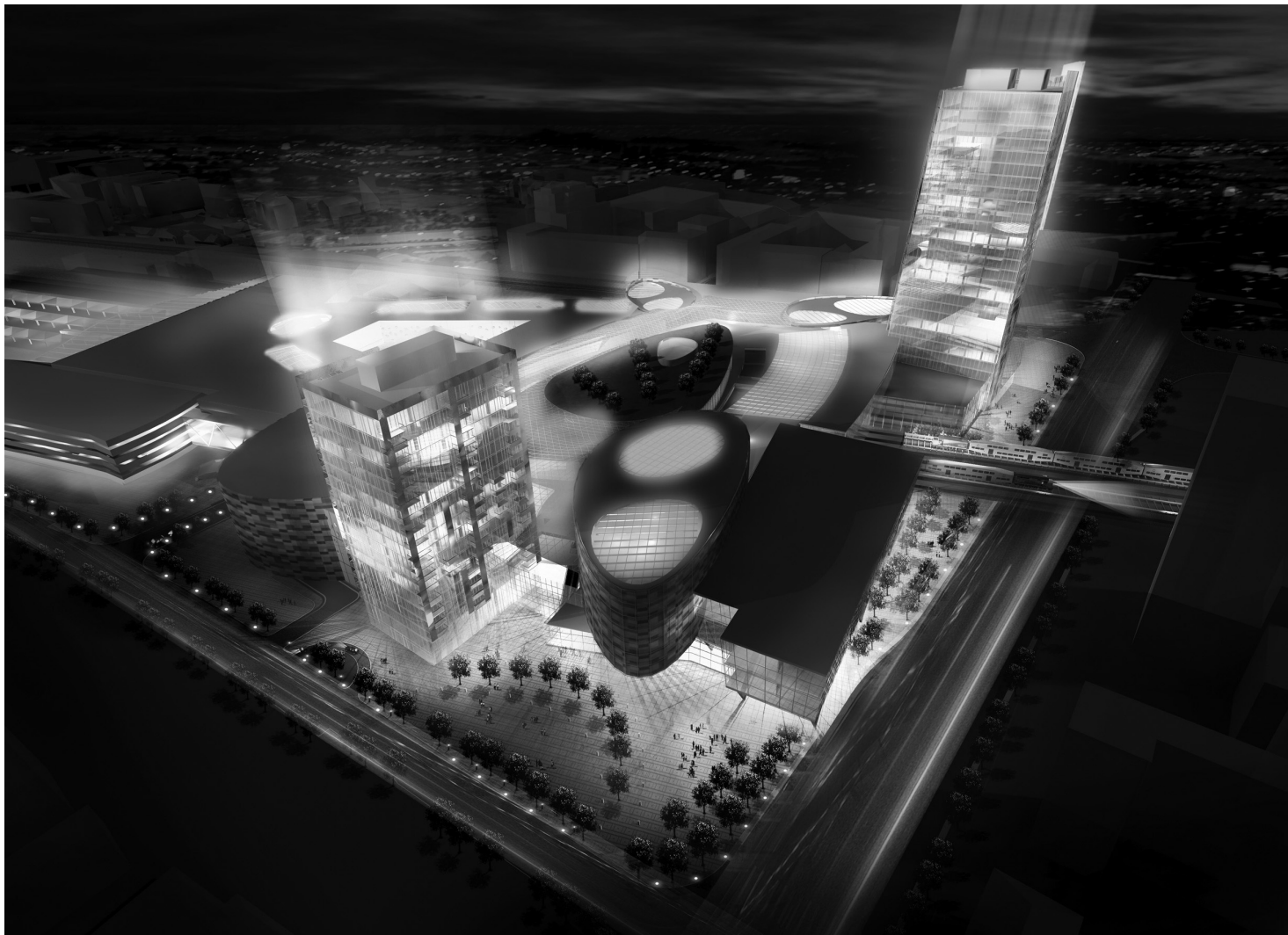
žnice še družbeno-socialno-ekološki potencial polno delujočega prostora druženja. Če se že odločamo za mirujoči promet v centru, bi bila predlagana garaža pod grajskim gričem ob vseh dilemah, ki jih odpira, vsekakor temeljitejša in celovitejša rešitev problema parkiranja tako za prebivalce kot tudi obiskovalce mestnega središča, hkrati pa ob poseganju v »nikogaršnjo zemljo« ne bi rušila. Pretirana skrb za fetišizirane avtomobile (ob podhranjeni skrbi za železnice) kaže vrednote te družbe, hkrati pa razmerja med posameznim in skupnostnim, tako na sistemski kot tudi individualni ravni.

Večnivojska poglobitev železniških tirov bi bila torej v nasprotju z omenjenimi kratkoročnimi, nepremišljenimi »poglobitvicami / brkljanji / razkopavanji« pravi kopernikanski obrat, za katerega je treba odmrzniti zamrznjene predsodke in ustaljene predstave, da bi se odprla perspektiva novega horizonta, obzorje poglobljenega pogleda.

O res-nič-nosti:

Kje smo le leto po DAL-ovi razstavi?

Skoraj leto je torej naokoli, odkar smo pri Društvu arhitektov Ljubljana pripravili že drugo razstavo z okvirnim naslovom »Vizije so II«, tokrat o zgodovini idej o poglobljanju železniškega koridorja v naši prestolnici. In pred vami je številka ab, ki vam v posebnem tematskem bloku predstavlja tako zgoščen





povzetek te razstave kot tudi nekatere novejšje refleksije o temi, ki spominja na »gordijski voz« ljubljanskega urbanizma. Če razvozlamoz voz, gremo naprej, če ne, se zaustavimo. Travmatičnega problema se »junaki stroke« (kaj šele politike) niso upali lotevati od Kardeljeve prepovedi na začetku šestdesetih naprej. Na IO DAL in tudi drugje sem bil še pred nekaj leti skoraj zasmehovan, ko sem trmasto vztrajal pri ponovnem odpiranju tega problema (češ, ta vlak se je že davno odpeljal), pa tudi mednarodni natečaj leta 2002 je popolnoma spregledal našo rešitev, ki je to možnost preverila, rešila in utemeljila kljub eksplicitni prepovedi (!) poglobljanja. Lani pa »kar naenkrat« (zaradi angažmaja nekaj vztrajnih entuziastov in naše razstave) v predvolilnem boju za ljubljanskega župana skoraj ni bilo več kandidata, ki v svojem političnem (prostorskem) programu ne bi prisegal na poglobitev. Kljub temu so se »vremenske razmere« okoli železniškega vozlišča odtlej spet spremenile in zdi se mi, kot da odsotnost zavesti o pomenu poglobitve pri tistih, ki odločajo, spominja na neko drugo ignoranco. Usodna resnost grožnje o ireverzibilnih učinkih globalnega segrevanja ni segla do zavesti ključnim voditeljem, ki vplivajo na svetovne klimatske razmere; kot da njihov pogled še vedno drsi le preko dnevno spreminjajočih se vremenskih napovedi, ne da bi ugledal dolgoročni horizont časa.

Medtem je namreč »vizionarski« dogodek, opisan v uvodu tega teksta, napravil korak proti realnosti. Pred nekaj dnevi se je fotomontaža zgoraj opisane kompleksa v obliki celostranskega oglasa znašla na straneh osrednjega slovenskega dnevnika. Pod mastnim, »poetičnim« naslovom: »Naslednja postaja: prihodnost« so jo predstavili rahlo predelano in dodelano, vendar žal še slabšo od prve verzije in jo poimenovali »Emonika« oz. Emonika City Center. Zveneče ime, ki skuša biti mednarodno, udarno in všečno, v resnici pa le razkriva notranje sorodnosti z dosežki vojaške rimske arhitekture in splošnimi vrednotami v času Emone: primerljiva je tako »globalnost« obeh arhitektur (indiferentnost do konteksta), kot tudi dekadenca in skorumpiranost obeh obdobj.

In če so prvič pogumno o projektu poročali po avgustovskem podpisu pogodbe med ljubljanskim županom in multinacionalko, se je zdaj še bolj udarno pojavil v medijih zato, ker je pogodbo s strateškim partnerjem končno podpisala še država. Morda smo naivno upali, da se bo slednja streznila in postavila poglobitev železniških tirov kot pogoj za komercialni projekt, a smo se pošteno ušteli; tudi država se obnaša kot navaden mešetar, ki si je obzorje zastrl s plašnicami. Ali kot v Andersenovi zgodbi »Kakor napravi stari, je zmeraj prav«, kjer mož konja na semnju tako dolgo zamenjuje za manj vredne stvari, da ima v rokah končno le še vrečo obtolčenih jabolk. Ko se mu tujca – Angleža – v gostilni ne moreta dovolj načuditi, da je bil sposoben storiti kaj takega, se še pohvali, da ga bo žena za to nagradila, in ju povabi, da temu tudi prisostvujeta.

Podobno »podjetniško žilico« demonstrira tudi sicer »menedžersko« vodeno mesto – mediji poročajo, da je slednje od izbranega izvajalca dobilo poklonjeno na videz zajetno vsoto 2 milijona evrov (donacijo, o kateri sicer ni bil objavljen še noben dokument, lahko razumemo tudi kot provizijo za izbor). Ta pa postane absurdno smešna že, če nam je vsaj približno jasno, ob kakšnih pogojih bi partner dobil ogromna zemljišča ob železniških progah, in ko si okvirno predstavljamo, kakšne finančne presežke bi že ob njihovi prodaji tudi požel.

»Sinergija« med mestom in državo, mnenja »neodvisnih« medijev in smernice Evropske unije

Država in mesto kot partnerja bi pri tako pomembni odločitvi oz. projektu morala preseči (kvazi) »ideološke« razlike, zastaviti skupno strategijo in postaviti jasne pogoje strateškemu partnerju. In medtem ko prva z državnim lokacijskim načrtom za to območje še pričela ni (in torej še vedno ni jasno niti, kakšni bodo železniški koridorji skozi Ljubljano, koliko jih bo in kje ter na katerih kotah bodo potekali, kako bodo usklajeni potniški, tovarni, hitri in medmestni promet...), je druga že sredi ponovne spremembe lokacijskega načrta za PCL, ki postajno dvorano z vsemi komercialnimi dodatki vred dviga v prvo nadstropje nad tيره! Zelo težko je verjeti, da bo taka razporeditev programa lahko smiselna tudi ob eventualni poglobitvi (da bodo ljudje iz denivelirane postaje z veseljem »potovali« nekaj deset metrov navzgor po nakupih v nadstropju, da bi se ponovno vračali na zemljo ali celo v kletno dvorano).

Morda ni naključje, da je zastojniški tedenski časnik, ki nas vsak vikend že navsezgodaj neprosto voljno pozdravlja s svojimi pretežno komercialnimi vsebinami, pa mu marsikdaj uidejo »resničke«, ki v »resnih« časopisih ne bi mogle pricurjati na dan, v zadnjih tednih objavil dva skoraj nasprotujoča si članka na temo potniškega centra. Prvi je v zgoščeni maniri na celi strani korektno povzel glavne argumente za poglobitev železnice v Ljubljani (predstavljene s strani enega od njenih glavnih strokovnih zagovornikov), medtem ko je drugi o »Emoniki« na dveh straneh spregovoril v izrazito propagandnem tonu (evidentno povzetem po investitorjevih predstavah), med drugim tudi s stavkom: »Morebitna poglobitev ne bo ovirala izgradnje komercialnega dela centra«. Kako prosim? Tu gre vendar za prav nasprotno nevarnost: depilirani center naj (ne) bi oviral možnosti poglobitve (in s tem celovite regeneracije in reurbanizacije nove Ljubljane). In to napiše časopis, ki le teden prej na naslovnici objavi masten naslov: »Smo in ostajamo v službi bralcev, ne gradbincev!« Za nameček pa vse skupaj v izgrajeni in delujoči obliki obljublja(jo) v smešno iluzornih dveh (komercialni del) oz. dveh letih in pol (javno logistični del), in to v času, ko še niso sprejeti niti urbanistični doku-

menti, da o arhitekturnih delih projekta ne govorimo. Kako le naj se naivni in laični bralec med temi nasprotujočimi se mnenji sploh znajde?

In medtem ko Evropska unija s svojimi (tudi prostorskimi) smernicami in direktivami izrecno (načelno in finančno) svetuje in podpira uporabo načel in realizacij trajnostnega razvoja, ponekod pa to skozi svoja telesa (npr. t. i. Ecce di v okviru ACE) stori tudi eksplicitno in tehnično (svetuje poglobljanje prometnih koridorjev pod središči evropskih mest in sugerira tehnološke rešitve), je »kontinuiteta« delovanja in vedenja v samostojni Sloveniji še vedno predvsem »balkanska«. Evropska skupnost tudi z resnimi študijami dokazuje, da so njena največja dodana (tudi ekonomska in turistična) vrednost prav njene kulturne in naravne danosti (še posebno naselbinska dediščina). Ali bomo to dejstvo končno ozavestili tudi pri nas, ki smo tvorni del osrednje Evrope že tisočletja? Povsod po svetu (tudi pri nas) se prebujata t. i. »kreativni razred«, ki namesto proletarske revolucije realizira tiho, informacijsko evolucijo tretjega tisočletja. V njenem kontekstu potekata tudi trasiranje nevidnih, nematerialnih elektronskih avtocest (oz. »železnic«), ki nas komunikacijsko povezujejo, ter hkrati umikanje sekundarnih fizičnih struktur, kjer je to le mogoče, pod površje zemlje. S tem se osvobajajo prostori za medčloveško srečevanje in delovanje na osončeni, vidni površini našega planeta.

Zadnji odstavek rahlo predelan, spet bolj afirmativen...

Kaj torej lahko še storimo glede poglobljanja železnice v tej navidez precej determinirani oz. nezaviljivi situaciji? Medtem ko je za mesto in državo (ter za njune partnerje) jasno, da morata vzpostaviti čimprejšnji dialog in opredeliti skupno, trajnostno vizijo razvoja prestolnice, se vloga stroke nekako izmika skupnemu pogledu. In vendar bi jo morale tako vitalno pomembne teme razvoja mesta in države najprej in predvsem ter vsaj navzven povezovati (tako kot se je to zgodilo v zgodnjih šestdesetih pred politično intervencijo), da ne postanemo prelahki plen premnogih jastrebov. To se zgodi toliko lažje, ko nas navznoter ločujejo frontne linije (pretiranih) ambicij, zgolj (šibki) kriteriji formalnega okusa ali (pohlepni) boj za svoj kos preživetvene pogače. Bistveno bolje bi bilo, če bi se tako urbanizem, kot tudi arhitektura notranje »diferencirala« predvsem v raznolikosti izrazov in usmeritev, tako po objektivnih znanstvenih in umetniških kriterijih, kot tudi po svetovnonazorskih in paradigmatičnih opredelitvah. Kajti naši (zvedavi in bistri) otroci nas bodo slejko prej preizprašali tudi o tem, kako smo se opredeljevali in angažirali pri ključnih temah našega prostorskega razvoja, med katere ljubljanska poglobitev železnice vsekakor sodi: pomembno je, da takrat s svojo (strokovno in človeško) vestjo ne ostanemo nemi in sami.

predstavitev razstave

zgodovina in aktualnost projektov
o poglobljanju železnice v Ljubljani

**aleksander
s. ostan
andrej hrausky**



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi
razstava

DAL (Društvo arhitektov Ljubljane) je kot predstavnik civilne družbe že v začetku leta 2006 v prostorih Kresije pripravilo odmevno razstavo VIZIJE SO 1, s katero je strokovni in laični javnosti prikazalo smeje, a nerealizirane projekte za našo prestolnico. Tudi politikom in podjetnikom, ki so se radi pritoževali, da smo s svojimi akcijami (Ilirija, Kolizej, Šumi, PCL...) preveč kritični in da zaviramo razvoj mesta, smo hoteli demonstrirati, zakaj, kje in na kak način naj bi se odvijal pravi, strokovni in trajnostni razvoj mesta.

Zdaj je pred vami nadaljevanje prve razstave, poimenovane VIZIJE SO 2, ki se ukvarja z najbolj perečim in že stoletje trajajočim razvojnim, urbanističnim

in arhitekturnim problemom Ljubljane, z nivojsko železniško infrastrukturo, ki jo je mesto v današnji obliki že davno preraslo.

Projekt VIZIJE SO 2 je sestavljen iz pričujoče razstave, postavljene v galeriji Kresija, in spremljevalnih dogodkov in predstavitev z okroglo mizo, ki se bo odvijala v tem prostoru 13.12. 2006 ob 18.00 uri. Namen akcije in razstave je, da se stroki, javnosti ter mestnim in državnim oblastem predstavi urbanistično - arhitekturne študije in konkretne projekte na temo poglobitve železnice v Ljubljani. Razstava je koncipirana kot zgodovinski pregled razmišljanj in projektov na temo poglobljanja železniške trase, zaradi katere je mesto že stoletje dolgo "uklenjeno v okove". Na to nas že vsaj od tridesetih let prejšnjega stoletja opozarjajo resni strokovni teksti, projekti, natečaji, pobude in plakati.

Poglobitev železniških tirov, tako potniških kot tovornih, tako mednarodnih kot tudi regionalnih, predstavlja torej ključni razvojni potencial in izziv države in mesta na pragu tretjega tisočletja. Slovenija in Ljubljana stojita pred usodno prostorsko odločitvijo, "kopernikanskim obratom" svojega razvoja, ki bo odločil, ali bo mesto v okviru združene Evrope postalo uspešna, sodobna evropska prestolnica ali pa bo ostalo le manjše regionalno središče na njenem obrobju.

Kratek, zgoščen sprehod skozi čas, ki povzame zgodovino načrtovanja ljubljanskega železniškega vozlišča s poudarkom na dogodkih in projektih, ki so povezani s poglobitvijo ljubljanske železnice:

1849 - 16. septembra steče redni železniški promet na progi Dunaj - Ljubljana.

- Predlog ljubljanskega Magistrata, da se proga proti Trstu spelje za Šišenskim hribom in Rožnikom, da proga ne bi ovirala razvoja mesta, ni bil upoštevan.

1857 - Redni železniški promet na progi Dunaj - Ljubljana - Trst.

1870 - Zgrajena proga proti Gorenjski.

1893 - Zgrajena Dolenjska železnica.

1899 - Prvi predlog za izgradnjo podvozov - pod današnjo Dunajsko, Metelkovo, Šmartinsko in Domžalsko cesto.

1907 - Na najbolj prometnem prehodu na Dunajski cesti se zgradi brv za pešce.

1910 - Predlogi podvozov se zožijo na Šmartinski podvoz, ki je bil istega leta tudi zgrajen.

1919 - Anketa o rešitvi železniškega vprašanja daje prednost predstavitvi postaje v smeri sever-jug. Pojavi se zamisel o trasi gorenjske in tržaške proge skozi predor pod Rožnikom.

1929 - Občinski svetovalec dr. Jerič mestnem svetu predlaga poglobitev železnice, a je zavržen.

1930 - Ing. Dimnik pripravi idejni projekt poglobitve in ga marca predstavi na več predavanjih. Sčasoma se mu pridružijo še ing. Mačkovšek, univ. prof. Hrovat, arh. Mesar, ing. arh. Kham, ing. arh. Göstl in drugi, ki do leta 1935 nadaljujejo s projektom.



Ivan Vavpotič, Vsi v boj za poglobitev železnice – plakat s propagandne razstave na velesejmu, 1937

- 1934 - Načelnik gradbenega odbora ing. Bevc mestnemu svetu predlaga, da prouči poglobitveni projekt.
- 1936 - Ing. Dimnik objavi članek "Ljubljanski železniški problem in predlogi za rešitev" v reviji Tehnika in gospodarstvo, v katerem predstavi projekt svoje skupine.
- Mestni gradbeni odbor pod vodstvom načelnika dr. Fr. Steleta podpre Dimnikov projekt poglobitve.
 - Železniška uprava prične samostojno pripravljati načrte brez upoštevanja zahtev mesta.
- 1937 - 6. julija mestni svet, na predlog dr. Koruna, ustanovi akcijski odbor za rešitev železniškega vprašanja. Sestavljajo ga: prof. Dermastja, prof. Hrovat, dr. Stele, ing. Tomažič, Pavle Mašič, dr. Korun in Josip Bahovec. Skličejo javno anketo.
- Na Ljubljanskem velesejmu razstavijo načrte za poglobitev proge po načrtih ing. Stanka Dimnika in sodelavcev.
 - Na podlagi odgovorov na javno anketo odbor 22. julija izda resolucijo, s katero poziva železniško upravo, da upošteva poglobitveni načrt.
 - Oktobra potuje v Beograd delegacija, ki jo sestavljajo župan dr. Adlešič, predsednik zbornice TOI Jelačin in prof. Hrovat, da bi "intervenirala na merodajnih mestih".
- 1938 - 13. januarja MOL ustanovi tehnični odbor za poglobitev glavnega kolodvora. V njem so: ing. Hrovat, ing. arh. Tomažič, ing. Požnel, ing. Mačkovšek, ing. Porenta, ing. Černivec, ing. Dimnik, dr. Pless. Predsednik je univ. prof. Alojzij Hrovat, predsednik celotnega odbora za poglobitev pa dr. France Stele.
- 1940 - Izide publikacija Mestnega sveta Ljubljane "Pet let dela za Ljubljano", v kateri piše, da mestna uprava zagovarja načelo: "Ne krparij, ampak radikalno po nepristranski razpravi za najboljšo spoznano rešitev železniškega vprašanja zahtevamo."
- 1941 - Izveden natečaj za urbanistični načrt Ljubljane. Železniška komisija predlogov ni obravnavala.
- 1946 - Anketa o regulaciji Ljubljane, ki jo razpiše Ministrstvo za gradnje: potniški promet naj ostane v mestu, tovorni naj se spelje po obvoznici. Obstoječo traso je treba poglobiti.
- 1948 - Glavna direkcija jugoslovanskih železnic predvideva obvozno progo za Rožnikom do Dolgega mosta. Potniški promet naj bi se odvijal po obstoječi, poglobljeni trasi.
- 1951 - Revizijska komisija predlog zavrne. Vzrok je nasprotovanje JLA in pomanjkljiva študija poglobitve.
- 1953 - Urad za regulacijo Ljubljane sproži diskusijo o Osnovnih urbanističnih načelih za regulacijo Ljubljane. Ponovna podpora načrtu iz leta 1948 - tovarna obvozna proga za Rožnikom in potniški promet po obstoječi, poglobljeni trasi.
- MOL ustanovi posebno komisijo pod vodstvom ing. arh. Marjana Tepine.
 - Ustanovljen Biro za ljubljansko železniško vozlišče pod vodstvom ing. Jurija Medveda.
- 1955 - V Ljubljani nivojsko prečka železnico kar 34 cest. Dnevno so zapornice na tedanji Titovi cesti zaprte 156 krat, kar skupaj znese 7 ur!
- Biro za ljubljansko železniško vozlišče izdela več študij variantnih rešitev.
 - 13. marca se podkomisija v sestavi: ing. Alfonz Dobovišek (predsednik), ing. Sergej Bubnov, ing. Marjan Prezelj, ing. Jurij Medved, ing. Marjan Simičič zavzame za poglobljeno varianto, ki bi po tedanjih ocenah stala 15 milijard DIN, dvignjena pa 14 milijard DIN.
- 1958 - Sprejme se odločitev o gradnji podvozo.
- 1960 - Razpisan je natečaj za ureditev območja železniške postaje. Zahtevana je nivojska izvedba postaje, vendar tudi prvonagrajeni arhitekti - Pucihar, Štrukelj, Gvardjančič - predložijo še varianto s poglobitvijo.
- 1961 - 8. marca Društvo arhitektov Slovenije in Društvo gradbenih inženirjev in tehnikov podata skupno izjavo, v kateri zahtevata enakovredno obravnavo projekta poglobitve.
- 1962 - 9. marca Zveza društev arhitektov Slovenije, Urbanistično društvo Slovenije in Zveza društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije predlagajo, da se dela na podvozih ustavijo in da se ponovno prouči predlog poglobitve železnice.
- 1962 - Zgradita se oba podvoza (na tedanji Titovi in Celovski). Po načrtih ing. arh. Gvardjančiča se zgradijo podhod pod tremi peroni na postaji in betonske nadstrešnice.
- 1979 - V drugem krogu državnega natečaja za železniško postajo zmaga ing. arh. Marko Mušič. Drugo nagrajeni projekt Eda Ravnikarja, Majde Kregar in Mihe Kerina predlaga poglobitev postaje.
- 1994 - Na LUZ pod vodstvom arh. Marjana Vrhovca pripravijo variantno študijo rešitve železniške postaje.
- 2002 - Na mednarodnem natečaju za Potniški center Ljubljana med tremi enakovrednimi drugimi nagradami izberejo projekt Roka Klanjščka, Klemna Pavlina in Aleša Vrhovca. Na natečaju sodelujeta tudi projekta biroja Ambient in skupine Odprti krog, ki edina predlagata poglobitev železnice.

Razstavo pripravil: DAL

Avtor razstave: Aleksander Ostan

Oblikovanje panojev: Nena Gabrovec

Zahvaljujemo se institucijam in posameznikom, ki so pomagali pri pripravi razstave.

Razstavo so finančno podprli:

Ministrstvo za kulturo RS, MOL, Arcadia Lightwear

Del dokumentacije so prispevali: Zgodovinski arhiv mesta Ljubljane, NUK, arhiv Oddelka za urbanizem MOL, Holding Slovenske železnice, arhiv, arh. Branko Simičič, arh. mag. Vladimir Braco Mušič, arh. Janez Lajovic



Zračni posnetek območja PCL

čas med obema vojnama

rešitev ljubljanskega železniškega problema s poglobitvijo železnice*

stanko dimnik

1. Ljubljanski glavni kolodvor v preteklosti in danes

V dobi, ko je Napoleon zanetil in razpaljeval na evropski celine vojne strasti, ko je pustošenje, uničevanje in rušenje dobrin ustavilo v starem svetu za dve desetletji skoro vsak napredek, so živeli na britanskem otoku, zavarovanem pred vojnim viharjem po morju in Nelsonovem brodogradu, skoraj normalno življenje. Še več: angleška trgovina, obrt in industrija so tedaj še bolj cvetele, saj je Anglija na vso moč izvažala na krvaveči in obubožani kontinent. Rastoče blagostanje jih je vzpodbujalo k novemu delu, kopičilo dobrine, množilo industrijo, to pa je zopet sililo tehnike k poizkušanju in stremljenju po napredku. Ob istem času, ko je odvijal časovni trak v izmučeni Evropi imena: Slavkov, Wagram, Aspern, Lipsko, Waterloo itd., so se uveljavljala v Angliji imena: Watt, Fulton, Stephenson in še mnogih drugih genialnih pobudnikov tehničnega napredka. Ni torej čudno, da je vključeno priznано ne-naprednemu čutu Angležev pričela prav pri njih obratovati prva železnica. Bilo je dne 27. septembra 1825, ko je na osnovi dolgoletnih poizkusov jela

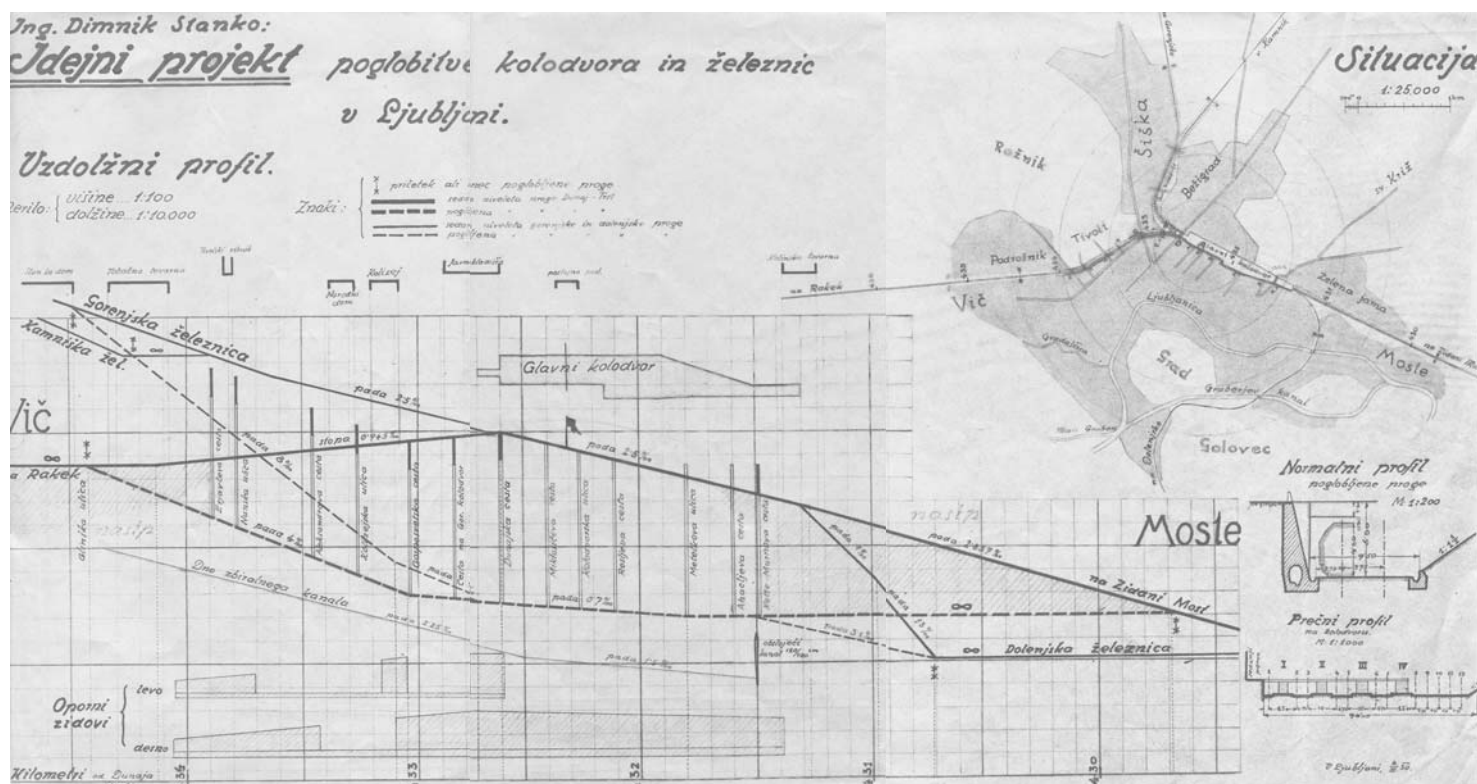
* objavljeno v: kronika slovenskih mest št. xy, 1929

redno voziti vlake parna lokomotiva na 41 km dolgi progi Stockton - Darlington. Ugodni uspehi te železnice so ugnali konservativne Angleže, ki so začeli otvarjati nove proge drugo za drugo. Ni pa šlo tako hitro v ostalih evropskih državah, ki si še vedno niso povsem opomogle od izčrpanosti iz Napoleonovih časov. Tako so Nemci zgradili prvo železnico na parni pogon šele l. 1885., Avstrija l. 1837. in na ozemlju naše države je bila otvorena kot prva proga Št. Ilj - Celje dne 2. junija 1846. To je nekdanja »južna železnica«, ki so jo tri leta kasneje podaljšali do Ljubljane in čez nadaljnjih osem let še naprej do Trsta.

V naši ožji domovini smo torej dobili prav za prav zgodaj prvo železnico; Prešeren je najbrže že videl prve železniške transporte po »železni cesti«, o kateri je pel že l. 1845. v pesmi »Od železne ceste«.

Ljubljana, ki je bila leta 1849. še majhno podeželsko mesto, je dobila razmeroma lepo postajno poslopje in dosti velike druge kolodvorske naprave. Dvondropno uradno poslopje (sl. 1) ima še danes po približno 90-ih letih skoraj neizpremenjeno pročelje, le stolpič na strehi so odstranili¹. Nove uradne in gostilniške prostore so k temu poslopiju na obeh straneh prizidali pozneje. Tirov je bilo pet, od teh sta bila prva dva tik ob poslopiju, to je tam, kjer je danes peron, pokrita v dolžini 90 m. Nasproti postajnemu poslopiju, torej na drugi strani tirov, so zgradili kurilnico za 15 lokomotiv, ki stoji nekoliko povečana še danes na istem mestu. Iz te dobe je ohranjen tudi tovorni kolodvor s skladiščem. Kolodvorsko tirje je segalo od takratne Dunajske (danes Tyrševe) ceste nekako do tam, kjer je danes poslopje železničarske nabavljalne zadruge. Kot je razvidno iz slike 8 in pa iz tlocrta Ljubljane iz l. 1850., je šla tedaj pot preko postajnih tirov nekako v podaljšku današnje Resljeve ceste in naprej za pokopališčem pri Sv. Krištofu. Prehod čez železnico je bil nadalje še ob koncu postajnih kretnic, to je približno v podaljšku današnje Metelkove ulice. Pred Šmartinskim križiščem je bil še en prehod čez progo, ki je šel od kapelice na Friškovcu proti Dovičevemu posestvu na drugi strani železnice. Mestno prebivalstvo je imelo torej v prvih letih železnice dosti priložnosti za prehod na zemljišča, ležeča severno od kolodvora.

Potrebe železnice pa so naraščale, zato je te tri prehode polagoma drugega za drugim zaprla in kolodvorsko tirje podaljšala najprej do Šmartinske ceste in v letih 1909. in 1910. še do Zelene jame. V času tega zadnjega povečanja je železniška uprava zgradila omenjeni prehod na Friškovcu, za kar je plačala odškodnino neposrednim mejašem, ostalo ljubljansko prebivalstvo pa je bilo oško-



Ing. Stanko Dimnik, projekt poglobitve železnice, 1930

dovano za pridobljeno pravico prehoda čez progo. Na ta način je nastala 1200 m dolga neprehodna zapreka, segajoča od Tyrševe do Šmartinske ceste. Ta zapreka je tem občutnejša, ker leži pravokotno na smer glavnega, predvsem bodočega prometa v Ljubljani, ki gre po dolinski ožini med Rožnikom in Gradom. To je prometno grlo, ki veže jug in sever ljubljanskega naselja (sl. 5 in 6). Da izvira ljubljanska glavna proga iz dobe začetne železniške tehnike, pričajo razni vnani znaki, pred vsem višinska lega in potek trase. V dobi prvih železnic, ko je bil inženir še brez izkušenj, je prav malo mislil na bodočnost: zanj je n. pr. veljalo pravilo, da se mora železnico križati s cesto v isti višini, kar je naravnost nasprotno današnji praksi. Pri trasiranju od Zaloga do Ljubljane je brez težav uspel v tem stremeljenju. Pri Zeleni jami pa je trčil na nekdanji breg Ljubljane, to je ježo, ki jo še danes lahko vidimo ob Šmartinski cesti.³ Ker je hotel križati »cesarsko« Dunajsko cesto v istem nivoju, se je odločil za visok železniški nasip od Vodmata do vrh ježe ob Šmartinski cesti. Šmartinsko cesto je izpeljal z nizkimi klanci čez progo prav tam, kjer je danes poslopje tovarne »Zmaj«. Izpeljavo te ceste s podvožnjakom so izvršili šele l. 1910. Zemljo za nasip so pridobili deloma v Zeleni jami, nekaj pa v jamah ob severnem robu kolodvora, to je na istem mestu, kjer poteka današnja Vilharjeva cesta.⁴

Na križišču s Tyršovo cesto dosega niveleta južne železnice v Ljubljani svojo največjo absolutno višino. Kakor kaže vzdolžni prerez proge od Viča do Most (sl. 7), se železnica od Glinške ulice (pri Tobačni tovarni) na lahno vzpenja do viška na Tyrševi cesti, od tam pa teče preko postaje polagoma navzdol tja do Zaloga. Brez prave potrebe vozi torej po tej progi vsak vlak najprej v klanec in potem zopet navzdol; opravlja torej »izgubljeno delo« in po nepotrebnem troši energijo.

Osební promet na Južni železnici je bil dolga leta po otvoritvi pičel, po en brzovlak in en osebni vlak na progi Dunaj Trst ter še en lokalni vlak. Nekaj več je bilo tovornih vlakov, ki pa so vlekli le po 300 do 400 ton, dočim vlečejo danes dvakrat do trikrat toliko. Spričo pičlega števila vlakov niso bila takrat križišča železnice z mestnimi cestami, ki so vrh tega ležala še izven pravega mestnega območja, nikaka ovira cestnemu prometu.

Po zgraditvi stranskih prog »Južne železnice«: Zidani most - Zagreb, Pragersko - Kotoriba in Maribor - Celovec, vse v letih 1860. do 1868., se je pričelo prebivalstvo nekoliko bolj okoriščati z železnico in je zato čimdalje bolj naraščalo število potnikov, pa tudi tonaža tovora. Dne 14. dec. 1870 so dogradili in otvorili gorenjsko železnico kot državno progo iz Ljubljane do Trbiža. Tedaj je gostota brzih, osebnih in tovornih vlakov skokoma narasla in l. 1871. navaja statistika za Ljubljano že skoraj potrojeno število vlakov. Še večji porast železniškega prometa je sprožila l. 1893. otvoritev privatne dolenske železnice.

Promet je naraščal in se stopnjeval, modernizacija in povečevanje železniških prometnih naprav pa ga nista dohitevali; te so še danes skoraj prav take, kot so bile ob zgraditvi pred devetdesetimi leti. V času svetovne vojne, prav posebno pa še po zedinjenju v Jugoslaviji, ko je postala Ljubljana vhod v državo za dve važni progi z mednarodnim prometom, se je število vseh vrst vlakov silno pomnožilo. V vsej državi ima samo zagrebški kolodvor večji osebni promet kot ljubljanski, Beograd ga ima zdaj nekaj manj, zdaj nekoliko več, vsa druga mesta v državi pa zaostajajo vsaj za polovico.

Danes imamo v Ljubljani tri kolodvore in to kot preostanek iz one dobe, ko so obstajale poleg državne železnice tudi še privatne proge. Najstarejši je današnji glavni kolodvor, prej nazvan »južni kolodvor«, ki so ga zgradili za potrebe privatne južne železnice, to je proge Dunaj Trst. Ko je država zgradila gorenjsko in kamniško železnico, sprva vlaki niso vozili do današnjega glavnega kolodvora, temveč le do gorenjske postaje, ki je bila oddaljena od južnega kolodvora komaj nekaj sto metrov. Ta postaja je bila potrebna le zato, ker so bile težave s sporazumom med državno upravo in upravo privatne družbe južne železnice glede skupne službe. Ko so po zedinjenju, torej že v Jugoslaviji, poddržali privatno južno železnico, je postal nadaljnji obstoj gorenjskega kolodvora nepotreben. Tudi dolenski kolodvor je zgrajen kot zaključna oziroma pričetna postaja nekdanje privatne dolenske železnice, njega obstoj pa je radi dovolj velike oddaljenosti od glavnega kolodvora tudi še danes upravičen. Situiran je ta kolodvor ugodno in ne bo motil razvoja mesta. Nasprotno

pa je gorenjski kolodvor, ki reže na 1 km dolžine vse prometne žile med Šiško in Bežigradom, neprijetna ovira, preprečujoča enotnost in povezanost severnega dela ljubljanskega naselja.

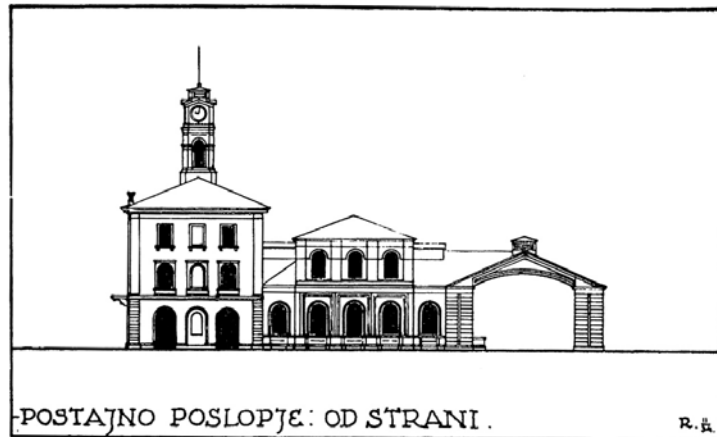
2. Včem obstoji ljubljansko železniško vprašanje?

Neprijetnosti pretesnega kolodvorskega tirja in naprav, ki so jih tekom let po njih zgraditvi samo deloma povečali in zboljšali, a vendar premalo za današnji promet in zahteve modernega obratovanja, je občutila železniška upra-

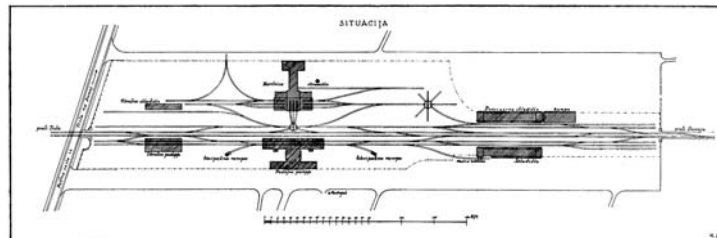


Sl. 1. - Glavni kolodvor v Ljubljani okrog l. 1860.

Pred kolodvorom še ni bilo nobenega poslopja. Pot, viden spredaj desno, je današnja Kolodvorska ulica. Levo poleg je pot k nekdanji predilnici, ki je stala na prostoru med dvoriščem hotela Miklič in ljubljanskim dvorom. Stolpci z uro so kasneje odstranili strehe.



Sl. 2. - Stransko lice postajnega poslopja gledano z nekdanjega vrta kolodvorske restavracije. Na tesnem kraju je poslopje zaključeno z lopo, ki je pokrivala prva dva tira, namenjena za osebne vlake. Na tem mestu je danes peron.



Sl. 3. - Situacija kolodvora l. 1849.

Za postajnim poslopjem vidimo kurilnico in delavnico. Desno od teh so skladišča tovarnega kolodvora, katerega tiri so pričeli nekako na višini današnje Resljeve ceste in so segali do konca postaje, to je nekako do današnje Metelkove ulice.

Ob cesti pred kolodvorom vidimo štiri poto, ki vodijo k nji. Ako gledamo od leve proti desni, so to: dovozna pot k stari predilnici, Kolodvorska ulica, poljska pot tam, kjer je danes Resljeva cesta, in še ena pot ob koncu tovarnega kolodvora.

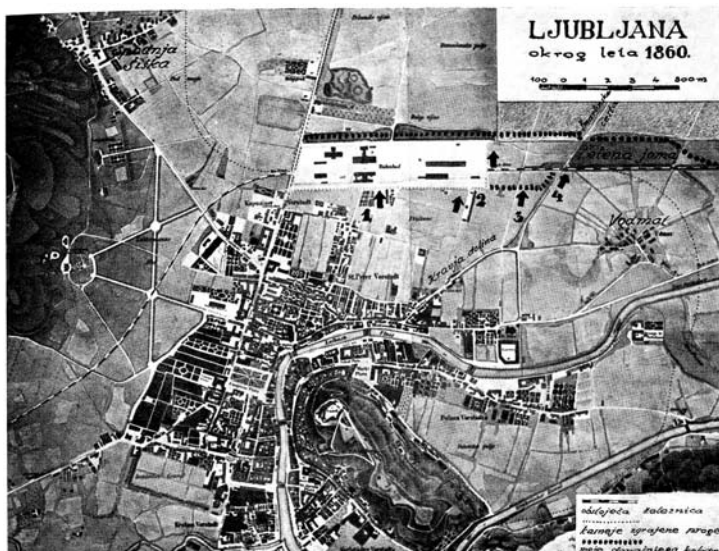
va že pred 50-imi leti. Dokaz temu so številne konference, načrti ter proučavanja v stremeljenju, da bi modernizirali železnico oziroma kolodvorske naprave in se s tem otresli težav in neprijetnosti. V nadaljevanju te razprave bodo opisani najvažnejši taki poizkusi, predlogi in ukrepi.

Današnji ljubljanski železniški problem pa ne obstoji samo iz dejstva, da tirje in naprave niso več kos današnji stopnji železniškega prometa. Poleg železniškoprometnih težav so še druge neprijetnosti, ki jih povzroča prebivalstvu mesta in okolice sedanja lega in ureditev železnice ter kolodvorov v Ljubljani in ki jih označujemo kot ljubljansko železniško vprašanje. V glavnih obrisih so to tele potrebe in zahteve:

- Tirje in postajne naprave glavnega kolodvora niso zadostne za nemoteni in varni potek potniškega in tovornega prometa. Zato je nujno potrebna preureditev kolodvorskega tirja, dalje naprava medtirnih peronov z varnim pristopom do njih, povečanje in modernizacija postajnega poslopja, signalnih in drugih železniških naprav. Ti ukrepi so potrebni, da se poveča dnevna zmogljivost kolodvora, skrajša čas odpravljanja vlakov in poveča varnost potnikov.
- Križišča železnice s cestami, pred vsem na Tyrševi in Celovski cesti, je treba preurediti tako, da ne bodo železniške zapornice vsak čas prekinjale cestnega prometa. S čakanjem ob spušenih zatvornicah ni morda prizadet samo krajevni vprežni, motorni in tramvajski promet, temveč zelo močno tudi mednarodni promet; saj spadata imenovani cesti k glavnim arterijam, ki dovajajo motorna vozila iz tujine v našo državo. Na vseh drugih cestnih križiščih danes še ne obstajajo neznosne težkoče, prej ali slej bodo pa tudi te postale občutne. Niti podvoznjaka na Šmartinski cesti, ki ima poleg klancev tik za ustjem še oster ovinek, ne moremo smatrati v današnji obliki za dokončno in posrečeno rešitev.
- V urbanističnem oziru onemogočata glavni in gorenjski kolodvor pravilno povezan porast in razvoj mesta. Ker je 1200 m dolga kolodvorska pregrada odrezala najbolj zdrava in trdna tla severno od železnice od matičnega dela mesta, so nastale ob glavnih cestnih arterijah nekaka prometna ustja, skozi katera se izliva poseljevanje ven v okolico. Ob teh smereh imamo danes zazidan svet, ki sega v obliki jezikov tri kilometre in več ven iz osrčja. Nasprotno pa kaže mesto vrzeli ne-

zazidanih zemljišč tik za glavnim in gorenjskim kolodvorom, to je komaj nekaj sto metrov od težišča poseljene ploskve (sl. 6). Nujno je potrebno, da železnica zopet obnovi nekaj cestnih zvez preko kolodvorskega tirja glavnega in prej ali slej tudi gorenjskega kolodvora. S tem bi bile samo vrnjene pravice mestnemu prebivalstvu, kateremu je železnica odvzela že obstoječa pota čez kolodvorski svet. Najpotrebnejša bi bila zveza v podaljšku Resljeve ceste.

č) V mestnem osrčju so danes kurilnice in premikalni kolodvor. Iz kurilnic se dvigajo neprestano oblaki dima, ki močno kuži ozračje kolodvorskega okoliša. K zadimljenju ozračja prispevajo mnogo tudi lokomotive pri premikanju in sestavljanju vlakov, ki pri neprestanem ustavljanju in zopetnem poganjanju izpuhajo veliko več dima in saj kakor pa stroji redno vozečih vlakov. Dim nad kolodvorom vsebuje poleg vodnih par in ogljikovega dvokisa tudi neizgorele delce premoga, drobce pepela, razne kisline itd. Primešani drobci anorganskih sestavin pospešujejo kondenzacijo zračne vlage, torej tvorbo megle. Zato ni nič čudnega, če često opazujemo v kolodvorski okolici gosto, sivo meglo, medtem ko je ni niti neposredno nad Ljubljano, še manj pa v drugih delih ljubljanskega naselja, kjer je ozračje še čistejše. Pri vdihavanju tako zadimljenega zraka zaidejo omenjeni delci saj in pepela ter na njih usedle kisline v pljuča in pljučne žleze, jih zapolnjujejo in zmanjšujejo s tem prožnost pljučnega tkiva, okolnosti, ki večajo sprejemljivost za infekcijo. Dražijo tudi sluznice dihal, nosa in grla, kar povzroča razpoloženje za njih vnetja. Po raznih državah veljajo glede nepotrebne dimljenja ozračja strogi predpisi, tako n. pr. v Angliji in Ameriki. Iz novejših dob je znan primer v Pragi, ki je v letih 1926. do 1928. elektrificirala vse železnice v mestu in precejšnji okolici samo zato, da zmanjša nepotrebno onečiščenje zraka z dimom, in sajami. Nujno potrebno je, da tudi v Ljubljani premeste kurilnice in ranžiranje vlakov iz gosto naseljenega mestnega dela v kraj, ki naj bi bil čim bolj obdan z nasadi in v katerem naj bi prevladovala taka glavna smer vetra, ki bi odpihal dim od gosto obljudenega naselja. To bi bilo v Ljubljani ugodno v smeri proti Zalogu, kamor so v dobi svetovne vojne že prenesli premikanje vlakov, po vojni pa ga radi varčnosti prestavili nazaj na glavni kolodvor.



Sl. 4. - Tločrt Ljubljane okrog leta 1860.

Obstojala je takrat že proga proti Zidanemu mostu in proti Rakeku, kar je v tločrtu dobro vidno. Gorenjske železnice (dograjene l. 1870.) in dolenske železnice (dograjene l. 1893.) se ni bilo takrat, pač pa je njih današnji potek v tločrtu označen s tanko pikčasto črto.

Iz tločrta vidimo, da je bila postaja sprva le 850 m dolga in je segala samo do Metelkove ulice. Kasneje so jo podaljšali na 1200 m dolžine, to je do Šmartinske ceste. Leta 1908. so pričeli podaljševati kolodvor do krajnega konca že zasute Zelene jame, dolžina je zrastle na 1800 m.

Ta stari načrt Ljubljane nam kaže, da je imelo ljubljansko prebivalstvo včasih več prehodov čez današnji kolodvorski svet. Puščice in pripisane številke kažejo v tločrtu mesta takih prehodov. Prvi je bil nekako v podaljšku današnje Resljeve ceste in ga vidimo, da poteka tudi naprej na severni strani kolodvorskega sveta, to je za zidom pokopališča sv. Krištofa. Drugi je bil v smeri današnje Metelkove ulice, to je ob koncu prvotnega postajnega tirja. Tretji je šel od kapelice na Friškovicu in so ga ukinili šele l. 1908. Četrti prehod nam je ohranjen kot podvoznjak Šmartinske ceste. Je še peti prehod, vodeč od Vodmata po Zeleni jami na sever, ki obstoji še danes kot podvoznjak.

V tem tločrtu je dobro vidna ježa v smeri Kravje doline, Šmartinske ceste in Zelene jame, kot ostnec nekdanjega brega poplavnega ozemlja Ljubljane.

3. Poglobitveni projekt

Kakor sem že omenil, je bilo načrtov in predlogov za odpravo neprijetnosti in zadrege, ki jo povzroča današnja lega in stanje železnice v Ljubljani, že od l. 1895. naprej precejšnje število. Avtorji raznih predlogov so si večinoma zamislili preložitve kolodvora iz mesta proti severu, proti vzhodu ali proti jugu, tako da bi bilo treba izpeljati železnico okrog Rožnika oziroma s predorom pod Golovcem ter čez Mestni log. Nekateri so pustili v svojih predlogih tirje in kolodvorska poslopja tam, kjer so danes, a naj bi jih predelali v čelni kolodvor. Bil je tudi predlog, naj se železnica dvigne na nasipe in stebre 6 m nad cestno višino, tako da bi železnica ne ovirala več cestnih križišč.

Vsi ti idejni projekti so imeli en velik vprašaj, ki je povzročil, da so obtičali že v sami zamisli. To so bili preveliki gradbeni stroški, potrebni za njih izvedbo; ti so že v kali zadušili vsako nadaljnjo akcijo v svoj prid. Za posamezne take predlagane načine preuredbe železnice bi potrebovali okrog 200 do 500 milijonov dinarjev. Večinoma so se pridružili še drugi pomisleki, posebno prometno tehničnega značaja, ki so upravičili zavrnitev predlaganih zamisli.

Posebno aktualna je postala odločitev glede načina rešitve ljubljanskega železniškega vprašanja l. 1929. Povod je dala prošnja za zazidavo nekega stavbišča v bližini železniškega prehoda na Tyrševi cesti. Mestni gradbeni urad ni hotel proslu izdati gradbenega dovolila prej, dokler ne bi bile znane končnoveljavne smernice glede regulacije kolodvorskega okoliša, kar pa je v zvezi z rešitvijo železniškega problema. Razpravljali so tedaj o tej zadevi v občinskem svetu, vendar le o možnostih rešitve cestnoprometnih težkoč in to z nadožnjaki ali pa podvoznjaki. Bešitev s poglobitvijo je sicer tudi predlagal na javni občinski seji takratni občinski svetovalec, sedaj že umrli dr. Jerič, ki pa so ga soglasno zavrnili.

Mestna občina Ljubljanska je še isti mesec vprašala tudi ljubljansko inženjersko organizacijo U. J. I. A. za strokovno mnenje o najboljši rešitvi tega železniškega križišča. Na sklicanem razpravnem večeru so govorili le o rešitvi z na-

dvožnjakom in podvožnjakom; mnenja v prid podvožnjaka so prevladovala. Bil sem edini, ki sem predlagal, da proučimo še rešitev s poglobitvijo vse proge skozi mesto, preden damo definitiven nasvet M. O. L. Vendar so navzoči tudi moj predlog zavrnil z utemeljitvijo, da bi bili gradbeni stroški preveliki. Projekta poglobitve tedaj še nisem proučil. A bile so razne okolnosti, ki so mi usmerjale misli in preudarek čimdalje bolj v prid rešitve tega vprašanja s poglobitvijo kolodvora in prog skozi mesto. Pred vsem so to bila tale dejstva in ugotovitve:

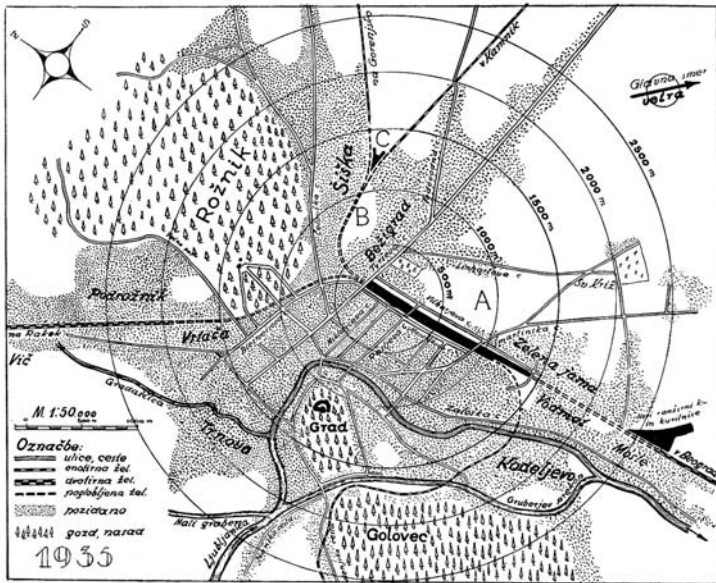
- Ozemlje, po katerem teče danes trasa železnic v Ljubljani, ima za poglobitev izredno ugodne geološke razmere. Sestoji po večini iz fluvio-glacialnega proda in peska, sem ter tja pomešanega z nekoliko ilovnatimi sloji in skladi labore. Le v tivolskem odseku in na Vrtači bi tekel poglobljeni del proge po čisto ilovnati zemlji; globina potrebnega useka pa bi bila tam že prav majhna.
- Razmere glede talne in meteorne vode so za poglobitev tudi kot ustvarjene. Skoraj po vsej poti poglobljenega dela je površina talne vode 15 do 25 m pod zemeljskim površjem. Izjema bi bila zopet na Vrtači, kjer je talna voda že 2 do 3 m pod sedanjo niveleto železnice. Z ozirom na globoko lego talne vode na severnem gramozno-peščenem delu proge pa bi bilo tudi tu možno zelo enostavno odvajanje talne vode, ki bi jo privajal usek v ilovnatem ozemlju poglobljenega dela proge. Tudi bi poglobitev proge pomenila izboljšanje sveta v Tivoliju in Rožni dolini.
- Površina sveta, po katerem teče današnja železniška trasa, je zelo pripravna za poglobitev. Tam, kjer zadene danes pri Šmartinski cesti železnica ob ježo ter stopi na teraso po nasipu skozi Zeleno jamo, bi odstranili nasip in za izpeljavo proge bi bilo treba tirišče v prodnati terasi izkopati, na kar bi šla vodoravno in dalje z majhnim vzponom proti Viču (glej sl. 7).
- Glavni kolodvor leži danes skoraj v centru mesta in bi ga bilo škoda prestavljati ven proti predmestju. Te razloge sem navedel tovarišema ing. D. Leskovšku in ing. F. Zelenki, ki sta železniška inženirja, in skupno smo v treh mesecih obdelali snov idejnega projekta za rešitev ljubljanskega železniškega problema s poglobitvijo prog in kolodvora. Dne 16. marca 1930 sem ga razložil na javnem predavanju pri inženjski organizaciji; teden dni kasneje so ga tam na sklicnem debatnem večeru še kritično obravnavali. Idejni projekt smo dalje izpopolnjevali; z nasveti in delom so se tekom časa pridružili še ing. J. Mačkovšek, univ. prof. Al. Hrovat, arhitekt J. Mesar, ing. L. Kham, ing. P. Göstl, in še mnogo drugih stanovskih tovarišev raznih strok. Sodelovali pa so tudi železniški prometniki in gospodarstveniki, in idejni projekt je ob številnih sestankih in razgovorih polagoma dozoreval v generalni projekt. Poglobitveni projekt, ki bi ne odpravil le današnjih železniških in cestnih prometnih težkoč, temveč bi rešil tudi pravilni razvoj ljubljanskega naselja v urbanističnem smislu, ki bi nadalje zelo ugodno vplival na mestne higienske razmere in bi nudil mestu še razne druge koristi, kot n. pr. glede izboljšanja kanalizacije, melioracije vlažnega mestnega ozemlja itd., je v bistvu tale:⁶
- Iz osrčja mesta naj se prestavi v smeri proti Zaloški kurilnici, napajalne naprave, skladišča zapremog, ranžirni kolodvor. Primerna zemljišča bi bila na drugi strani železnice pri Predovičevem selu ali pa tako zvane »Dolge njive«, to je staro vojaško vežbališče ob Zaloški cesti med Selom in Studencem.
- Gorenjski kolodvor naj se odpravi in tamkajšnja zemljišča prodajo. Zato pa naj zgradi nova postajališča, morda v Dravljah, Klečah, Mostah in pri Dolgem mostu na Viču, kakor bi pač zahtevala naknadni premislek in potreba.
- Za tovorni kolodvor sta dve ugodni možnosti. En predlog ga postavlja ob Zeleni jami z dostopom ob Kolinski tovarni ali pa po nadvožnjaku od vzhoda. Po drugem predlogu naj bi ležal tovorni kolodvor v poglobljeni legi nekoliko bolj proti vzhodu, nego je danes, in bi segal lahko še malo dalje od tovarne »Zmaj«. Dostop bi bil po Masarykovi cesti, ki bi šla v sedanji širini do Metelkove ulice, tam pa bi se cepila v že obstoječi del in pa novi del, ki bi tekel v naklonu nekako 2 % do one višine tal, kot jo ima šmartinski podvožnjak danes. Ta dovozna cesta bi bila izpeljana pod novo projektiranim nadvožnjakom za Šmartinsko cesto, bi potekala ob skladiščih za tovar-

no »Zmaj« še naprej ob današnjem železniškem nasipu po že obstoječi Grablovičevi ulici v Moste. Za Moste bi pomenila ta cesta novo najkrajšo zvezo s kolodvorom.

- Do ranžirnega kolodvora in kurilnic za Selom bi izpeljali še tretji tir ob sedanjih dveh tirih od glavnega kolodvora dalje. Tovorni vlaki bi se na glavnem kolodvoru ne ustavljali, temveč bi vozili naravnost na ranžirni kolodvor, od koder bi oni del vlaka, ki bi bil namenjen za Ljubljano, dostavljali na tovorni kolodvor v Zeleni jami ali pa nad Friškovcem.
- Za bodočnost naj se rezervira pas zemljišč, po katerem naj bi nekoč izpeljali obvozno progo ob Malem grabnu, to je od Viča na dolensko železnico ter skozi Golovec naravnost do ranžirnega kolodvora. Zgradili bi jo šele čez nekaj desetletij, ko bi promet toliko narasel, da bi bilo treba tovorni promet preložiti z glavnega kolodvora. Enako naj bi rezervirali tak pas sveta od Št. Vida po savski ježi do ranžirnega kolodvora.
- Progo bi začeli poglobljati ob koncu tobačne tovarne pri Glinški ulici. Od tam se danes železniška niveleta vzpenja z 1 ° do Tyrševe ceste, po poglobitvi pa bi se nižala s 4 ° naklona do Gosposvetske (Celovške) ceste. Od te točke bi tekla poglobljena proga deloma s prav malenkostnim naklonom, deloma vodoravno do Predovičevega sela. Po drugem predlogu bi bil padec od tobačne tovarne do Aleksandrove ceste nekaj večji, da bi lahko izpeljali to avenijo še brez povišanja čez progo.
- Gorenjska železnica se odcepi danes na Tyrševi cesti z 2,5 ° vzponom od glavnega kolodvora. Po poglobitvi pa bi bil ta odcep dvotiren z vzponom 4 ali pa 8 °. Gorenjsko progo bi sčasoma preložili vzporedno s kamniškimi tirami do Ježice, naprej pa jo izpeljali po ježi savske terase pod tacensko cesto na sedanjo smer gorenjske železnice. Ob kamniški progi naj bi takoj rezervirali potrebna zemljišča, kjer bi pričeli čimprej z izkopom za bodočo

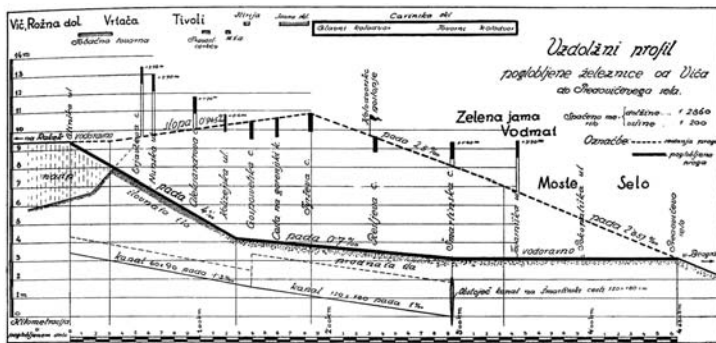


Sl. 5. - Dolina med Gradom in Rožnikom je prometna ožina med južnim delom mesta in nastajajočim severnim delom. Zapira pa jo 1800m dolga pregrada glavnega kolodvora in nad 1000m dolgi gorenjski kolodvor. Puščice kažejo mesta prometnih grl na Celovski cesti, Tyrševi in Šmartinski cesti. («Kronika» 1937: Arh. F. Tomažič: »Talni načrt mesta Ljubljane».)



Sl. 6. - Ljubljansko naselje leta 1935.

Temno pikčasto je označen zazidani svet. Težišče naseljene površine leži nekako pri današnjem glavnem kolodvoru. Koncentrični krogi iz tega središča kažejo razsežnost naselja, ki poteka zaradi železniških prog in kolodvorov zelo neenakomerno na vse strani. Vidimo bele lise nezazidanih vrzeli pri A in C komaj nekaj 100 m od središča. Nasprotno pa sega ob prometnih žilah Tyrševa, Celovška, Tržaška in Zaloške ceste zazidana ploskev nad 3000 m daleč od središča naselja.



Sl. 7. - Vzdolžni profil v smeri glavne proge od Viča do Predovičevega sela (Moste)

Risan je v spačenem merilu, to je s štirinajstkrat povečanimi višinami. Današnja niveleta železnice je črtkana, bodoča poglobljena proga pa debelo in polno izvečena. Iz risbe so razvidna mesta, kjer bodo ceste in ulice izpeljane čez poglobljeno progo in kolodvor. Spodaj je označena kanalizacija ob poglobljeni progi do obstoječega kanala na Šmartinski cesti. Vidimo, da pada železniška proga danes od vrha na Tyrševi cesti, to je z nekakega hrbta, na obe strani. Pri poglobljeni progi bi pa imela stalno naklon samo v eni smeri.



Sl. 8. - Situacijski načrt kolodvorskega okoliša po poglobitvenem projektu, ki naj približno pokaže, kako bi se dal urediti. Široka Masarykova avenija bi vodila do razcepka pri Metelkovi ulici in bi od tam vodil en del navzdol k tovornemu kolodvoru. Tam mimo bi šla pod Šmartinsko cesto naprej ob dolenski železnici do Vodmata. Resljeva cesta bi končala ob širokem trgu in v njeni smeri bi bilo poglobljeno kolodvorsko tirje premesteno. Ob tem mostu levo bi stalo novo kolodvorsko poslopje in desno pa novo pošto glavno poslopje, garažnice itd. Nekoč kasneje bi izpeljali čez poglobljeni kolodvorski svet lahko še Miklošičevo cesto, Kolodvorsko in Metelkovo ulico.

poglobitev tirov, vendar pa na ta način, da bi tam jemali potrebni gramoz in pesek za ljubljanske zgradbe toliko časa, dokler ne bi bilo izkopano v potrebni globini in širini za poglobitev kamniške in gorenjske proge.

- g) Dolenjska proga je priključena danes z 9 oziroma 13 ° vzpona na glavni kolodvor. Po poglobitvi kolodvora bi se ta vzpon zmanjšal na 3 °. Izpeljali pa bi jo lahko tudi po nasipu čez Zaloško cesto, če bi hoteli to cestno križišče definitivno rešiti.
- h) Priključek do današnjih carinarničnih objektov bi tekkel po klancu z 10 ° vzpona. V daljni bodočnosti pa bi bilo treba tudi carinarnico poglobiti.
- i) Ob poglobljeni progi in tudi ob poglobljenem kolodvoru bi napravili betonske oporne zidove le tam, kjer bi bilo to neobhodno potrebno. Povsod tam, kjer hi dopuščal prostor, bi zgradili ob progi položne ježine (pobočja), z zelenicami in drugim rastlinjem, nekako tako, kakor je to zasnoval prof. Plečnik na obrežjih Gradščice v Trnovem.
- j) Čez poglobljeni del proge in kolodvora bi izpeljali one ceste, ki križajo danes železnico v nivoju, deloma pa tudi one, ki se končajo danes kot slepe ulice ob kolodvorski pregradi. Tudi čez poglobljeno gorenjsko železnico bi speljali s premostitvijo nekaj cestnih zvez med Šiško in Bežigradom. (Slika 7.)
- k) Kolodvorsko poslopje bi stalo pravokotno nad poglobljenimi tiri ob 30 m široki Resljevi cesti, izpejani s premostitvijo čez progo. Iz njega bi vstopali neposredno na posamezne medtirne perone, ki bi nudili izvrstno preglednost in orientacijo potnikom.

Zaenkrat bi potrebovali tri medtirne perone; sčasoma, ko bi promet naraščal, bi kolodvor postopoma razširili za nove medtirne perone. Velika prednost poglobitvenega projekta je v tem, da omogoča povečanje kolodvora na preprost način. Transitni tiri za tovarne vlake bi tekli na severni strani kolodvorskega tirja, nekoč kasneje pa bi speljali tovarni promet itak po obvoznih progah naravnost na ranžirni kolodvor.

Sedaj bi tudi lahko še počakali z gradnjo novega kolodvorskega poslopja in bi se še za nekaj let zadovoljili s sedanjim, pač nekoliko prizidanim. (Slike 10, 11 in 12)

- l) Kanalizacija v poglobljeni progi bi bila izpeljana v temeljih opornih zidov oziroma v peti brežine. Kanali bi imeli ugoden naklon in bi jih priključili za sedaj na cestni zbiralni kanal na Šmartinski cesti. Kasneje bi jih lahko podaljšali ob dolenski progi še nekaj sto metrov naprej v Ljubljano. Kanali bi zelo ugodno vplivali na osuševanje ilovnatih tal v Tivoliju in Rožni dolini. Razbremenjevali bi pa tudi mestne kanale, ki so danes mestoma preobremenjeni. Načelnik oddelka za kanalizacijo v mestnem gradbenem uradu, ing. F. Klobčar, je glede tega pismeno izjavil: »Ideja izvršitve velikih zbiralnih kanalov v poglobljeni železniški svet je naravnost posrečena in nad vse idealna. Kajti predlagani zbiralni kanali bi tekli skozi osrčje mesta in bi imeli v Mostah najkrajšo zvezo z Ljubljano.«

- m) Desno ob premostitvi železnice z Resljevo cesto naj bi rezervirali zemljišče za bodoče glavno pošto poslopje, pripadajoče delavnice in garažnice. Poštne vagoni bi pripeljali naravnost pod pošto poslopje. Pošta bi s kolodvorskim poslopjem zaključevala tako nastali trg pred ustjem Resljeve na Masarykovo cesto. (Slika 8)

- n) Na prostoru gorenjskega kolodvora in dalje ob gorenjski železnici naj bi rezervirali svet za bodočo avtomobilsko prometno žilo prvega reda, ki naj bi nekoč razbremenila Celovško cesto. (Slika 8.)

S tem bi bil v glavnih potezih opisan generalni poglobitveni projekt. Podrobni projekt bo mogoče izdelati šele tedaj, ko bo dala uprava železnice na razpolago svoje osebe, podatke, načrte in drugo potrebno.

Pred nekaj dnevi je dal nalog za podrobno proučitev poglobitvenega projekta zastopnik ministrstva.

Na osnovi generalnega projekta je pripravljen tudi proračun stroškov, pri katerem so sodelovali večaki železničarji in iz civilne prakse. Proračun, analiziran po posameznih izvršitvah, bi znašal po cenah v decembru leta 1935. približno :

- a) Izkop : približno 970.000 m³ po din 12 do 22 za m³ 11'00 milij. din
- b) Oporni zidovi in temelji 24.000 m³ 6'00

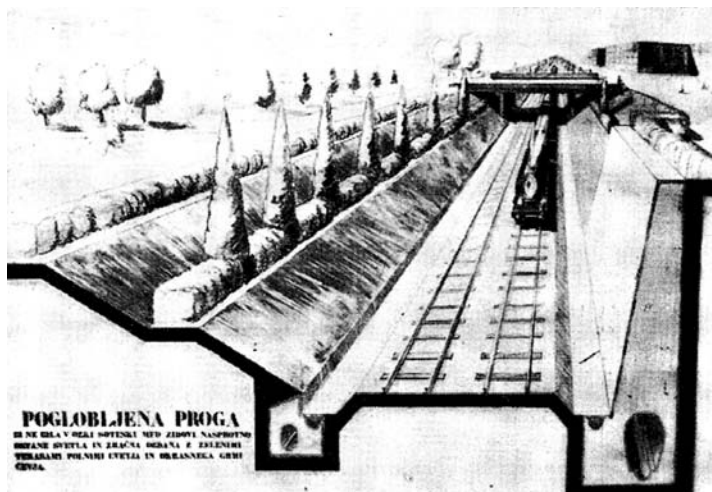
c) Premostitve	9'00
č) Zbiralni kanali	1'40
d) Tirne naprave: analizirano po številu kretnic in dolžini tirov.	
SedANJI stari tirni material je upoštevan le za stranske tire	
in pomožno progo	18'40
e) Prenos kurilnic in ranžirnega kolodvora ter nova postajališča	26'00
f) Novo postajno poslopje in skladišča	10'00
g) Ureditev telefona, telegrafa itd.	1'00
Skupno	83'00 milij. din

Danes so cene gradivu in mezd nekoliko višje kot leta 1935. Zato bi bilo treba zdaj morda 100 milijonov din ali celo nekaj več. Na podlagi podrobnih načrtov bo kmalu tudi tu končno veljavna vsota ugotovljena. Nikakor pa ne more stati 400.000 milijonov din, kot trdijo nekateri nasprotniki akcije za poglobitev železnice v Ljubljani.

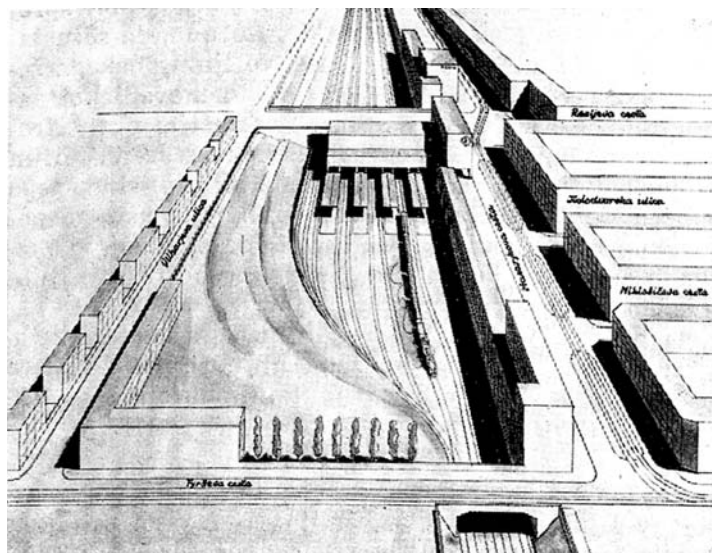
Koristi, ki bi jih izvedba poglobitvenega projekta prinesla železnici, Ljubljani in deloma vsej naši banovini, bi bile:

- Za vselej bi temeljito odpravili vse železniško prometne težkoče na kolodvoru.
- Temeljito bi odpravili vse težave na križiščih cest z železnico. Ceste bi ostale v sedANJI legi brez klancev in ovinkov in bi bile vozačem povsod pregledne.
- Glavni kolodvor bi ostal v osrčju mesta; dolžina prog ne bi bila nič podaljšana. Kapaciteta za odpravljanje potnikov in tovora bi bila zelo povečana in odpravljanja skrajšana. Orientacija za potnike bila olajšana in njih varnost zelo povečana. Kolodvor imel možnost, da ga na preprost način vsak čas lahko povečajo, če bi nastala potreba.
- Čez poglobljeni kolodvor bi izpeljali lahko tudi nekatere onih ulic, ki se končujejo danes ob 1200m dolgi kolodvorski pregradi kot slepe ulice. S tem bi dosegli povezanost severnega dela mesta z južnim matičnim delom in tako njegov harmonični razvoj.
- Tramvajski promet bi lahko izpeljali brez ovir na vse strani, torej tudi na Posavje.
- V higienskem oziru bi bila poglobitev za prebivalstvo v veliko korist, ker bi z odpravo kurilnic in ranžirnega kolodvora dosegli mnogo čistejše ozračje. Odpadel bi tudi hrušč, ki ga povzroča danes noč in dan premikalno delo ob Zeleni jami.
- Z odstranitvijo kurilnic in gorenjskega kolodvora bi pridobili 40.000 do 50.000 m² odličnega stavbnega prostora prav blizu mestnega centra.
- Z izkopanim materialom bi zasuli nelepe jame severno od Vilharjeve ceste in izginil bi železniški nasip ob Zeleni jami.
- Pridobili bi okrog 400.000 m³ prav dobrega gramoza in peska, ki bi ga deponirali severno od Vilharjeve ceste in potem polagoma odprodajali za potrebe ljubljanskih zgradb nekaj let.
- S poglobitvijo bi dosegli melioracijo Tivolija in Rožne doline in koristili bi mestni kanalizaciji, ker bi jo razbremenili in deloma omogočili priključek oddaljenejših delov mesta.
- Ropot in hrušč, ki ga povzročajo vlaki danes na prosti progi, bi bil pri poglobljeni legi zmanjšan, ker bi se zvok odbijal namesto v strani, pred vsem navzgor v ozračje.
- Razmere v vojaškoobrambnem oziru bi bile precej izboljšane, ker bi bil cestni promet neodvisen od železniškega, ker bi bil železniški promet bolj maskiran pred opazovalci v aeroplanih. V slučaju plinskega napada bi našli plini odtok v poglobljeni del proge, nagnjeni proti Ljubljani; pline bi absorbirali deloma zbiralni kanali ob straneh poglobljene proge, deloma pa bi se odtekali v strugo Ljubljani. S hitro vožnjo enega ali dveh vlakov po poglobljeni progi bi plini naglo odtekali v Ljubljano.
- Naklonske razmere železniške nivelete bi bile izboljšane, odpadlo bi mrtvo delo strojev, kar bi tudi dalo nekaj prihranka.

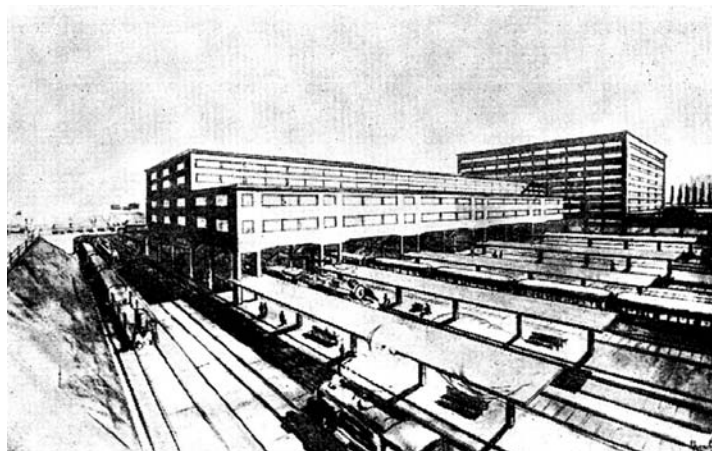
Prednosti poglobitvenega načrta so tolike, da se nam zdi odveč podrobno zavračati njegove kritike, katerih argumenti največkrat ne vzdrže stvarne presoje. Končno sodbo o pravilnosti ali pogrešenosti računov, o prednostih in pomanjkljivostih prepuščamo strokovnim ljudem. Šele ko bodo ti dovršili



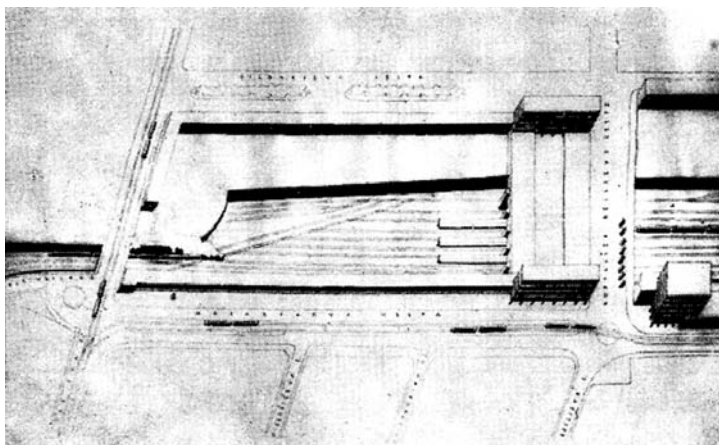
Sl. 9. - Prezrez poglobljene proge in pogled na okolico v Tivoliju. Oporni zidovi bi bili samo tam, kjer bi bilo to neobhodno potrebno z ozirom na bližino kake stavbe. Ob straneh železniških tirov vidimo zbiralne kanale, ki bi osuševali zemljišče ob železnici in odvajali deževnico. Na pobočjih (jezah) bi bili nasadi, katere bi videl potnik iz vlaka kot pestro pisan trak. Slika kaže, da bi imela tudi poglobljena proga dosti zraka in sonca. (Narisal dipl. tehn. Dušan Svetlič.)



Sl. 10. - Pogled na kolodvor in kolodvorske tirje po poglobitvenem projektu, kot sta si to zamislila arhitekta ing. Göstl in ing. Kham. Desno poteka Masarykova cesta, spredaj vidimo Tyrševo cesto, ki gre po mostu čez poglobljeno progo. V sredini leži postajno poslopje s čakalnicami preko tirov in od tam je dostop na posamezne medtirne perone. Za tem poslopjem vodi most v podaljšku Resljeve ceste na Vilharjevo cesto. Levi krajni tiri bi bili za tovarne vlake, ki bi se na tem osebni kolodvoru ne ustavljali.



Sl. 11. - Pogled na kolodvor in kolodvorske tirje po poglobitvenem projektu



Sl. 12
Pogled na kolodvor in njegovo okolico po poglobitvenem projektu, kakor si je to zamislil arhitekt Jože Mesar. Desno ob Resljevi cesti, ki bi jo podaljšali naprej proti severu po mostu čez železniške tire, je postavil novo poštno poslopje.

svoje delo, bo umestna tista javna bitka, po kateri nepoučena javnost mogoče hrepeni, ki pa more biti upravičena in zmagovita le z dobro pripravljenim orožjem za napad in obrambo. Tudi pri propagandi ideje, o katere pravilnosti smo globoko prepričani, želimo, da molčijo demagoška gesla, ker uspeh ali neuspeh ne bo odvisen od tega, kdo se bolje ali mogoče celo zadnji smeje, ampak od treznega gospodarskega preudarka, s katerim bodo položene na tehtnico poleg čisto računskih tudi idealne količine, kakor so higijenski, urbanistični in lepotni interes Ljubljane in podobno. Pravkar navedene prednosti so realne, nerealni pa so pomisleki, kakor na primer ta, da bo iz poglobljene proge pihal mimoidočim dim prav pod nos, dočim ga danes lokomotiva izloča v precejšnji višini nad pešce. Prav tako nerealna bi bila zaenkrat tudi vsaka javna borba okrog pravilnosti računa projektantov, ki so v železniški gradbeni stroki doma in trditvami tistih, ki so kar »na oko« izračunali stroške na blizu pol milijona dinarjev.

4. Akcija za poglobitev železnice

Ne bo odveč, če z nekaj besedami ugotovim potek prizadevanja, da bi zamisel rešitve ljubljanskega železniškega problema s poglobitvijo dovedli do uresničenja. Navajam le najvažnejše momente v kronološkem zaporedju:

- a) Dne 7. marca l. 1930. je bila zamisel poglobitve prvič javno raztolmačena in teden dni kasneje kritično predebatirana. Ožji krožek avtorjev je potem v teku let na številnih strokovnih posvetovanjih zamisel poglobitvenega projekta izpopolnjeval. Ljubljanski dnevnik so v teku let ponovno prinašali informativne članke ter budili na ta način zanimanje pri občinstvu.
- b) Na seji ljubljanskega mestnega sveta dne 1. februarja 1934 je poročal takratni načelnik gradbenega odbora ing. L. Bevc o potrebi rešitve ljubljanskega železniškega problema in predlagal, da se poglobitveni projekt podrobno prouči.
- c) V l. 1936. so pričeli obravnavati v mestnem gradbenem odboru ljubljanski železniški problem in rešitev po poglobitveni zasnovi. Plod teh razprav je bil predlog načelnika gradbenega odbora dr. Fr. Steleta na seji ljubljanskega mestnega sveta dne 26. maja 1936, ki je bil soglasno sprejet. Glasi se:
 1. Mestni svet ponovno ugotavlja, da zahtevajo razvoj mesta in cestno prometne razmere, posebno pa tudi resno ogrožena varnost prometa na železnici, nujno rešitev tako zvanega kolodvorskega vprašanja v Ljubljani.
 2. Premotivši vse obstoječe idejne načrte za to rešitev, smatra mestni svet za najprimernejši idejni načrt ing. Dimnika, ki predvideva poglobitev sedanje proge in postavitev novega kolodvora skoro tam, kjer stoji sedanji.
 3. Glavne prednosti take rešitve so v tem, da ostane kolodvor v centru mesta, da proga ne bo ovirala razvoja mesta ter cestnega prometa, železniški

upravi pa bo nudila možnost moderne in varne ureditve železniškega prometa. Posebna prednost načrta je tudi v tem, da se more izvesti v etapah in da je po dosedanjih cenitvah daleč najcenejši.

4. Apeliramo na kraljevo vlado, posebno pa na ministrstvo prometa, da pristopi takoj h konkretnemu reševanju kolodvorskega vprašanja v Ljubljani, predvsem na podlagi idejnega načrta ing. Dimnika. Kot prvi korak naj ministrstvo odredi stalno strokovno komisijo, ki naj skupno z odposlanstvi mestne občine ljubljanske in banovine izdela definitivni tehnični in finančni program.
5. Mestni svet ljubljanski določa znesek 100.000 din za stroške za izdelavo generalnega načrta po gornjem idejnem načrtu.
6. Ker onemogočajo kurilnice sploh vsako rešitev kolodvorskega vprašanja v Ljubljani in ogražajo tudi zdravje ljubljanskega prebivalstva, pozivamo železniško upravo, da prestavi kurilnice čimprej iz mesta po idejnem načrtu poglobitve.
7. Izdelava dokončnih načrtov za rešitev kolodvorskega vprašanja je tudi zato nujna, ker mestna občina prej ne more izdelati definitivnega regulacijskega načrta mesta, ki je nujno potreben in ki ga gradbeni zakon zahteva.
8. Ker bi podvozi ali nadvozi preko železniške proge ravno tako ovirali razvoj mesta, kakor ga ovira sedanje stanje, in bi cestni promet še bolj oteževali, pa tudi iz estetskih razlogov, odklanja mestna občina v centru mesta vsako tako rešitev.
- č) V istem letu je začela železniška uprava pripravljati načrte za rešitev tega vprašanja. V prvih mesecih l. 1937. se je zaznalo, da rešuje železniška uprava to zadevo iz najbolj ozkosrčnega železniško-prometnega stališča, brez sodelovanja z M. O. L. in ne oziraje se na njene želje ter potrebe.
- d) Ljubljanska sekcija inženirske organizacije je sestavila v l. 1936. in 1937. program javnih del kjer stavi kot prvo našo neobhodno potrebo železnico Črnomelj – Vrbovsko in na drugem mestu pa ureditev ljubljanskega železniškega križišča in kolodvorov.
- e) Na občnem zboru v mesecu aprilu 1937 je U. J. I. A., sekcija Ljubljana, opozorila s posebno resolucijo na neprimerni način reševanja ljubljanskega železniškega vprašanja po načinu, kot ga je začela železniška uprava.
- f) Na seji mestnega sveta dne 6. julija je bil sprejet sklep mestnega svetovalca dr. Koruna, da se ustanovi akcijski odbor v zadevi rešitve ljubljanskega železniškega vprašanja. Vanj so bili imenovani kot zastopniki mestnega sveta: prof. Dermastja, prof. Hrovat, dr. Stele, ing. Tomažič, Pavle Mašič, dr. V. Korun in Josip Bahovec. Dne 17. julija je bil prvi sklep tega odbora, da se skliče anketa zastopnikov oblasti, gospodarskih, stanovskih in kulturnih organizacij, da izrazijo javno svoje stališče glede potrebe rešitve ljubljanskega železniškega vprašanja.
- g) Dne 22. julija je bila dobro uspela javna anketa kjer je bila soglasno izražena nujnost hitre rešitve železniškega vprašanja v Ljubljani. Sprejeta je tale resolucija:

Resolucija sklenjena na anketi, sezvani od mestnega poglavar tva v Ljubljani, dne 22. julija 1937 v zadevi ljubljanskega kolodvorskega vprašanja. Zastopniki mesta, banovine in drugih oblastev, gospodarskih, stanovskih in kulturnih organizacij, državni in privatni funkcionarji, ki so prisostvovali anketi glede ureditve ljubljanskega kolodvora, ugotavljajo, da je vprašanje prilagoditve 90 let starega ljubljanskega kolodvora postalo potrebno nujne rešitve. Zato pozdravljajo hvalevredno iniciativo železniške uprave, ki je pred kratkem že pričela z modernizacijskimi deli na ljubljanskem glavnem kolodvoru. Ljubljanski železniški problem pa ne obstoji sam v odpravi prometnih težkoč na postaji sami, temve zahteva tudi nujno rešitev cestnih križišč z železnico, tangira nadalje ugoden razvoj ljubljanskega naselja v urbanističnem smislu in se tiče zahteve po izboljšanju današnjega stanja v higienskem oziru. Idealna in trajna rešitev ljubljanskega železniškega problema bo dosežena le tedaj, če bodo pri rešitvi sodelovali vsi prizadeti faktorji in to so poleg zastopnikov železniške uprave še zastopniki državnih, banovinskih in mestnih interesov. Ni dovoljno, če bi izvršili pač ukrepe v zaščito železnice, ne bi pa vzporedno upoštevali prometnih težkoč za lokalni in tranzitni cestni promet, razvoj-

ne možnosti mesta in izboljšanje higienskih razmer. Samo povečanje kolodvorskega poslopja, namestitve medtirnih peronov in posebno koncentracija kurilnic na Gorenjskem kolodvoru, bi bila nezadostna, bi poslabšala današnje cestne težkoče za promet in bi skrajno neugodno vplivala na ozračje precejšnjega dela mestnega naselja.

Izmed mnogih idejnih projektov za rešitev Ljubljanskega prometnega centra se v vseh ozirih najbolj približuje popolnosti tako zvani poglobitveni načrt. S sorazmerno najmanjšimi gradbenimi stroški z možnostjo izvajanja v etapah, bi pri ohranitvi današnje idealne lege kolodvora, odstranili na mah vse železniške in cestne prometne neprijetnosti, kakor tudi higienske nedostatke.

Udeleženci ankete zato soglašajo v sklepih:

1. Železniška uprava naj nujno preštudira ter izdela poglobitveni načrt ter proračun z uvaževanjem potreb države, banovine in mesta.
2. Železniška uprava naj takoj usmeri vsa dela, se izvajajo na ljubljanskem kolodvoru v obsegu že odobrenega kredita tako, da ne bodo v nasprotju s poglobitvenim projektom. Po nujno potrebni preureditvi kolodvorskega poslopja naj predvsem premesti kurilnice in ranžiranj e iz mestnega osrčja v smeri proti Zalogu in nato naj uredi medtirne perone, dostopne z mostički. Postopoma, po določenem programu naj končno železniška uprava izvede vso modernizacijo kolodvora po poglobitvenem načrtu.

V Ljubljani, dne 22. julija 1937.

h) Akcijski odbor je pričel z živahnim delovanjem. S podporo časopisja mu je uspelo v nadaljnjih mesecih zanimati za zadevo javnost in oblasti. V pričetku mesca oktobra je že uspešno intervenirala na merodajnih mestih v Beogradu deputacija, sestojeca iz župana dr. J. Adlešiča, predsednika zbornice za TOI I. Jelačina in univ. profesorja ing. A. Hrovata.

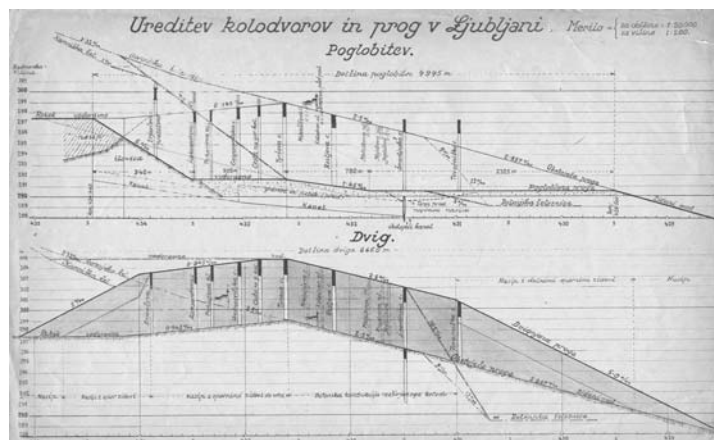
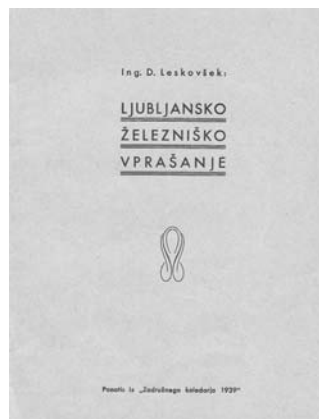
Prevladala je edino pravilna misel, da se sestavi strokovna komisija iz zastopnikov žel. uprave, banske uprave in mesta. Ta naj nepristransko prouči naš kolodvorski problem in presodi prednosti in pomanjkljivosti poglobitvenega načrta. Medtem ko se sistematično vrši propaganda poglobitvene misli med najširšimi sloji prebivalstva, mirno čakamo na rezultat strokovne presoje.

Opombe:

- 1 glej »Kronika« 1934, št. 3 in 4: Jože Jenko: »Ko nam je stekla prva železnica«. Tam je podrobnejši opis postaje in od tam so tudi slike 1, 2 in 3.
- 2 »Kronika« 1937: Arh. France Tomažič: »Talni načrt mesta Ljubljane«, slika na str. 94. Glej tudi sliko: Ljubljana okrog l. 1860. na str. 203.
- 3 »Geografski vestnik« 1928, J. Rus »Prirodne osnove v selišču ljubljanskega mesta« str. 67. – »Geografski vestnik« 1929 1930, št. 1 do 4: A. Melik, »Razvoj Ljubljane«, na str. 100 piše: Na levi strani poteka ježa glavne Ljubljanične terase od Studenca vzporedno s cesto do Most, tu pa zavije na S in poteka potem za Mostami ter za Selom in v velikem ovinku proti Zeleni jami ter ob Šmartinski cesti čez Tabor, križišče Resljeve ceste in Komenskega ulice, proti Unionu in dalje mimo pošte čez Zvezdo...
- 4 Jame na severnem robu kolodvorske ceste so zasipavali z lokomotivnim pepelom in ugaskom, ki je l. 1932., ko so gradili Vilharjevo cesto, še v mnogih gnezdih tlel, kar je povzročalo precejšnje težkoče pri valjanju cestne podlage.
- 5 Tozadevno je navedel dr. Franta Mis v »Jutru« st. 211 z dne 10. sept. 1937 svoja opažanja v daljšem članku pod naslovom »Ureditev kolodvora in zdravje Ljubljane«.
- 6 U. J. I. A. sekcija Ljubljana je razmnožila v mescu marcu 1930 spis »Idejni projekt poglobitve železnice in kolodvora v Ljubljani« kot tekst predavanja dne 7. marca 1930. Nadalje je objavil pisec tega članka v reviji »Tehnika in gospodarstvo«, letnik II, 1935/36, st. 5 — 6, sestavek: Ljubljanski železniški problem in predlog za rešitev.

Ljubljansko železniško vprašanje*

ing. d. leskovšek



TEHNIČNI BIRO ZA NAPRAVO PROJEKTA ZAREKONSTRUKCIJO LJUBLJANSKEGA ŽELEZNIŠKEGA VOZLA

PRIMERJAVA RAZNIH PROJEKTOV.

PROJEKTI:

- 1) Dislokacija doli železnice v Ljubljani z 3 peroni.
- 2) Dislokacija doli železnice v Ljubljani z 2 peroni (provoznici).
- 3) II. sekcija: podvoz na Glinčevski in Gosposvetski cesti.
- 4) III. sekcija: podvoz med Glinčevski in Gosposvetsko cesto.
- 5) Preureditev glavne proge okoli Bežičke.
- 6) Dvig vseh prog (Whitio).
- 7) Popolnitev vseh prog.

KAK BI MORAL VSAK PROJEKT REŠITI?

A) ZA ŽELEZNICO.

- 1) Osebnik kolodvor (nove, stare, dvonoge, k. lesene, postajno postajanje i. d. d.)
- 2) Tovorni kolodvor (nakladalni lesi, okoliščice, ovesjanje, i. d. d.)
- 3) Obratni kolodvor (lesni in naprave za odzivanje in opazni postojni, gvozdeni, ovesjanje, i. d. d.)
- 4) Premikalni kolodvor (odstranitev ovesjanja, naprave za ovesjanje, gvozdeni in nakladni kolodvor, naprave za ovesjanje, i. d. d.)
- 5) Kurilnice in delavnice (odstranitev ovesjanja, naprave za ovesjanje, gvozdeni in nakladni kolodvor, naprave za ovesjanje, i. d. d.)
- 6) Tiri in postojne za potoke
- 7) Odbremenitev glavne proge in naprave za odbremenitev glavne proge
- 8) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.

B) ZA CESTNI PROMET IN RAZVOJ MESTA.

- 1) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.
- 2) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.
- 3) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.
- 4) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.
- 5) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.
- 6) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.
- 7) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.
- 8) Preureditev dolenjske proge med glavno in ovesjanjem kolodvorom.

REŠI PROBLEM:									PRIBLIŽNI PRIMERJALNI ZNESEK ZA IZVEDBO			
PROJEKT	A) ZA ŽELEZNICO								B) ZA CESTNI PROMET IN RAZVOJ MESTA			
	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4
1	+	o	o	o	o	o	o	o	72.000.000	190.000.000	267.000.000	
2	o	o	o	o	o	o	o	o	10.000.000	25.500.000	277.000.000	
3	o	o	o	o	o	o	o	+	50.000.000	217.000.000	275.000.000	
4	o	o	o	o	o	o	o	o	23.000.000			
5	o	o	o	o	o	o	o	o	48.000.000	220.000.000	267.000.000	
6	o	o	o	o	o	o	o	o	362.000.000	170.000.000	379.000.000	
7	+	+	+	+	+	+	+	+	228.000.000			

Legenda: + da, o deloma, - ne.

Ljubljana, 28. sept. 1940

J. L. Ljubljana

Legenda: + da, o deloma, — ne.



Ljubljana, 28. sept. 1940.

* povzeto iz publikacije: ljubljansko železniško vprašanje, idr., 1939

štirideseta leta

Ljubljansko železniško vprašanje*

* odlomek iz publikacije Mestne občine v Ljubljani, 5 let dela za Ljubljano, 1940

Pet let dela za Ljubljano

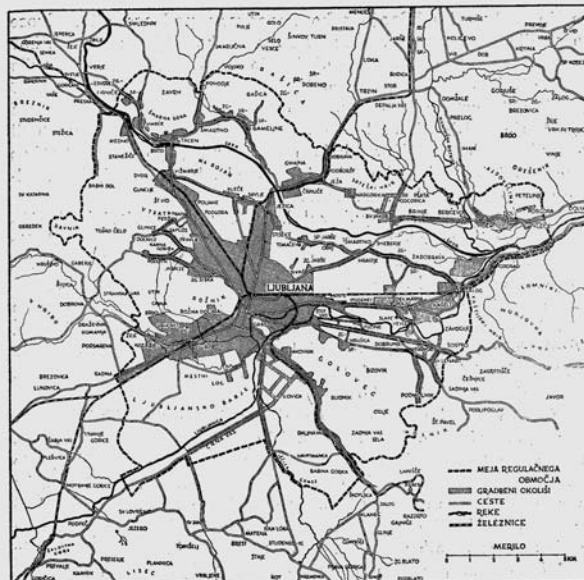


V Ljubljani 1940

Aktualnost in nujnost regulacijskega načrta sta novo mestno upravo prisilila, da je prav posebno pažnjo posvetila ljubljanskemu

železniškemu vprašanju.

To vprašanje je že staro, posebno ostro pa je postalo, ko se je po vojni začela Ljubljana naglo širiti v tako imenovani Svetokriški okraj in za Bežigrad ter ob Tyrševi cesti proti Savi. Ljubljana je kar naenkrat stala pred alternativo, ali naj organizira urbanistično in pravno nov, od starega mesta po železnici odrezan in zato precej samostojen mestni del, ali pa naj železniško upravo prisili k taki rešitvi, da se bo mesto nemočno



Ljubljanski gradbeni okoliši po regulacijskem programu

lahko širilo v to, najbolj vabljivo smer. Plečnikov načrt za Svetokriški okraj je v precejšnji meri ustregel prvemu naziranj. Vedno pa se je oglašala poleg te težnje tudi druga, ki je zagovarjala potrebo po enotnem mestnem organizmu in zato tako ureditev železniških naprav, ki tega razvoja ne bo ovirala. Za tako rešitev je bila kot edina sprejemljiva priznana tako imenovana »poglobitev« železniških naprav. Nji v prilog je novi mestni svet izglasoval dne 26. maja 1936 obsežno resolucijo, v kateri odklanja tako imenovane podvoze ali nadvoze in predlaga ustanovitev stalne strokovne komisije iz zastopnikov ministrstva železnic, mestne občine in banovine, ki bi pripravila vse potrebno za izvršitev poglobitvenega načrta. 5. julija 1937 je bil nato ustanovljen akcijski odbor za rešitev kolodvorskega vprašanja v Ljubljani, ki je na posebni anketi zopet ugotovil soglasje vseh činiteljev glede primernosti poglobitve. Poseben propagandni odsek, tehnični odsek in eksekutiva akcijskega odbora so prevzeli skrb, da vprašanje ne zaspi.

Uspeh akcije se je pokazal l. 1938. v ustanovitvi Tehničnega biroja za izdelavo generalnega projekta za rekonstrukcijo ljubljanskega železniškega vozla, kjer sodelujejo ministrstvo železnic, železniška direkcija, banska uprava in mestna občina.

Jasno in odločno stališče nove mestne uprave je omogočilo tudi jasnejše poglede na regulacijski program nove Ljubljane, ker je bila poglobitev železniških naprav na sedanjem prostoru sprejeta kot izhodišče vseh študij in tudi regulacijskega programa ter razpisa za regulacijsko skico.

Cep rav v sedanjih razmerah ni upanja na skorajšnjo rešitev tega vprašanja, posebno ne v smislu, kakor ga zastopa mestna uprava, je treba sedanjí upravi zapisati v dobro vsaj, da je to važno vprašanje razmotrivala vselej velikopotezno, nepristransko in odločno brez upoštevanja nergačev, ki so se malodušno skrivali za priljubljeno frazo, da v Beogradu za Ljubljano ne bo na razpolago ogromnih sredstev, ki bi bila potrebna za uresničenje poglobitvenega projekta. Odločno smo stali namreč od prvega dne naprej na stališču, da je tudi centralna državna uprava dolžna reševati pereča vprašanja Ljubljane tako, kakor je najbolj primerno, in da vprašanje denarja pri ureditvi enega najbolj zastarelih, obenem pa v jugoslovanskem prometu enega najvažnejših železniških vozlov ne more in ne sme igrati odločilne vloge, posebno, ker bi se tudi vsaka druga radikalna, a mogoče za mesto manj ugodna rešitev ne dala uresničiti z dosti manjšimi stroški. Zato je sedanja mestna uprava vselej zagovarjala načelo: Ne krparij, ampak radikalno po nepristranski razpravi za najboljšo spoznano rešitev železniškega vprašanja zahtevamo.

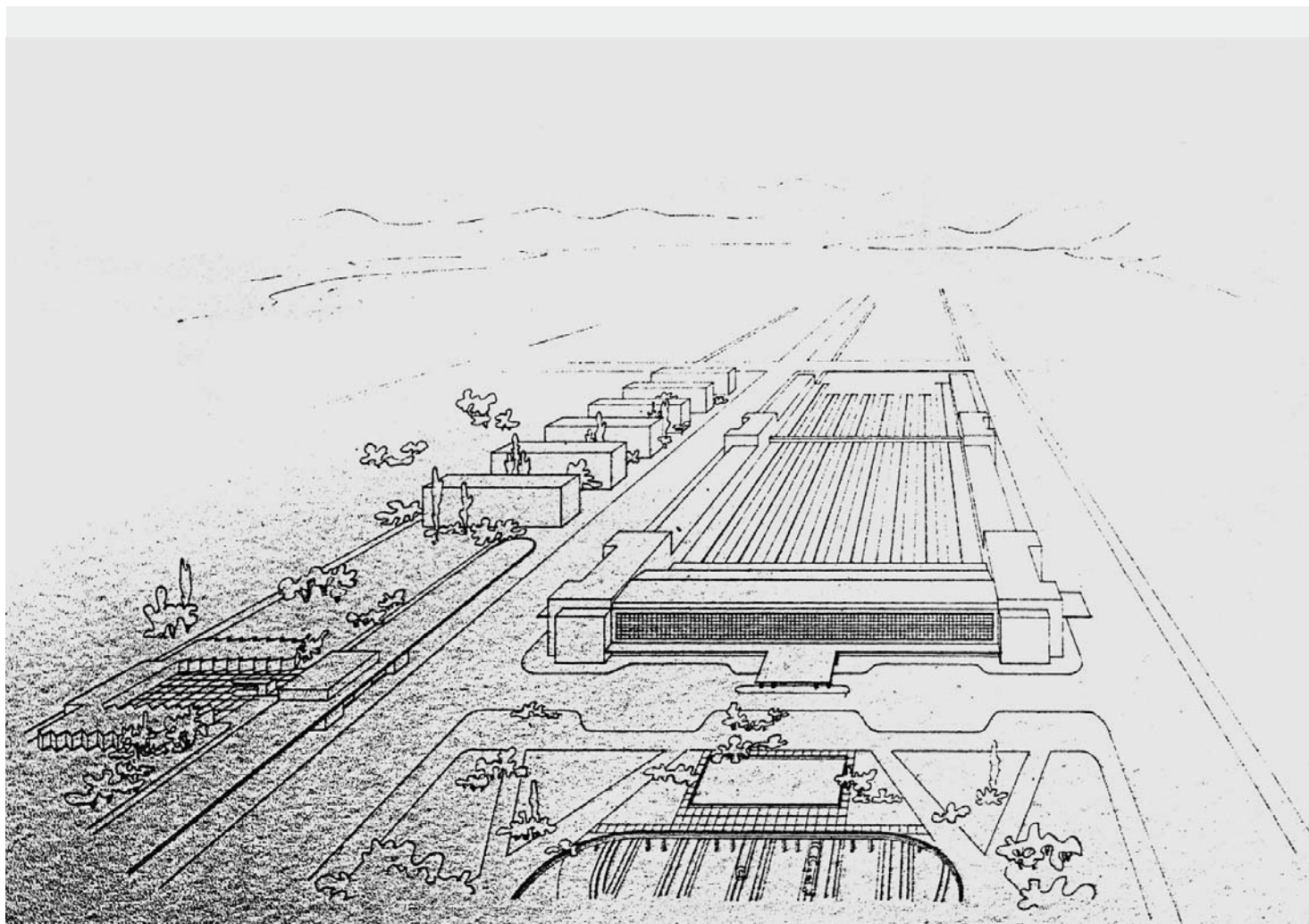
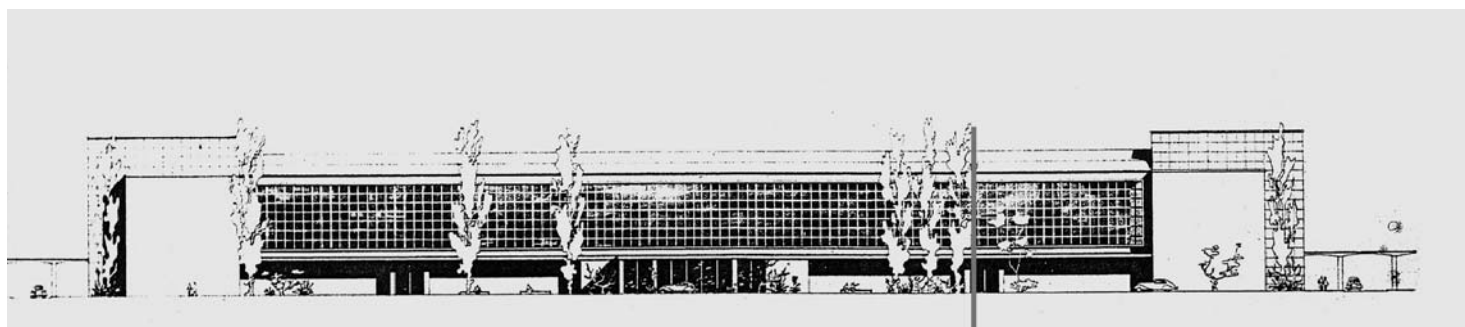
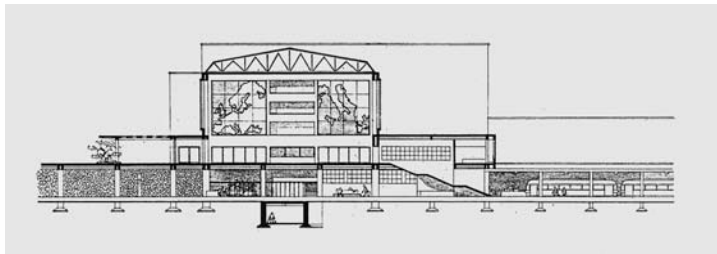
študija urbanizma ljubljane, ok. 1940

edvard ravnikar



projekt poglobitve železnice,
diplomska naloga, 1941

branko simčič



Branko Simčič, zgodovina načrtovanja ljubljanskega železniškega vozlišča, Ljubljana, 2004

čas po II. svetovni vojni

železniško vprašanje*

svetko lapajne

Z ozirom na svojo izobrazbo in položaj ter daljšo dobo opazovanja razvoja svojega domovinskega mesta - smatram za svojo dolžnost - da javno sporočim svoje mišljenje o načinu ureditve ljubljanskega železniškega in kolodvorskega vprašanja:

1. Za razvoj celotnega mestnega in medmestnega prometa, kakor tudi za neovirani razvoj železniškega prometa, je nujno, da sta obe vrsti prometa med seboj neodvisni, da mesto in mestne ceste niso prekinjene z železniškimi pasovi, in da železnica nima zveze s cestnim prometom (prehodi) zaradi nesreč in vzdrževalnih stroškov.

2. Ta rešitev se da teoretično doseči le na sledeče načine:

- a) s poglobitvijo železnice pod cestni nivo
- b) z nadvišanjem železnice nad cestni nivo
- c) z izpeljavo železnice ob Savi (pod nivojem cestnih mostov)

Izpeljava posameznih cest preko železnice v podvozu ali nadvozu ni rešitev, je le polovična rešitev, ker reši nalogo le za poedino cesto, za vse ostale ceste je ostal problem nerešen, odnosno se je s tem šele ustvaril.

3. Rešitev c) se mi ne zdi smotrena, ker je čas, ko bi nas mogla električna brezovozna mesta železnica (po poglobljeni progi) iz poljubnega kraja v 10 minutah prepeljati na glavni kolodvor ob Savski obali še predaleč. Ta varianta se mi zdi premalo realna.

Rešitev b) ni dobra zato, ker, je mnogo dražja od rešitve a), nadalje zato, ker se nasipi dolgo časa posedajo, ker zahtevajo ogromno stranskih pridobivanj nasipnega materiala, in tudi zato, ker bi se obstoječi nasipi v Zeleni jami in na Viču še povečali, obojestranski vzpon železnice na kolodvor bi se še povečal.

4. Edina popolna in realna je rešitev problema s poglobitvijo železniške proge in kolodvora iz sledečih razlogov:

- a) Razvoj cestnega in železniškega prometa ostane (zahteva točke 1) res popolnoma neoviran. Na poljubni cesti lahko zgradimo prehod v nivoju.
- b) Niveleta železnice izgubi obstoječi vzpon na kolodvor, niveleta nove proge ostane z ene strani horizontalna, z druge dobi majhen padec proti kolodvoru.
- c) Zemeljska dela v Zeleni jami in na Viču se reducirajo na odstranitev obstoječih nasipov, le v mestu samem je potrebna poglobitev z izkopi.
- d) Ekonomske prednosti poglobitve so utemeljene v naslednji točki 5).

5. S poglobitvijo proge se stroški gradnje povečajo, računajoč kompletni izkop v odstotkih celokupnih stroškov v sledečem razmerju:

za odprto progo 40%

za kolodvorske tire s kretnicami 20% približno

za kompletni kolodvor s poslopjem, peroni, signalnimi napravami, instalacijami, sklad. 9%

Ker pa se nahaja med iskanim materialom po predsonajah ca 2/3 dobrega betonskega gramoza, ki bi se uporabil za gradnjo vseh objektov na žele-

znici in tudi za vse gradbene objekte v Ljubljani sploh, potem tega gramoza ne smemo računati v izkop, ker bi ga pri gradnji proge v nivoju morali kopati drugje in dovažati, tako za objekte na železnici, kot za vse zgradbe v Ljubljani. V tem primeru bi stala poglobitev kolodvorskih naprav sledeče odstotke celotnih gradbenih stroškov:

Za odprto progo 13,3%

Za kolodvorske tire s kretnicami 6,7%

Za kompletni kolodvor s poslopjem, peroni, signalnimi napravami, instalacijami, skladišči vsega 3% več kot bi stale iste naprave za kolodvor v nivoju.

6. Nadaljne kalkulacije (izvršene še v Jugoslaviji) so pokazale, da stane 30 cestnih premostitev v nivoju pri poglobljeni progi prav toliko, kot samo 5 nadvozov v nasipu pri progi v nivoju odnosno 12 podvozov pod železniško progo v poglobitvi ceste. Vsekakor ne moremo smatrati za ekonomsko, če bo bodoča generacija imela pri vsaki cesti en podvoz v poglobitvi ceste, pri čemer bo mnogo več materiala izkopanega, kot bi ga bilo, če bi eno samo železnico poglobili v celi dolžini.

7. Glede mesta, kako naj se položi poglobljeni kolodvor v tlorisni projekciji, ni problema, ker pri poglobljenem kolodvoru to ni več bistveno. Držati bi se pač morali znanih principov: kolodvor čim bolj v centru mesta, železniška proga naj zavzame čim krajšo pot pri prehodu skozi mesto iz enega kraja na drugi. (Najkrajša proga zahteva tudi najmanj dela na poglobitvi!). Zdi se mi najboljše, da bi stal poglobljeni kolodvor in tudi vsa poglobljena proga približno tam, kjer je obstoječi – pri pogoju da se vse ranžirne in remizne ter teške tovarne naprave namestijo izven centra mesta. Ugodne bi bile tudi rešitve z zamaknjeno lego kolodvora v smeri od križišča Tyrševe ceste proti severo vzhodu, nekako okrog tovarne za klej, odnosno proti sv. Križu. To zavisi pač najbolj od železniških strokovnjakov, ki se bodo ozirali na ureditev prometnih linij in dispozicijo kolodvorskih naprav, upoštevajoč še bodoče nezgrajene proge in elektrifikacijo.

8. Potek gradnje si predstavljam v dveh možnostih:

Prva možnost je odločno pričetje dela z izvajanjem do dovršitve v enem tempu. V tem primeru bi se pridobljeni betonski gramozi deponirali na primernem mestu. Ta način gradnje bi bil ugoden za obdržanje obstoječe trase železnice, vsaj v glavnih obrisih.

Druga možnost bi bila ta, da se gradnja novega kolodvora odgodi, trenotno pa se takoj zastavi prostor, prepove zidava zidava in uredi pridobivanje gramoza na mestu bodočega kolodvora. Pri živahni gradbeni dejavnosti bi imeli na ta način v 10 letih lahko dober del kolodvora že poglobljenega brez stvarnih izdatkov. V tem primeru bi pač bolj priporočal variante izven obstoječega kolodvora, da bi lahko obdržali red na izkopu gramoza in preprečili izpodkopavanje obstoječe proge.

9. Pri vsem referatu sem suponiral sledeče, že splošno znane predvidene preureditve:

- a) da pride v poštev le prehodni in ne čelni kolodvor iz prometno tehničnih razlogov.
- b) da se ranžirne, remizne, delavniške in težkotovorne naprave prestavijo iz mesta ven.
- c) da se za tovarni promet predvidijo direktne obhodne proge (na primer obstoječa Št. Vid – Laze), ki morajo seveda tudi biti v naseljenih območjih poglobljene (na primer med Klečami in Podutikom). V ostalem območju bi te proge potekale ob Savi pod nivojem cestnih mostov.
- d) Dolenjska proga tvori posebne probleme, ki jih s tem v zvezi prav ugodno rešujejo železniški strokovnjaki.

Zaključek

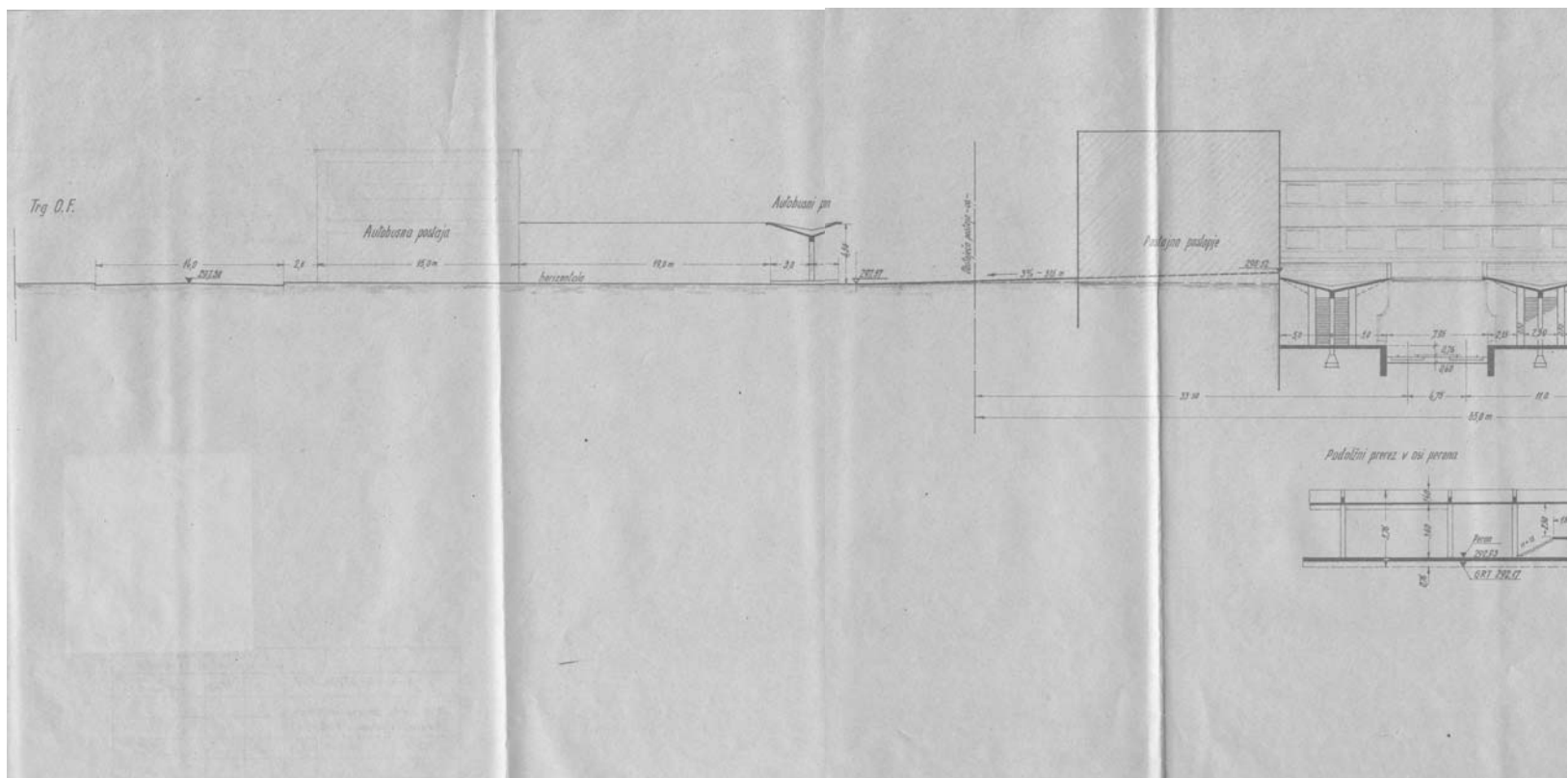
Spredaj navedene rešitve se mi zdijo naravne, ker odpravljajo vse probleme na splošno: problem kompaktnosti mesta, problem prehodov cest in železnic, problem gramoznih jam itd. Omenjeno poglobitveno rešitev priporoča priznana literatura kot eno najboljših rešitev in jo priporoča, kjer je izvedljiva.

* referat h anketi o regulaciji mesta Ljubljana

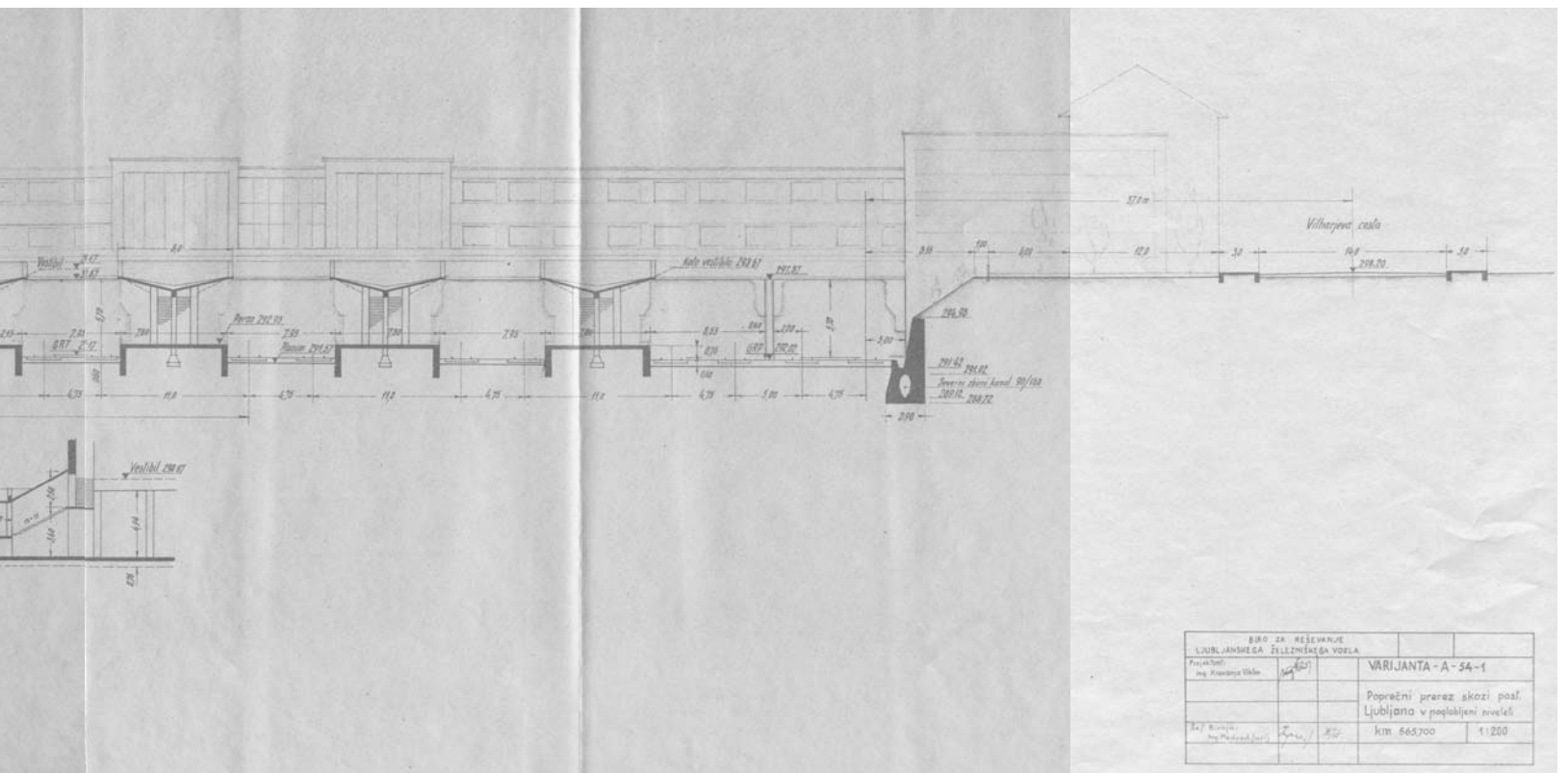
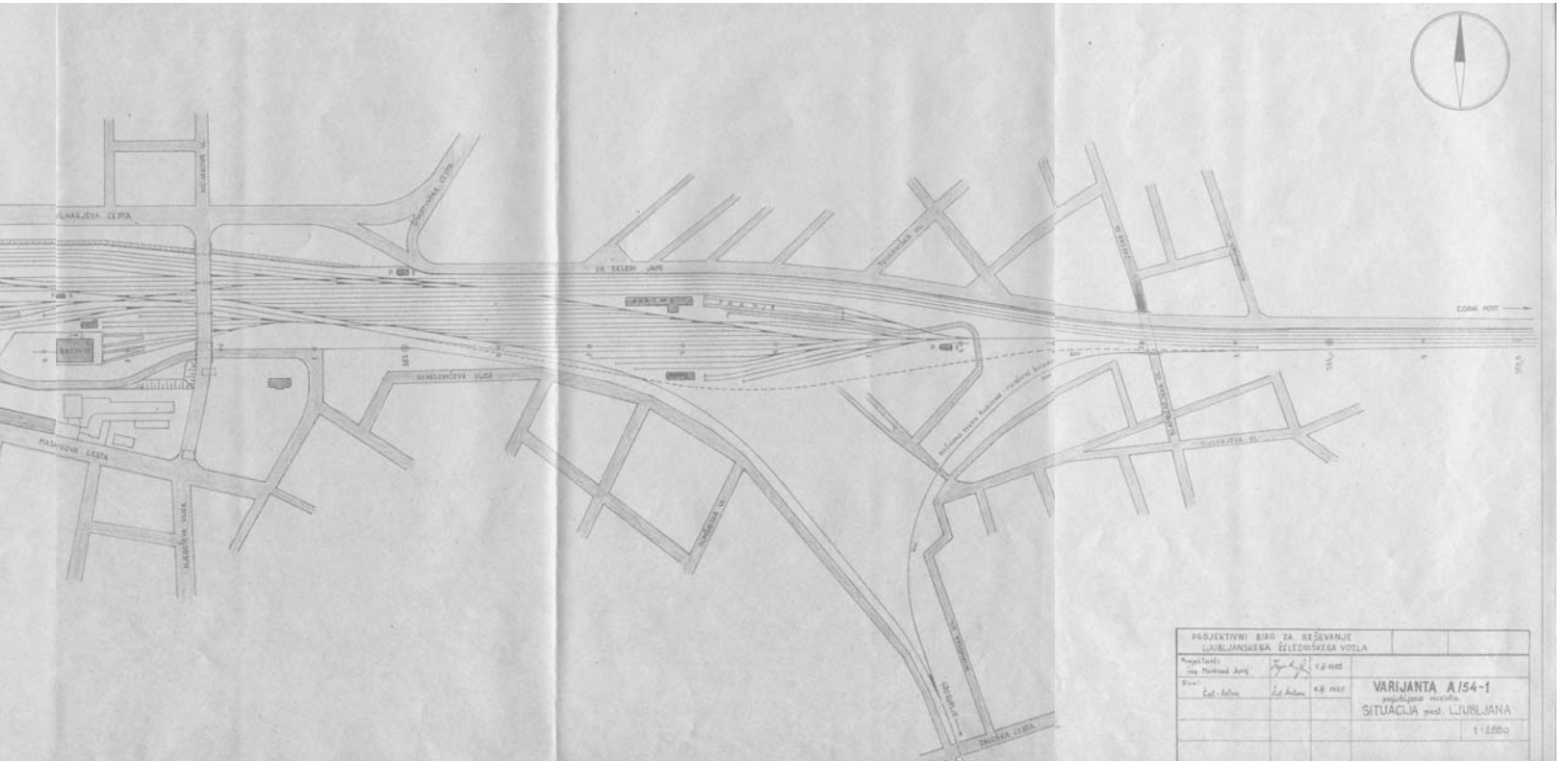
petdeseta leta

poglobitev železniške postaje*

jurij medved



* (Biro za reševanje ljubljanskega železniškega vozla, 1955)



dnevna izguba časa*

Dnevna izguba časa, števila
vozil in pešcev ki čakajo na 9 glavnih
železniških prelozih (štetje oktobra 1954)

D = čas
N = število vozil,
pešcev

Železniški prelozi	Dnevna izguba čas, min.	Dnevna izguba čas, krat.	Trgovni avtomobili				Traktorji s prikolico		Tribusi		Osebn. avtomobili		Motocik. s in triatli		Kolesa		Trgovni s pri- prego		Pešci	
			D	N	D	N	D	N	D	N	D	N	D	N	D	N	D	N	D	N
Pitova cesta	424	156	746	225	61	18	51	13	32	10	848	266	210	75	6692	2132	444	138	13.549	4.432
Čelovška cesta	188	56	262	87	46	11	-	-	60	19	452	138	87	22	3313	941	212	65	3959	1.281
Poljnovska ulica	294	106	140	55	5	1	-	-	4	2	138	57	67	24	2138	733	130	52	1.653	671
Tomševa cesta	530	112	430	81	12	4	-	-	12	4	430	85	90	15	5169	1151	425	90	5.693	1.092
Čolovška cesta	57	27	26	10	11	3	3	2	30	9	48	18	11	4	631	257	19	15	691	329
Poljovska cesta	93	28	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	176	64	-	-	326	97
Čolovska cesta	88	24	24	12	-	-	-	-	4	1	12	4	49	18	567	180	16	7	533	181
Čolovska cesta	106	41	35	16	1	1	-	-	4	2	56	28	11	6	301	123	3	2	88	57
Čolovska cesta	114	47	13	7	-	-	-	-	2	1	4	2	3	2	481	167	11	5	328	158
Skupaj	1914	600	1650	495	136	38	54	15	149	48	1988	598	532	168	19.468	5.748	1.350	374	26.830	8.292

* dnevna izguba časa, število vozil in pešcev, ki čakajo na devetih glavnih železniških prelozih (štetje oktobra), 1954

ljubljski železniški vozeli*

edvard ravnikar, janez lajovic

NAŠI RAZGLEDI, 23. FEBRUARJA 1957

Razprava o ljubljanskem železniškem vprašanju se vleče že desetletja. Za pred vojno so bile diskusije vroče in odprane, kar je razumljivo: vsak je zastopal svoje mišljenje z argumenti in veliko osebnostno zavzetostjo. Pozneje je nastal poseben biro, ki je obdeloval takomenovano klasično poglobitev prog skozi center mesta in pomiril duhove. Poglobitev je veljala kot rešitev, ki je zadovoljila vse zahteve in vse interese.

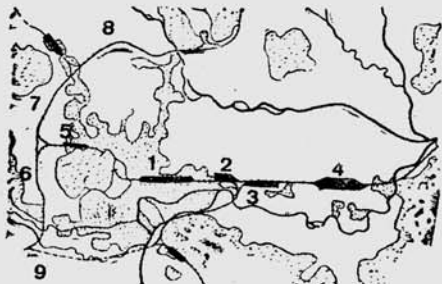
Po vojni so se tej rešitvi pridružile še nove zasnove, ki so se študirale zlasti zadnjih par let. Novi biro za študij ljubljanskega železniškega voza je končno lanske leto pokazal najožji izbor, dve varianti z dvema podvariantama.

Rešitev je »nujna«, zato naj bi se odločili čim-

prej, kar je nedvomno res. Ne moremo pa se znebiti vtisa, da je gledanje na to zapleteno stvar preozko in da vsa obravnava upošteva premalo elementov. Mogoče nam predlagana delna rešitev lahko takoj in tudi pozneje koristi, mogoče jo bomo dobro vključili v poznejšo dokončno rešitev. Toda to je le ugibanje in stvar sreče. Tako pomembna, draga in zapletena akcija mora biti obdelana z enotnejših in širših vidikov.

Pri tem mislimo zlasti na to, da železnica ni kako potrebno zlo z lepimi napakami, ampak, da je zelo verjetno ravno to tisti element, na katerega bi bilo treba nasloniti urbanistični razvoj širšega ljubljanskega območja in v odgovarjajoči meri tudi Ljubljane same.

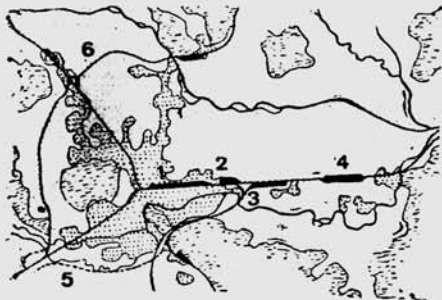
LJUBLJANSKI ŽELEZNIŠKI VOZEL



Variant A 54 v nivoju:

Obdrži se sedanja trasa Zalog-Ljubljana do Titove ceste ter se ob njej namestijo vse železniške naprave. Zahodno od Titove ceste se dosežanje trase proti Jesenicam, Trstu in Kamniku opusti in se nadomestijo s skupno dvoirno progjo v predoru skozi Rožnik. Za vse ceste od Smartinske do predora skozi Rožnik križajo železnico v podvozi.

Opuščene železniške trase se uporabijo za bodoče hitre tranzitne ceste.



Variant B 54 poglobitev:

(1. glavni kolodvor, 2. lokomotivni kolodvor, 3. kurilnica, 4. ranžirni kolodvor, 5. južna obvozna proga, 6. proga Lj.-Kamnik)



Minimalni program:

Sedanje železniške proge so bile trastrane v letih 1849 (Celje-Ljubljana) do 1893 (dolenjska proga) in so ležale takrat izven območja mesta. Smerni ter nivoletne prog so se ravnale samo po terenskih prilikah ter potrebah železniškega prometa, zato so od vseh možnih tras najkrajše. Potekajo radialno iz mestnega centra v petih glavnih prometnih smereh.

(1. glavni kolodvor, 2. ranžirni kolodvor v Zalogu, 3. kolodvor Ljubljana-Siška)

Minimalni program (ki je pravzaprav prva faza variante A 54, vendar bi utegnili postati končna rešitev) se razlikuje od sedanjega stanja v naslednjem:

- izvoz iz glavnega kolodvora proti zahodu se premakne za 21 m proti severu tako, da se podvoz lahko gradi ob nemotenem obratovanju železnice. Tržaška proga - ceste križajo proge, ki ostanejo v sedanjem nivoju, v podvozi. Zaenkrat je predviden samo podvoz na Titovi cesti;
- promet iz gorenjske strani bi se spjel skozi podvoz na Titovi cesti.

PREDNOSTI

- pridobilo se obsežna zemljišča v centru mesta z opustitvijo sedanjih kurilnic in žel. delavnic ter z opustitvijo sedanjih tras tržaške, gorenjske in kamniške železnice;
- železnica preseka ozke mesto samo enkrat (v smeri vzhod-zahod);
- predor je lahko potreben v slučaju vojne;
- možna je takojšnja rešitev prečnih problemov: podvoza na Titovi cesti in ureditve železniške postaje z začasnimi priključki na tržaško in gorenjsko progjo; to je možnost minimalnega programa in minimalnih stroškov ter etapne izgradnje.

PREDNOSTI

- ker se obdrži sedanje trase, ostanejo eksploatacijski stroški minimalni;
- ceste potekajo v nivoju in križajo železnico z mostovi;
- varianta je brez drugega predora skozi Rožnik;
- industriji v mestu ostane možnost priključitve na industrijski tir, vendar z velikimi izdatki in tehničnimi težavami;
- s postajališčem pri Litostroju se severozapadnemu delu mesta omogoči dober kontakt z železnico, prav tako je možna uvedba drugih novih postajališč;
- možnost ugodne rešitve postajnega posloplja;
- izvedba del je možna med obratovanjem železnice.

Sedanje stanje:

PREDNOSTI

- ker so današnje trase od vseh možnih najkrajše, so tudi najekonomičnejše zaradi najmanjših eksploatacijskih stroškov;
- skupaj s cestno mrežo tvorijo današnje proge prometne žile petih krakov mesta;
- današnja železniška mreža zadovoljivo preskrbuje industrijo;
- moderna železniška ureditev je estetsko dobrodošla, vnaša v mestno življenje in sliko živahnost;
- možna je pridobitev sorazmerno velikih površin s prenosom kurilnic in žel. delavnic proti Zaogu;
- možen je takojšnji pristop k ureditvi postaje in križanj s cestno mrežo;
- dobra in najcenejša možnost za ureditev novih osebnih postaj, nadaljnji dodatni tirovi in priključkov za industrijo;
- z ureditvijo in modernizacijo sedanjega stanja se približamo rešitvi, ki bi bila iz regionalnih vidikov najugodnejša.

NEDOSTATKI

- proge se podaljšajo: tržaška za 2,65 km, gorenjska za 1,76 km, kamniška za 6,1 km;
- eksploatacijski stroški se zvišajo zaradi dolžine predora in daljših prog;
- industrija v prizadetem delu izgubi priključek na industrijski tir;
- neugodna so križanja cest z železnico s cestnimi podvozi, v tem oziru poleg treh do štirih podvozo v centru Ljubljane so potrebni podvozi vpadnih cest pri križanjih z novimi trasami gorenjske, tržaške in južne obvozne proge;
- prednost opuščenih prog za avtomobilski promet je problematične vrednosti, saj kot motnje v mestnem življenju delujejo prav tako avtomobilski promet;

NEDOSTATKI

- najbolj pereči problemi, ureditev potniškega kolodvora in prelaz na Titovi cesti, se lahko rešijo šele v zadnji fazi dela;
- poglobitev zahteva takojšnjo vložitev večjih denarnih sredstev;
- poglobitev zahteva največjo dolžino nove kanalizacije;
- kamniška proga, ki se prestavi, zahteva nadomestke za industrijske priključke današnje in eventualno nove industrije, poleg tega se podaljša za 2,34 km.

Sedanje stanje:

NEDOSTATKI

- ovire v cestnem prometu: glavne vpadnice kakor tudi stranske ceste križajo železnico v nivoju. Samo prelaz na Titovi cesti je zaprt 7-8 ur na dan, ostali prehodi pa proporcionalno manj;
- železniški obrati (kurilnice, delavnice) ter skladišča in tovarne postaje zasedajo velik del dragocene površine v centru mesta, če jih ne prelozimo.

Minimalni program:

NEDOSTATKI

- neugodna so križanja cest z železnico v podvozi (?);
- problematična je usmeritev prometa gorenjske vpadnice na Titovo cesto (prekranje gorenjske in kamniške proge), ker Celovška cesta ni samo prometni tirak, ampak tudi urbanistični kompleks z močno gospodarsko dejavnostjo in velikim številom prebivalstva. V vsakem primeru je njena direktna zveza s centrom enako aktualna.



87

ARHITEKTURA

OPOMBE

- mesto in Tivoli ločijo danes železnica in Prešernova cesta. Zdaj naj bi se avtostrada na nekdanjem tiru, Prešernova cesta in nova proga;
- če že tunel pod Rožnikom v interesu Ljubljane, potem je ugodnejši polovico krajši v smeri S-J, ki bi imel take prednosti: Prešernovo cesto in Večno pot za Rožnikom osvobodijo danes nadležnega tranzita. Obenem je tunel zakonitejši za dva zelo nasejena delaja ali je argument »mesto je treba sprostiti železnice« toliko močnejši, da opravičuje iztirgavanje prometnih žil iz mestnega organizma, v katerem so prav dobro vraščene? Raziskati bi bilo treba, koliko železnica v resnici ovira razvoj mesta; Ljubljana se je do danes razvijala vzporedno z njo in prav železnica je dala mestu cenovno in trajno neurejena. Prilagoditev specializiranim ustanovam ter industriji

OPOMBE

- Železniške in cestne trase potekajo v glavnem vzporedno in predstavljajo železnica resno prometno oviro le za par glavnih vpadnic v neposredni bližini centra. Ali je za njihovo rešitev potreben tako obsežen poseg v mestni organizem kot je poglobitev? Mesta, ki zahtevajo rešitev v dveh nivojih, so zgoščena predvsem med kolodvorom in Večno potjo. Vsi ostali vozi so pri vseh rešitvah v glavnem enako zahtevni in ne dajejo posebnih predností eni ali drugi.



Koristnejši in krajši tunel

OPOMBE

- Obstoječe trase so izredno čiste in racionalno zasnovane, radialno položene tirne naprave povzročajo nerodna križanja v glavnem le v najožjem centru, kjer je investicije mnogo lažje zagovarjati kot na periferiji, ki ostaja navadno trajno neurejena. Prilagoditev dobro premišljenega cestnega skelata je lažja ob radialni ureditvi železniških naprav.

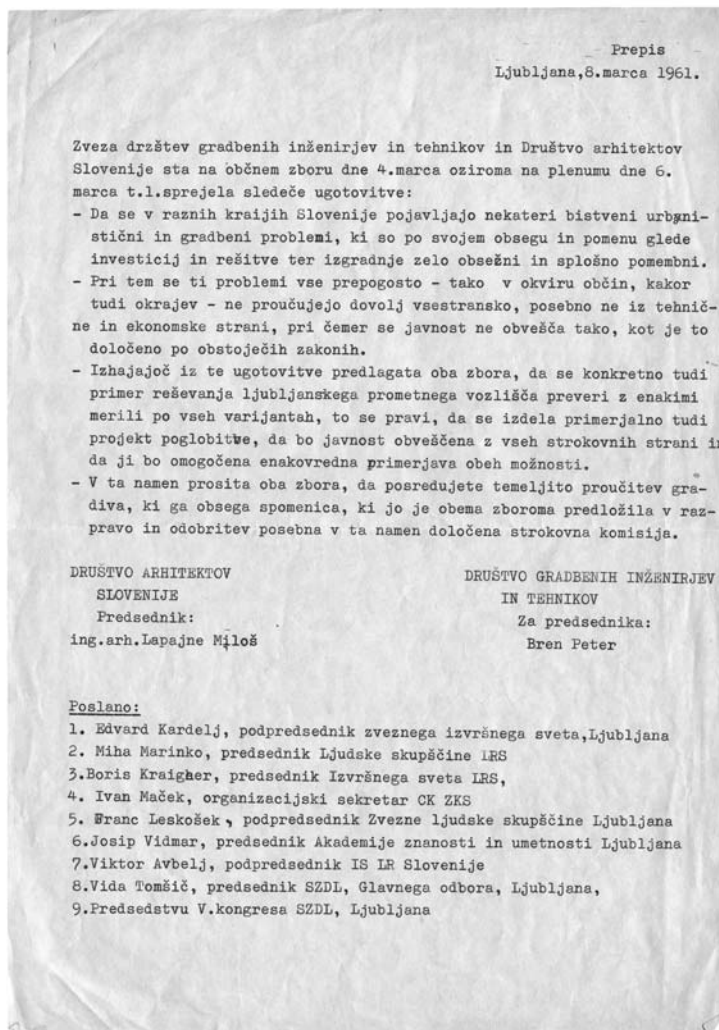


- Vskladitev cestne mreže z železniško je dobro veže in loči. Pri cestah ima prednost osnovni cestni sklop, ki zmore vsi promet in ima znatnejši, ki v mestu odgovarja avtocesti v pokrajini. Prednost minimalnega programa so podobne prednostim sedanjega stanja.

šestdeseta leta

spomenica *

* Spomenica, društvo urbanistov, arhitektov in gradbenikov Slovenije, 1961



Večina strokovnjakov s področja urbanistike, arhitekture, niske in visoke gradbene dejavnosti ter tudi večina mestnega prebivalstva – tako moremo soditi po vtisih, vpisanih v razstavno knjigo na Gospodarske razstavišču o priliki razstavljenih projektov o tem problemu – sodi, da varianta s cestnimi podvozi ne predstavlja najugodnejše rešitve z ozirom na bodoči razvoj Ljubljane. Prevladuje mnenje, da bi bil po sedanjem načrtu estetski izgled mesta močno prizadet in tudi celotna urbanistična ureditev širokih predelov na obeh straneh proge ne bi bila več možna v celoviti urbanistični rešitvi mestnega središča.

Po vsestranskem studiju problemov, ki so tesno povezani s kompleksno ureditvijo križišč železnice z mestnimi cestami, smatrajo društva inženirjev in tehnikov, urbanistov, arhitektov in gradbenikov za svojo stanovsko dolžnost, da opozorijo Izvršni svet LRS na številne negativne posledice predvidene gradnje, da po možnosti s tem prispevajo k primernejši rešitvi problema, sicer pa da odvrnejo od sebe odgovornost nasproti bodočim generacijam.

Pri odločitvi, tako pomembni za bodoče življenje mesta menimo, da ne gre upoštevati mnenj posameznikov ali nekaterih skupin, kot je bila v tem primeru upoštevana le skupina železniških strokovnjakov, temveč je nujno problem rešiti kompleksno tako, da bo na najustreznejši način rešeno sleherno vprašanje, ki se pojavlja v zvezi s sodobno ureditvijo železniškega vozlišča in cestnih križanj z železniško progo.

Podpisana društva so mnenja, da bi morala spričo različnih mnenj po tem vprašanju biti dana možnost izdelave posameznih variant po enakih ekonomskih osnovah, kar vse bi jasno pokazalo, katera od obdelanih variant ima prednost.

Poudarjamo, da ta obče veljavni način rešitve nekega pomembnega tehničnega problema v tem primeru ni bil upoštevan temveč se je od vsega početka varianta s podvozi obravnavala, kot dokončna in to celo na osnovi nepopolnih, deloma tudi, nepravilnih podatkov. Tudi razpis za izdelavo idejnih projektov je predvideval samo rešitve s podvozi. Ker pa je povsem nemogoča pravilna in nepristranska presoja nekega projekta s preudiciranimi pogoji, je razumljivo, da v strokovnih krogih obravnavajo sedanje rešitve kot "diktirano" varianto.

Čeprav je bila na iniciativo društev arhitektov, urbanistov in gradbenikov že za razpis izdelana varianta s poglobitvijo železniške proge, ki je pokazala ne le dosti boljše urbanistično ureditev bodoče Ljubljane, boljše rešitev vseh ostalih vprašanj v tem sklopu, temveč tudi vsaj enako – če ne boljše – ekonomsko utemeljitev, je bila kljub temu dobro mišljleriemu prizadevanju naročena izdelava končnega projekta samo za varianto s podvozi.

Podpisana društva nikakor niso načelno zoper nameravano ureditev železniškega vozlišča. V svojem dobronamernem prizadevanju izhajajo zgolj iz strokovnih gledišč, ki edina morejo prikazati pravo podobo stanja. Zato v nadaljnjih poglavjih obravnavamo ekonomske, urbanistično - arhitektonske, cestno prometne, železniško prometne in estetske primerjave obeh variant, iz česar bo jasno razvidna prednost poglobitvene variante.

1/ Ekonomska primerjava

Varianta s podvozi / Varianta s poglobitvijo

2/ Urbanistično arhitektonska primerjava

Varianta s podvozi / Varianta s poglobitvijo

/ Fotografije maket /

5/ gestno gradbena primerjava

4/ Cestno prometna primerjaka

5/ Železnisko prometna primexjava

6/ Geološki podatki; o terenu

7/ gstetska primerjava

8/ Primerjava možnosti etapnih gradenj

9/ Mnenja domačih in inozemskih strokovnjakov

10/ Primerjava sličnih rešitev v Evropi

Iz teh primerjav je razvidna velika prednost poplobitvene variante, Podpisana društva zato predlagajo, da se hkrati z izdelavo končnega projekta variante s podvozi omogoči tudi izdelava primerjalne variante s poglobitvi jo in na podlagi. obeh izdelanih projektov šele sprejme dokončna odločba.

plenum društev* o prometnem vozlišču

Zveza društev arhitektov, Urbanistično društvo Slovenije in Zveza društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije je na vabilo Okrajnega zavoda za urbanizem na štirih delovnih sestankih pregledala elemente za generalni urbanistični načrt in variantne rešitve ljubljanskega prometnega vozlišča, ki jih je Okrajni zavod za urbanizem dal v razpravo in razstavil dne 18. II. 1962 na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.

Razgrnjena je bila urbanistična dokumentacija v smislu Zakona o urbanističnih projektih in v smislu sklepa plenuma Sveta za urbanizem Okrajnega ljudskega odbora Ljubljana z dne 13. XII. 1961. Glede na pomembnost ter kompleksnost problemov, katerih se elementi generalnega plana dotikajo, in glede na dalekosežne posege v mestni organizem, posebno pa, ker gre za dela, ki so že v teku, ugotavljajo društva naslednje:

A. Elementi generalnega plana:

1. Razstavljeni material, ki ga je Okrajni zavod za urbanizem pripravil v pol-drugoletnem delu, predstavlja uspeh zavoda in daje osnovo za nov, strokovno ustrežnejši način sprejemanja urbanističnih načrtov. Analize, ki jih je zavod v tem času uspel pripraviti, pa predstavljajo le del materiala, ki bi moral sestavljati generalni načrt. Gradivo je pred dokončnim sprejetjem vsekakor še potrebno dopolniti z elementi, ki jih zahteva zakon o urbanističnem načrtovanju (ekonomske, demografske, širše prometne analize in podobno).
2. Pri načrtovanju razvoja mesta še ne more biti odločen samo en element (v razstavljenem načrtu. število prebivalcev 300.000 do 360.000, ki ga odreja izbrana. površina mesta), zlasti še, če se ta postavlja vnaprej. Treba je izvesti kompleksno študijo o bodoči. družbenogospodarski najugodnejši velikosti mesta.
3. Mesto Ljubljana je odraz razvoja mnogo širšega področja, kot ga zajema urbanistični načrt in analize (region, republika) in ga zato ne moremo obravnavati izolirano. Menimo, da bi z ustrežno regionalno razporeditvijo delovnih mest in stanovanj ob istočasnem razvoju regionalnih prometnih zvez dosegli višjo stopnjo razvosti širšega območja kot pa ob, enakih investicijah v pretežno koncentracijo delovnih mest v Ljubljani.
4. Odobravamo osnovno orientacijo generalnega načrta, da mestno jedro ostane v sedanjem območju med Gradom in Rožnikom ter Aškerčevo in Linhartovo cesto, nadaljnji razvoj mesta pa v sedanjih mejah že načetih mestnih površin.
5. Društva ugotavljajo, da bi morale biti opravljene glede reševanja najožjega mestnega jedra podrobne programske urbanistične analize, ki so edino lahko osnova za izdelavo delnih zazidalnih predlogov.
6. Predlagano cestno omrežje in sistem hitrih avtomobilskih cest v osnovi ustrežata. Potrebno je še predvideti traso in ohraniti prostor za zvezo notranjske in zagrebške avtomobilske ceste ob južnem robu mesta ter ustvariti jasnejšo neposredno povezavo Most s Šiško. Utemeljena so tudi izhodišča za ureditev cestnega omrežja v jedru mesta. s predvideno redukcijo komunikacij, z diferenciacijo prometa in napajanjem jedra ob. istočasni zagotovitvi zadostnih površin za pešce in kolesarje.

B. Prometno vozlišče:

Ker smatramo, da je ljubljansko prometno vozlišče najvažnejši in trenutno najbolj pereči del urbanističnega načrta, ta element posebej obravnavamo.

1. Podobno kot drugod v svetu tudi nujnost urejanja ljubljanskega prometnega vozlišča in njegov pomen nista rezultat prometnih potreb samo mesta z

njegovo ožjo okolico, temveč posledica naraščajočega prometa in povezave širšega področja. Prometno vozlišče Ljubljane služi širšemu jugoslovansko in mednarodnemu prostoru. Zato mora biti temu primerno urejeno.

2. Za ustrešno rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča sta neposredno zainteresirana predvsem mesto in železnica. Železnica mora rekonstruirati svoje naprave v celoti, da bi v bodočnosti sploh lahko normalno obratovala, mesto pa zahteva tako ureditev vozlišča in potek železnice in novih avtomobilskih cest skozi mestni organizem, ki bi zagotavljala optimalni urbanistični razvoj mesta v bodočnosti. Železnica je dolžna sama nositi stroške za svojo rekonstrukcijo, medtem ko pomaga mesto z denarnimi sredstvi pri tistem delu železniških naprav, ki služijo mestnemu organizmu.
3. Obseg in pomen del za ureditev ljubljanskega prometnega vozlišča daleč presega potrebe in zmožnosti mesta. Zato bi pri njegovi nadaljnji rekonstrukciji morala nujno sodelovati s finančnimi sredstvi vsaj vsa republika. Pri dokončni rešitvi vozlišča morajo odločati predvsem urbanistični vidiki ureditve Ljubljane kot republiškega glavnega mesta, središča regiona in mednarodnega prometnega in turističnega križišča.
4. Ljudska skupščina LRS je na svoji seji dne 29. VI. 1957 sprejela resolucijo, v kateri priporoča čimprejšnjo izvedbo križišč z različnimi nivoji ceste in železnice.

Sedanj o odločitev za rešitev vozlišča je prejudicirala komisija OLO Ljubljana, ustanovljena leta 1953, pri kateri je prevladovalo mnenje predstavnikov železnice, ki so bili v komisiji v večini. Na predlog te komisije sta v drugi polovici leta 1957 Mestni svet in OLO Ljubljana sprejela sklep, da se izvede nepoglobljeno varianto A54 v posameznih zaključenih fazah. Sklep je bil utemeljen s trditvijo, da je takšna rešitev najcenejša, da variante s pogloblitvijo železnice ne bi mogli izvajati v etapah, in da je izbrana rešitev provizorij. Ta rešitev se je v naslednjih letih skrčila v tako imenovani minimalni program, t. j., da železnica ostane v sedanjem nivoju in načelno na sedanjih trasah. Detajlni načrti pa so pokazali, da je rešitev s podvozi mogoče izvesti edino tako, da se celotne tirne naprave med potniškim kolo-dvorom in Tivolijem dvignejo za 1.20 m in da se, zaradi podvoza na Celovski cesti, traso proti Trstu prestavi globoko v Tivoli. S tem se je prvotni načelni predlog, katerega glavna utemeljitev in prednost je bilo izhodišče, da ostane železnica v svoji sedanjosti in da rekonstrukcija križanj cest z železnico mesta sploh ne prizadene, pokazal kot neuresničljiv. Poseg v tivolski park, ki je dragoceno dopolnilo najožjega mestnega središča in skoraj edinstveno značilen urbanistični element Ljubljane, predstavlja eno največjih izgub za mesto in veliko hibo rešitve s podvozi.

5. Raše mnenje je, da takšna rešitev dejansko rešuje samo dvoje prometnih križišč, ne pa ljubljanskega prometnega vozlišča kot kompleksni ekonomsko urbanistični problem, kakor bi ga bilo edino prav reševati.
6. Ponovno ugotavljamo, da zgraditev cestnih podvozov ne bi bila začasna, kot še vedno trdijo odgovorni činitelji, ampak bi ostala dokončna rešitev. Izbrane rekonstrukcije vozlišča bi namreč po investicijah in delih, ki jih rešitev s podvozi zahteva že v prvih letih, kasneje ne mogli preusmeriti v drugačno rešitev.
7. Če primerjamo ekonomsko analizo natečajnih variant iz leta 1959, uradno primerjavo stroškov ene in druge variante, ki jih je napravil inž. Medved na zahtevo IS LRS 1957. leta, približne ceno Društev arhitektov in gradbenikov v letu 1961 in uradno oceno na osnovi cen iz investicijskega programa v marcu 1962, lahko ugotovimo, da se tako končni stroški kot stroški v začetnih fazah obeh variant bistveno ne razlikujejo.

Primerjava investicij za rešitev: (v milijonih dinarjih)

A. Primerjava natečajnih variant v letu 1959		
	s podvozi	s pogloblitvijo
končno stanje	4.920	5.302
I. faza	2.931	2.760
B. Uradna primerjava inž. Medveda leta 1957		
	s podvozi	s pogloblitvijo
končna faza	3.104	3.908

* poročilo komisije za zaključke o razpravi zveze društev arhitektov Slovenije, urbanističnega društva Slovenije in zveze društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije o razstavljenih elementih generalnega načrta za Ljubljano in o ljubljanskem prometnem vozlišču, 1962

C. Ekonomska primerjava ZDAS, ZDGITS v spomenici s 13. marcem 1961

s podvozi s poglobitvijo

dokončna ureditev 5.115 6.850

D. Uradne cene v marcu leta 1962

s podvozi s poglobitvijo

dokončna ureditev 5.470 7.050

Opozarjamo, da je potrebno razločevati stroške za rešitev vozlišča samo na mestnem teritoriju in stroške za celotno rekonstrukcijo železnice v ljubljanski kotlini.

Prikazana primerjava zajema stroške samo za dela v ožjem mestnem področju – med Pokopališko in Erjavčevo cesto. Stroški za rekonstrukcijo ostalih izključno železniških naprav pa znašajo po današnjih cenah še dodatnih 25 do 30 milijard. To pa so investicije, ki jih mora, poleg gornjih, železnica v vsakem primeru v neposredni bodočnosti investirati v ljubljansko železniško vozlišče, če noče zaostati za gospodarskim razvojem.

Članki, ki so zagovarjali podvoze, so namreč primerjali pri poglobitvenih stroških tedanjo višino investicij za rekonstrukcijo celotnega vozlišča (t. j. 16 milijard), za podvoze pa samo zgoraj omenjene stroške na področju mesta (5 milijard). (Glej »Delo« 31. I. 1961 in 3. II. 1961).

8. Kljub številnim zahtevam društev in javnosti skozi poslednjih šest let do danes še ni izdelana primerjava kompleksnih stroškov za ureditev vozlišča v celoti. Ta naj bi zajela n. pr. tudi površine, ki jih pridobi mesto, različne možnosti priključkov hitrih cest, različne obratovalne in eksploatacijske stroške itd.

9. Današnje tranzitno cestno omrežje bo pretesno že najkasneje čez 10 let in bomo morali ob železnici položiti novo. Prav to omrežje – tvorijo ga hitre avtomobilске ceste z izvennivjskimi križanji, ki bodo povezovale posamezne mednarodne avtomobilске ceste, ki se križajo v Ljubljani – pa bistveno spreminjajo možnosti, ki jih posamezne variante nudijo razvoju mesta in s tem tudi kompleksno vrednost ene ali druge. Teh cest v načrtih za rešitev s podvozi, ki jih je sprejemal Okrajni ljudski odbor, še ni bilo in bi bilo treba že s tega razloga tedanje odločitve še enkrat proučiti.

10. Ob sedanjem stanju del na železniškem vozlišču v Mostah bi s pripravljalnimi deli za poglobitev železnice lahko takoj začeli. Tako za železnico kot za mesto pa je poglobitev tehnično mnogo lažje izvedljiva kot rekonstrukcija postaje in dviganje železniških prog pri rešitvi s podvozi. Pri rešitvi s poglobitvijo ni potrebno zapirati Titove in Celovške ceste niti graditi obvoznih cest, ker se mostova čez železniško progo zaradi svoje večje širine lahko gradita v dveh delih. Tudi polaganje železniških tirov v poglobljenem nivoju severno od sedanjih postajnih tirov bi bilo bolj enostavno, ker bi jih ne bilo treba polagati ob tekočem prometu, kot to zahteva rekonstrukcija postaje pri rešitvi s podvozi, ampak bi jih najprej brez motenj v celoti uredili, nato pa samo prestavili kretnice na obeh priključkih na sedanje proge v nivoju.

Do tedaj bi sedanjo prometno situacijo lahko bistveno izboljšali, če bi premaknili kretniško harfo med Titovo cesto in ljubljansko potniško postajo za nekaj deset metrov proti vzhodu. S tem bi dosegli, da bi lokomotive vlakov, ki vozijo iz Ljubljane proti Postojni, Jesenicam in Kamniku, ne ranžirale več na Titovi cesti. Po zagotovilu in ocenah strokovnjakov ŽTP in uprave ljubljanske postaje v marcu 1962 bi se s tem današnji zaporni časi na Titovi cesti zmanjšali za približno 30%.

11. Dodatne ekspertize strokovnjakov za geomehaniko in sondaže, ki so bile v predelu med Erjavčevo in Celovško cesto izvršene leta 1960, so ovrgle ugovore, ki so prikazovali varianto s poglobitvijo železnice kot neizvedljivo zaradi podtalne vode v Tivoliju. Kolikor danes vemo, geološke razmere omogočajo poglobitev železnice v tem odseku brez posebnih dodatnih tehničnih ukrepov (betonski razpiralni okviri, prekritje železnice ipd.).

12. Znano nam je, da jugoslovanska ljudska armada ni postavila nikakršnih pogojev, ki bi onemogočali eno ali drugo rešitev.

13. Med argumenti, ki bi nagnili odločitev v prid ene ali druge variante, bi morale biti vsekakor najodločilnejše možnosti, ki jih posamezna varianta daje

kompleksni – urbanistično-prometni ureditvi vozlišča. Te možnosti pa se med seboj močno razlikujejo: poglobitev omogoča v eni točki centra mesta križanje vseh vrst prometnih sredstev, tako da bi Ljubljana dobila eno najboljših prometnih vozlišč, podvozi pa dovoljujejo le gradnjo stisnjene in nepregledne postaje brez možnosti za nadaljnje prometne izboljšave, ki jih bo vozlišče v vsakem primeru zahtevalo in so za njegovo nadaljnje funkcioniranje bistvene.

14. Ponovno ugotavljamo; da edino poglobitev železnice omogoča:

- možnost široke povezave južnega dela Ljubljane s severnim od Erjavčeve do Resljeve ceste – ne pa le skozi nekaj podvozo in podhodov,
- pridobitev novih površin za zgradbe, parkirne prostore, prehode in trge za pešce (156.000 m² proti 88.500 m² po razstavljenih primerjalnih maketah). To je kvaliteta, ki je danes še ne moremo izraziti s številkami, ki pa je kot zemljišče za bodoče poslovno središče Ljubljane zaradi svoje lege ob prometnem centru od vseh, površin mestnega jedra najdrago cenejše,
- ustrezen priključek hitre ceste na mestne ceste,
- enostavne dostope do postajnega poslopja in do perona ter lahko orientacijo potnikov,
- širokopotezno oblikovanje Titove ceste kot magistrale in možnost neposrednega širjenja centra proti Gospodarskemu razstavišču,
- ohranitev tivolskega parka v skoraj istem obsegu kot ga imamo danes.

Na osnovi zgornjih dejstev daje skupni zaključni plenum Zveze društev arhitektov Slovenije, Urbanističnega društva Slovenije in Zveze društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije, dne 9. marca 1962 odločujočim forumom naslednje PREDLOGE z zahtevo, da jih obravnavajo kot nujen apel društev za ustrezno rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča in da v zvezi z njimi še enkrat preudarijo dosedanje odločitve:

1. Ker rešitev s podvozi ne more veljati kot provizorij, predlagamo, da se dela na podvozih takoj preusmerijo v pripravljala dela za dokončno rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča.
2. Če bi bilo potrebno dokončno rešitev raztegniti na daljše obdobje, naj bi se kot provizorna rešitev izvršila rekonstrukcija železniške harfe na potniškem kolodvoru tako, da bi se zaporni čas zapornic na Titovi cesti zmanjšal na minimum.
3. Predlagamo, da se takoj nadaljuje vsestranski študij in izdelava glavnih načrtov za alternativno varianto s poglobitvijo železnice, ki naj jo strokovnjaki obdelajo po enakih kriterijih do take stopnje, da bo možna vsestranska primerjava z varianto s podvozi.
4. Po zaključku primerjave obeh variant naj bo ves material javno razstavljen, rezultati študija in razprav pa objavljeni v dnevnem tisku.
5. Zaradi milijardnih investicij in odločitve za gradnjo, ki bo za desetletja usmerjala nadaljnji razvoj Ljubljane, menimo, da je utemeljena zahteva po referendumu glede tega vprašanja.
6. Pri delih za dokončno rešitev vozlišča bi lahko mnogo prispevala pomoč strokovnih enot in mehanizacije Jugoslovanske Ljudske armade. To bi znatno pocenilo zlasti stroške zemeljskih del in predlagamo, da se z JLA navežejo potrebni stiki.

Ker se društva zavedajo svoje odgovornosti in želijo pomagati pri tako važnih akcijah, kakršna je najboljša rešitev ljubljanskega prometnega vozlišča, pričakujejo, da odločujoči forumi v najkrajšem času sprejmejo njihove predstavnike k skupni obravnavi navedenih vprašanj.

PLENUM ZVEZE DRUŠTEV ARHITEKTOV SLOVENIJE

PLENUM URBANISTIČNEGA DRUŠTVA SLOVENIJE

PLENUM ZVEZE DRUŠTEV GRADBENIH INŽENIRJEV IN TEHNIKOV SLOVENIJE

Inž. arh. Miloš Lapajne I. r.

Ivan Šporer I. r.

Inž. arh. Viljem Stermecki I. r.

Inž. Marjan Gaspari I. r.

Inž. Miloš Gnus I. r.

Ljubljansko vprašanje*

janez lajovic

Razgovori

Priobčujemo študijski prispevek k problemu ljubljanskega železniškega vozlišča, ki je že nekaj desetletij eden izmed osrednjih urbanističnih problemov Ljubljane. Njegova rešitev, bodisi taka ali taka, bo globoko posegla v razvoj ljubljanskega mestnega organizma in v vse njegovo nadaljnje oblikovanje. Menimo, da je bila javnost doslej slabo in pomanjkljivo obveščena o vseh aspektih tega problema kakor tudi o rešitvah, ki se pripravljajo in ki so deloma že v realizaciji. Zato bomo radi objavili o tem vprašanju vsak resno argumentiran prispevek. – Op.ured.

Naraščajoči obseg del, ki jih je povzročila odločitev, da se v Ljubljani na križanjih Titove in Celovške ceste z železnico zgradijo podvozi, spremlja čedalje širši krog ljudi z vprašanjem, Ali je izbrana rešitev za Ljubljano res najboljša, za kar smo se v danih prilikah lahko odločili? Strokovni krogi domala brez izjeme dvomijo o tem in so v poslednjih letih večkrat svarili pred enostranskim študijem prometnih problemov in prenapljenimi odločitvami. S priprav-

* Naša sodobnost, letnik X, št. 1, 1962

ljalnimi deli se je medtem že pričelo, vprašanje, staro šest let, pa še ni našlo odgovora.

Poslednji v vrsti dokumentov, ki so jih strokovna društva poslala odločujočim organom, je bila spomenica društev arhitektov in gradbenikov (v celoti objavljena v drugi lanskii številki revije Arhitekt), na osnovi katere je bilo dne 13. marca 1961 sklicano širše posvetovanje z zastopniki društev, kateremu je prisostvoval tudi zvezni ljudski poslanec za Ljubljano, podpredsednik zveznega izvršnega sveta Edvard Kardelj. Spomenica ugotavlja:

- da, so prometni problemi v območju ljubljanskega prometnega vozlišča zaradi nepričakovanega porasta prometa premalo raziskani, da bi bilo mogoče sprejeti kakršnokoli odločitev;
- da je neutemeljeno prepričanje, da bi bile s podvozi rešene prometne težave Ljubljane za vrsto let; kmalu se bodo pokazale potrebe po nadaljnjih izvennivojskih križanjih – pri izbrani rešitvi bodo to nadaljnji podvozi;
- da so stroški variante s podvozi približno enaki stroškom variante s poglobitvijo,
- da se bo današnje stanje na železniških prehodih na Titovi in Celovski cesti po dograditvi železniških naprav v Mostah bistveno izboljšalo in bi s preureditvijo teh dveh prehodov lahko še nekaj let počakali;
- da si z zgraditvijo podvozov enkrat za vselej uničimo redko dano možnost res idealne ureditve prometnega vozlišča v centru mesta.

Udeleženci sestanka so se z ugotovitvami spomenice strinjali, razen z zadnjo točko, kjer so bili zastopniki oblasti mnenja, da je moč z današnjimi rekonstrukcijami



Sl. 1: Železniške trase so bile položene, ko se je Ljubljana še oklepala grajskega hriba, in zato ležijo v najugodnejšem odnosu do naravnih ovir. V dosedanjem razvoju se je Ljubljana zrasla z njimi, zato bi vsaka preložitvena prog mesto bolj prizadela kot pa prilagoditev železnice mestu na obstoječih trasah. Tudi hitre ceste, ki bodo zagotovile Ljubljani prosperiteto v bodočnosti, se najlažje vključijo v mestni organizem ob že obstoječih prometnih žilah. Vprašanje nivoja železnice skozi mesto je zato mogoče rešiti samo ob sočasnem študiju cest in železnice.

vozišče tako urediti, da ga bo mogoče kasneje preurediti v kako zahtevnejšo rešitev, morda celo v varianto s poglobitvijo železnice.

Nadaljevanje študija, ki so ga odgovorni činitelji ob tej priložnosti naročili, je žal pokazalo nasprotno:

- da so dela, ki jih zahtevajo posamezne variante, toliko različna med seboj, da odločitev za eno skoraj popolnoma onemogoča kasnejši prehod na drugo rešitev; poleg vrste gradbenih objektov, ki so danes v pripravi, bi bilo namreč treba porušiti ali demontirati tudi večji del stavb in železniških naprav, ki se bodo morale še postaviti, če bo hotela železnica vsaj za silo obratovati; to bi bilo v razumnih ekonomskih mejah tehnično neizvedljivo.
- da novi pogoji in zahteve, ki jih postavlja mestu razvoj cestnega prometa in nagel dvig življenjske ravni, zahtevajo ponovno tehnično in ekonomsko oceno posameznih variant z ozirom na možnosti, ki jih ena ali druga varianta daje kompleksni ureditvi prometa in organskemu razvoju mesta kot celote. Že približna tehnična presoja možnih rešitev na osnovi gornjih gledišč pa je pokazala, da ima rešitev s podvozi precej pomanjkljivosti in da je verjetno najugodnejša rešitev predvojni predlog za poglobitev železnice v novi interpretaciji.

Zazidalna politika Ljubljane predvideva sistematični razvoj mesta v urejeno republiško središče, v katerega ožjih mejah bi v bodočnosti stanovalo do 300.000 prebivalcev. Poleg tega je Ljubljana center širšega gospodarskega prostora – regiona (v približnem obsegu nekdanjega Ljubljanskega okraja), ki se nanjo čedalje tesneje navezuje z osebnim in javnim prometom, ter važno križišče mednarodnega turizma in tovarnega prometa med zahodno Evropo in Prednjo Azijo in pa vzhodno Evropo in Jadranskim morjem.

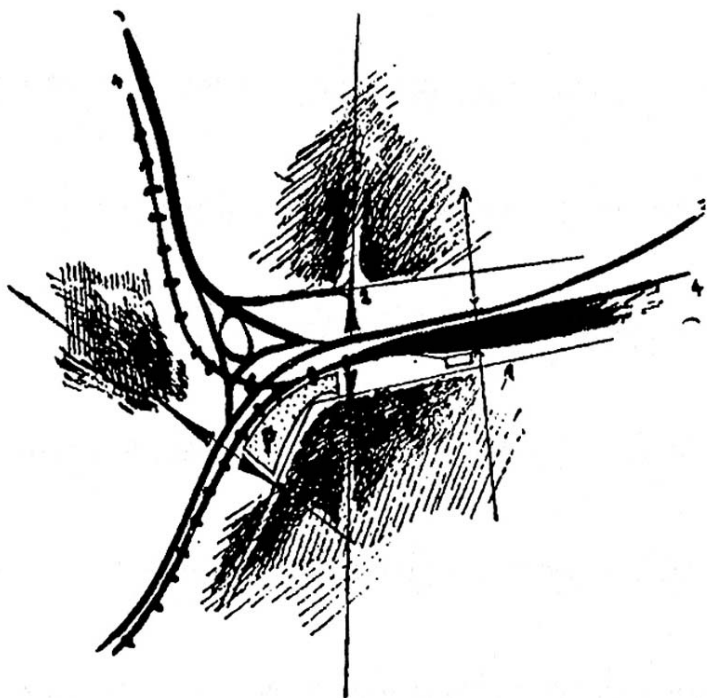
Prognoze za razvoj cestnega prometa kažejo, da bomo morali tudi v Ljubljani v bližnji bodočnosti zgraditi sistem hitrih avtomobilskih cest, ki bi teklo ob robu mestnega jedra in povezovala posamezne mednarodne avtomobilske ceste, ki se križajo v Ljubljani. Vsi predlogi – deloma so že sprejeti – predvidevajo trase teh cest ob sedanjih železniških progah, kar pa močno spremeni pomembnost nivoja, v katerem te proge ležijo. Hitre ceste bodo morale namreč v vsakem primeru potekati skozi mesto v istem nivoju kot železnica, ne dovoljujejo pa, razumljivo, nikakršnih nivojskih križanj s cestami ali peš potmi. Vprašanje nivoja železnice skozi mesto zato ni več izključno železniški

problem, ampak kompleksno vprašanje železniške in cestne mreže, Podvozi pod železnico

zahtevajo torej še dodatne podvoze pod avtocestami, ti pa bodo zaradi večje širine cest precej daljši, kot so železniški. Prav tako postaja nesmiselna predvidena kasnejša speljava železnice skozi Rožnik (ki je bila še nedavno omenjena kot smotrno nadaljevanje ureditve železniškega vozišča), ker bodo mesto – bolj temeljito kot danes železnica – rezale avtoceste, ki bi po zgraditvi podvozov morale potekati v nivoju mestnih cest. Ta načrt, ki bi zahteval nekaj milijard dodatnih stroškov, pa je nesmotrn tudi z železniškega in urbanističnega vidika: železnici bi se zaradi daljših prog zvišali obratovalni stroški in podaljšali vozni časi, mestu pa bi povzročili nove težave tam, kjer do danes na železnico nihče ni računal in so bila medtem zemljišča že tudi dokaj gosto pozidana.

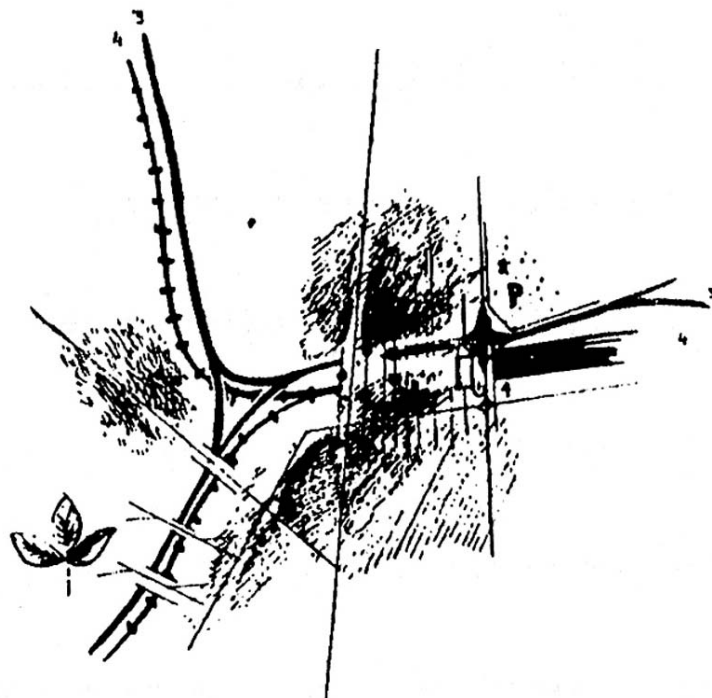
Opustitev dela železniških naprav in skladišč sprosti v centru Ljubljane precejšnje površine, katere bi zaradi izredno ugodne lege ob prometnem vozišču morali izgrajevati po dobro premišljenem programu. Ta se ne bi smel omejiti samo na promet (železniška postaja, centralna avtobusna postaja s posebnimi prostori za avtobuse JAT-a, centralno postajališče mestnega prometa, parkirni prostori za osebne avtomobile in taksije, velike površine za pešce in sprejeme, sestopi z avtocest, center tovarnega daljinskega prometa, servisi in zastopstva avtomobilskih tovarn itd.), ampak bi moral zajamčiti prostor tudi vsem ostalim zahtevam, ki jih bo imela ob prometnem vozišču Ljubljana kot center regiona, središče republike in tujkoprometno križišče. Sem spadajo velik regionalni trgovski center, vrsta gostinskih obratov (postajna restavracija, kavarne, bifeji, kioski, snack-bari, itd.), hotelska cona z različnimi kategorijami prenočišč, republiške uprave, trgovska zastopstva, konsignacijska skladišča, razstavne dvorane kot del mestnega jedra ob magistrali – Titovi cesti in kot nadaljevanje Gospodarskega razstavišča, itd.

Obstoječe prometne žile in proste zazidalne površine, ki so pri daunašnjem stanju za mesto še brez vrednosti, ležijo v centru mesta v položaju, kakršnega bi nam zavidalo sleherni evropsko mesto. Kako jih bomo v bodočnosti lahko izkoristili pa je odvisno predvsem od ustrezne rešitve križanj železnice s cestami, katerih zategadelj ne smemo presojati izolirano, ampak vedno le v zvezi z možnostmi ali nemožnostmi, ki jih odpirajo.



S1.2: Zgraditev podvozov reši Ljubljano samo gneče ob zapornicah, ta se bo čez 10 let preselila na prenatrpano križišča Titove in Celovške ceste s Prešernovo. Železnica s hitro cesto ob njej bo za Ljubljano težja ovira, kot je danes, in bo zahtevala zgraditev vrste novih podvozov in podhodov

1 = ŽELEZNIŠKA POSTAJA; 2 = PRIKLJUČEK HITRE CESTE; 3 = AVTOCESTA; 4 = ŽELEZNICA



S1.3: Poglobitev omogoča Ljubljani, da si na mestu sedanjega kolodvora uredi eno izmed najboljših prometnih vozišč v Evropi. v eni točki centra mesta na minimalnih površinah križanje vseh vrst prometnih sredstev z možnostjo izredne urbanistične ureditve novega trgovskega in poslovnega središča ob postaji pa še povezavo centra s severnim delom mesta v 300 metrov širokem pasu ob Titovi cesti

Tu pa se pričenjajo kazati tiste razlike med obema rešitvama, ki doslej še niso bile upoštevane v primerjalnih računih.

Zgraditev podvozo se železnice mnogo ne dotakne. Zahteva le delno prestavitev proge proti severu in precejšnja rušenja stavb na obeh straneh proge. Z rekonstrukcijo železniške postaje se železniške površine ob Titovi cesti severno in južno od proge nekoliko skrajšajo, uporabne za mesto pa so le površine na južni strani železnice (na severni strani jih prereže hitra cesta, ki teče ob progii) in še precejšen del teh zasede avtobusna postaja. Za regionalni trgovinski center in ostali program bi prostora v bližini postaje ne ostalo. Sestop z avtocest bi bil v prostoru med gorenjsko progii in Titovo cesto s priključkom nanjo, kar bi križišče Titove ceste s Prešernovo, ki je že danes kritično, še bolj obremenilo. Parkirne prostore bi lahko uredili med Prešernovo cesto in železnico in v trikotniku med gorenjsko in notranjsko progii; dostopni bi bili z mestnih cest.

Poglobitev železnice, gledana s širših vidikov, odpira Ljubljani večje možnosti:

- sestop z avtocest ne v njihovem razcepu – kot pri podvozi –, ampak za železniško postajo, v osi Resljeve ceste. Tako se teža prometa, ki bi vpadal v mesto, ne bi osredotočila na že obremenjena križišča Titove ceste, ampak bi se vzporedno z njo po Resljevi cesti razdelila proti severu in jugu, velik del vozil pa bi še pred vstopom na mestne ceste sprejel sistem parkirnih silosov, ki bi se postopoma uredili v Župančičevi Jami ob Vilharjevi cesti; v njih bi bilo prostora za 2000 – 5000 vozil z ustrežajočimi servisi.
- uredilo bi se lahko skupno postajno poslopje za vlake, avtobuse in avtobuse letalskih družb, tako da bi bila vsa prometna sredstva – skupaj z mestnim javnim prometom in taksiji – združena v eni točki, ne da bi bilo avtobusom pri tem treba zapeljati na mestne ceste!
- s tako koncentracijo prometa in s poglobitvijo železnice in avtoceste v območju postaje bi pred postajnim poslopjem pridobili ves prostor do Titove ceste za potrebe mesta. Na tej površini, ki bi jo lahko še povečali z delnim prekritjem železnice in ki je tako velika (70.000 m²) kot bodoči trgovski center ožje Ljubljane med Titovo in Miklošičevo cesto od Frančiškanov do sodnije, bi lahko zvrstili ves program, ki sodi v bližino prometnega vozla. Še več: s tem bi lahko ves prostor Gospodarskega razstavišča, ki je danes od mesta še odrezan, torej od Linhartove pa do Masarykove ceste, združili v enoten kompleks, kamor motorno vozilo ne bi imelo dostopa. Takšna ureditev ne bi samo bistveno povečala življenjskega prostora v centru mesta, ampak bi dala polno vrednost tudi tistim površinam na severni strani železniške postaje, ki bi se ob predvidenem, tehnično problematičnem podaljšanju Resljeve ceste v primeru podvozo le delno dvignile iz dosedanje odročnosti. Ob Robbovi lici bi se v bližino Gospodarskega razstavišča ugodno namestili televizijski studiji, desno od njih pa bi v prostoru med Linhartovo cesto, Savskim naseljem in bodočimi parkirnimi silosi lahko uredili centralni športni park Ljubljane z igrišči za lahkootletke in nogometne tekme in z letnim kopališčem. Parkirni prostori v silosih bi bili tako trojno izkoriščeni: za potrebe regionalnega trgovskega in poslovnega centra, za prireditve na Gospodarskem razstavišču in za množični obisk športnega parka, zlasti zunanjih gostov ob večjih prireditvah.
- poglobitev ne zahteva preložitve železnice v Tivoli in ga zato precej manj prizadene kot rešitev s podvozi. Razen tega se lahko spremeni v park področje cestnega in železniškega razcepa med Titovo in Celovško cesto, ki je pri varianti s podvozi pokrito s parkirnimi prostori.

Rešitev s podvozi torej urbanistične primerjave ne zdrži brez večjega poraza, zlasti če vzamemo v račun stroške za enakovredno ureditev križanj in odcepov avtocest, ki so pri tej varianti večji, dajejo pa manjše možnosti za dobro ureditev prometa. Obe rešitvi bi seveda morali izpolnjevati isti osnovni pogoj – tekoč prehod ene smeri avtoceste v drugo, tako da avtoceste v mestu svojega značaja ne bi izgubile,

Ob tem je težko razumeti neomajno voljo odločujočih organov, da se v Ljubljani zgradijo podvozi, še teže pa njihovo zadržanje ob tem problemu tako do javnosti kot do strokovnih krogov, človek dobi vtis, da je bila rešitev izbrana še pred pričetkom študija in da so bila vsa prizadevanja odločujočih usmerjena poslednjih sedem let samo v to, da se od nje ne odstopi. Le tako

si namreč lahko razlagamo vrsto pritiskov na strokovnjake, namernih netočnosti in napačnih ocen v poročilih, ki so šla pred mestne in ljudske poslanke, zamolčevanja pripomb državljanov na sestankih volivcev, odklanjanje resolucij strokovnih društev, predvsem pa namerno skrčevanje problema Ljubljanskega prometnega vozlišča na dva cestna objekta in v zvezi s tem odklanjanje kakršnihkoli člankov v dnevnem časopisju, ki bi utegnili izbrani rešitvi škodovati. Samo tako je mogoče razumeti nenavadno nagel pričetek del, še preden so bili načrti razgrnjeni in javnosti dana možnost, da da svoje pripombe, kar ji zagotavlja zakon, in preden so bili načrti odobreni, pri čemer ni investitor niti pomislil, da je po zakonu dolžan, preden prične z delom, na pripombe javnosti dati zadovoljujoč odgovor.

Vse dogajanje je za dobo, ko govorimo o pospešeni demokratizaciji našega življenja, o razširitvi družbenega upravljanja in o odgovornosti skupnosti za uspehe in neuspehe našega razvoja, dokaj anahronistično. Sprašujemo se, kdo bo odgovoren za škodo, ki jo bo Ljubljana v nadaljnjem razvoju trpela zaradi nepremišljene odločitve?

Če je bilo namreč odločitev, da se zgradijo podvozi, leta 1954 in morda celo leta 1957 še mogoče zagovarjati z določenim konceptom, da je potrebno železnico izločiti iz mesta (z namenom, da se jo kasneje spelje skozi Rožnik), je danes, ko so študije pokazale, da ta koncept ni v skladu z razvojem mesta, z njim ne moremo več braniti. In če so tudi odgovorni mnenja, da je poglobitev železnice boljša rešitev za Ljubljano kot podvozi, kakor so večkrat zagotovili, je težko razumeti, da so se odločili za podvoze med drugim tudi z utemeljitvijo, da je to le začasna rešitev, ker danes nimamo denarja za kaj več, da pa bomo na drugačne rešitve mislili tedaj, ko bo to zahtevala izpopolnitev cestne mreže in bo denar na razpolago. Razlike med eno in drugo rešitvijo so po ocenah strokovnjakov samo v prvi fazi gradnje; tu zahteva poglobitev približno 1,5 milijarde več investicij, medtem ko je v končnem znesku verjetno celo cenejša od podvozo; če priračunamo stroške za zgraditev cest v eni ali v drugi varianti, pa je njena gospodarnost še očitnejša. Ker vemo, da nam bo današnja cestna mreža pretesna že najkasneje čez 10 let, in ker odločujoči organi razmišljajo, da bi del avtocest pričeli graditi že danes vzporedno z rekonstrukcijo železnice, bi nam torej »začasna« rešitev vozlišča lahko služila kvečjemu 10 do 15 let. Postavlja se vprašanje, če rešitev, ki zahteva investicije v višini 3.300 milijonov dinarjev, res lahko obravnavamo kot začasno in če bi jo bilo po tako kratki dobi gospodarno preurejati, ne glede seveda na realne tehnične možnosti, katere pa strokovnjaki po vrsti zanikajo. Začasnosti tudi ne kažejo sedanja dela, saj nikjer ne najdemo kakega provizorija, ampak same stalne objekte s primernimi dimenzijami in cenami.

Kje so vzroki za tako enostransko in malo opravičljivo akcijo? Ali je to res samo slovenska ozkost ali je vzrok v bojazni, da bi se omajal prestiž posameznikov, ki so se prezgodaj odločili, če bi danes spremenili prvotne sklepe? Upamo, da je pravi vzrok morda le samo v premajhni poučenosti o teži problema in posledic, ki bi jih prenačljeno ravnanje lahko povzročilo razvoju mesta. In samo te so tudi povod tako obširnemu pisanju: namesto da bi Ljubljana dobila eno izmed najboljše urejenih prometnih vozlišč v Evropi – v eni točki centra mesta na minimalnih površinah križanje vseh vrst prometnih sredstev z možnostjo izredne urbanistične ureditve novega poslovnega centra (za kar podirajo na zahodu komplekse stavb milijonskih vrednosti), – bo to priliko z zgraditvijo podvozo zgubila enkrat za vselej. Ceste in naraščajoči promet na njih pa bodo ob takem začetku v nekaj letih povzročili Ljubljani več glavobola, kot so ji ga kdajkoli železnice.

Mnogo je že zamujenega, toda ne še vse. Prepričani smo, da imajo odločujoči organi med drugim tudi namen in željo, razpoložljiva sredstva uporabljati čimbolj smotrno. Da bi preprečili dvome, ki se v zvezi s tem pojavljajo ob delih za ureditev vozlišča, se v imenu slovenske kulturne javnosti še enkrat vzemamo za to, naj se ustavijo vsa dela, ki prejudicirajo določeno rešitev, celoten problem pa naj se še enkrat kompleksno prouči. Še je čas – ko bi se našla dobra volja – da se Ljubljana uredi v sodobno križišče evropskih prometnih smeri, ustrezno svojemu položaju in vlogi v ožjem in širšem gospodarskem prostoru.

sedemdeseta leta

Dokumentacija natečajev*

Splošni jugoslovanski javni natečaj za urbanistično arhitektonsko rešitev območja in objektov centralne avtobusne in železniške postaje v Ljubljani, 1. faza, 1978*

Splošni jugoslovanski javni natečaj za urbanistično arhitektonsko rešitev območja in objektov centralne avtobusne in železniške postaje v Ljubljani

I. faza - anketni natečaj za širše in ožje območje mestnega in prometnega središča

Razpisovalec: Skupščina mesta Ljubljana v sodelovanju z Društvom arhitektov Ljubljana in Urbanističnim društvom Slovenije (ki združuje interese Avtobusne postaje Ljubljana in Železniškega gospodarstva Ljubljana)

Investitor: Skupščina mesta Ljubljana

Datum razpisa: 10. 8. 1978

Rok za oddajo del: 31. 1. 1979 do 12. ure

Ocenjevalna komisija: Hugo Keržan, dipl. ing. gr. / investitor, predsednik

Anton Pibernik, dipl. ing. arh. / DAL, podpredsednik

Marjan Cerar, dipl. ing. arh. / DAL

Peter Gabrijelčič, dipl. ing. arh. / DAL

Marjan Ječnik / investitor

Fedja Klavara, dipl. ing. arh. / DAL

Bojana Klemenčič, dipl. ing. arh. / DUL

Drago Lipič, dipl. ing. gr. / investitor

Janez Rigler / investitor

Miroslav Samardžija / investitor

Stanko Savič / investitor

Jože Slokar, dipl. ing. gr. / investitor

Fedor Žigon, dipl. ing. / DUL

Branislav Jovin, dipl. ing. arh. / ZSAJ

prof. dr. Radovan Nikšić, dipl. ing. arh. / ZSAJ

stalni namestniki: Pavle Gantar, dipl. soc. / DUL

Andrej Halas, dipl. ing. arh. / DAL

Janko Lestan, dipl. ing. gr. / investitor

Slavko Pšeničnik, dipl. ing. gr. / investitor

Janez Urbanija, dipl. ing. gr. / investitor

poročevalec za urbanizem: Jože Erjavec, dipl. ing. arh. / DUL

poročevalec za promet: Ivan Logar / investitor

poročevalec za arhitekturo in funkcionalni del postajališč: Dušan Blaganc ml., dipl. ing. arh. / DAL

Predvideno je konzultantsko vključevanje strokovnih služb in posameznih strokovnjakov po potrebi.

* Sinteza, št. 53, 54, 1981, priredila Maja Kržišnik

Gradivo za natečaj: pripravil LUZ, zajeta je temeljna, urbanistična problematika, temeljna prometna problematika, urbanistično-arhitektonski program in programske osnove objektov.

Sklepno poročilo ocenjevalne komisije:

Odziv: 16 elaboratov, razen dveh vsi ustrezajo pogojem razpisa. Temeljne ugotovitve: ob pregledu prispelih elaboratov je bila dokazana utemeljenost dvofaznosti natečaja. Kriteriji za ocenjevanje so bili izoblikovani na podlagi razpisnega gradiva.

Izid presoje:

Nagrajeni elaborati, ki imajo pravico udeležbe v II. fazi:

Jure Lenard, dipl. ing. arh., sodelavca Jaka Kastelic, gr. tehnik, in Zalka Marinko, vsi iz Ljubljane, šifra LINIJE;

Peter Bassin, Borut Šajn, oba dipl. ing. arh., Ljubljana, s sodelavcema Andrejem Grumom, ter Markom Zuccatom, oba gr. tehnika, Ljubljana, šifra CONTINUUM;

Marjan Vrhovec, Barbara Furlan, Dejan Bevc, vsi dipl. ing. arh., Ljubljana, in sodelavci: Mija Ljubič, Ivan Tovornik, Angelo Oman PNZ Slovenija ceste - konzultant za promet, šifra OMBDO;

Žarko Atanasković, Goran Crnogorčević oba dipl. ing. gr., Marjan Čehovin, Branislav Djunisijević, Sroljub Rogan, Branko Rogan, Mihajlo Timotijević vsi dipl. ing. arh. s sodelavci, šifra: 064326;

Edo Ravnikar, Boris Briški, šifra 58678;

Marko Mušič s sodelavci: Breda Bonač, Rudolf Oven, Sonja Kolar, vsi dipl. ing. arh., Ljubljana, šifra SREČANJE

Odkupa: Andrej Mlakar, Ljubljana, Tomaž Mihelčič, Mengeš, oba dipl. ing. arh., šifra 67876;

Marjan Bežan, Nives Starc, oba dipl. ing. arh., Ljubljana, s sodelavci, šifra BLIŽJE

Ocene nagrajenih in odkupljenih del:

Linije

Elaborat kot osrednje urbanistično vprašanje obravnava učinkovitost prehoda mestnega središča proti severu. Njegov osnovni poseg v ta namen je predlog novega Trga OF, ki na današnjem nivoju zbira tokove peš prometa z Miklošičeve ceste in Ulice Maša Pijadeja, ki ju namenja izključno pešcem. Masarykova je poglobljena pod Trgom OF, ki se v osi Ulice Moša Pijadeja blago dvigne na nivo + 5,00 m in v smeri S-J prečka tirne naprave.

Glavne smeri zazidave sicer potekajo v smeri V-Z ob Masarykovi in Vilharjevi, vendar je zahodno od omenjenega glavnega nadhoda PG predvideno. Poudarjeno prehajanje centralnih programov proti severu v večetažnih kasetah s poslovnimi programi, ki se med štirimi nadhodi v smeri S-J dvigajo nad koto + 7,50 m nad železniškimi napravami, ki so tako med Titovo in glavnim nadhodom v celoti prekrite z novo zazidavo.

Elaborat upošteva natečajni program in ga v obravnavi Miklošičeve ceste in Ulice Moša Pijadeja smiselno dopolnjuje. Gabaritno sicer bistveno ne presega večinske okolne zazidave, vendar kljub temu razen z glavne, nastopne ploščadi v PG izključuje vedute proti severu.

Elaborat predlaga ločitev primestnega in medkrajevnega avtobusnega po-



Linije

stajališča v okviru PG, kar predstavlja nedvomno urbanistično kvaliteto, vsaj kar zadeva bližino centra za postajo večinskega prometa, vendar zahteva podvajanje nekaterih funkcionalnih programov. Postaja primestnega prometa je v nivoju poglobljene Masarykove pod Trgom OF, postaja medkrajevnih avtobusov pa severno od tirnih naprav na obeh straneh Vilharjeve ceste. Avtobusni peroni so čelni in zahtevajo vzvratno vožnjo pri speljevanju s perona, pri čemer ni rešeno vprašanje kolizij z mimo vozečimi avtobusi. Projekt nudi dobro povezavo med različnimi vrstami prometa, ki pa hkrati niso v medsebojnih kolizijah. Vprašljiva je velika kapaciteta predlagane parkirne hiše ob Vilharjevi cesti, ki očitno pogojuje razsežna križišča na vzhodnem delu Vilharjeve. Pešpoti so pri podanih avtobusnih stojiščih dolge.

Predlagana etapnost je izvedljiva. Divergentnost oblikovanja robne zazidave ni skladna z discipliniranim urbanističnim konceptom, katerega jasnost se izgublja v detajlnějšíh obravnavah. Gradbene strukture z izjemo omenjene parkirne hiše ostajajo v okvirih meril mestnega središča, pri čemer novo ambientalno kvaliteto širšega pomena predstavlja predvidena ureditev Trga OF. Ekologija načrtovanja se kaže v znatnih pešaških površinah, ki jim je podrejen promet v stičnem delu mestnega središča, v taki ureditvi avtobusnih peronov, ki ne terja posebnega mehanskega prezračevanja (z izjemo peronov primestnega prometa), in v znatnih načrtovanih parkovnih površinah severno in južno: od PG.

Continuum

V okviru prizadevanj za nepretrgano rast mestnega središča je koristna pobuda za rekonstrukcijo neizrabljenih površin na obrobju območij, ki so usmerjene na vpadnice. Take so tudi površine severno ob Vilharjevi cesti, ki jih elaborat vključuje v predlagani urbani kontinuum, ki si ga prizadeva ustvariti z večkratno prehodnostjo tirnih naprav in njihovim pokrivanjem in obdajanjem z javnimi programi v sklopu PG. Osnovna povezava za pešce v smeri S-J je nadhod od Doma JLA do hale A na GR. Podobno je povezan Bavarski dvor s Trgom VII. kongresa ZKJ.

Vključitev PG v širše prometne tokove - preko Vilharjeve in Masarykove ter predlagano novo cesto ob železniški progi (v smeri Zg.), ki se priključuje po Cesti za gradom na Karlovsko vozlišče, je dovolj dobro definirana. Predlog poleg tega nakazuje - žal v zelo shematični in nedorečeni obliki - možnost podaljšanja Resljeve ceste pod tirnimi napravami in njeno navezavo na Vojkovo cesto. Taka rešitev daje zelo dobrodošlo in v perspektivi (obvoznice) popolnoma utemeljeno povezavo mestnega središča s severnim delom in hkrati pomaga ustvarjati kombinacijo prometnega sistema radialnih vpadnic z mrežo cest. Lokacija PG v bližini Titove ceste s predlaganimi nadhodi nakazuje dobro peš povezanost S-J. Slabo pa je rešena dostopnost vozil do predlaganih parkirnih hiš, saj terja (zakonsko prepovedano) obračanje za 180° v semaforiziranih križiščih.

Programsko se predlagana PG sklada z zahtevami razpisa. CAP kot 1. faza ni obremenjena z velikimi spremljajočimi programi. Organizacija funkcij je pregledna, programi so smiselno dopolnjeni. Posebej velja poudariti, da elaborat predvideva dosledno javnost vseh programov ob pešpoteh, vključno z obodnih robnih cest. Funkcije v okviru obravnavanega območja so jasno členjene in med seboj smiselno povezane. Lokacije parkirnih hiš so logične, prav tako njihove navezave na pešaške cone. Pešpoti so ločnice programov in do-

sledno obravnavane kot popolnoma javne, zunanje poti.

Notranji prometi, katerih smiselno hrbtenico predstavljajo pešpoti, so logično hierarhizirani in se medsebojno ne prepletajo. Poti so kratke. Področje se napaja z Masarykove in z Vilharjeve. Dostavni prometi spreminjajočih programov so ustrezno preseči. Organizacija avtobusnih peronov je "klasična", s popolnim uvozom avtobusa v tristransko obložen peron, kar pa pušča odprta vprašanja povezana z vzvratnim speljevanjem avtobusov v odhodu. Dimenzioniranje peronov je ustrezno glede na, njihovo število, premajhen pa je prostor za potnike, kar bi oteževalo njihovo informiranje in orientiranje. Izteki nadhodnih pešpoti so rešeni docela, shematično, kar kaže, da avtorji niso obravnavali problematike robnih območij.

Možnosti za etapno izgradnjo in avtonomijo 1. faze in za organizacijsko in rastno fleksibilnost so podane. Gabariti centralnega območja, so nižji od okoliških, južni rob dopolnjuje šest poslovnih stavb gabaritov okoli P + 7, kar predstavlja zazidavo, ki je transparentna za severne vedute, a hkrati daje dokončno identiteto Masarykovi ulici.

Ustrezna obravnava Vilharjeve kot razbremenilne ceste za Masarykovo omogoča enakomernejšo razporeditev in boljše potekanje prometa in s tem zmanjšanje emisij. Vsi peroni CAP so v nivoju pritličja in lahko naravno prezračevani. Posebni dostopi za funkcionalno prizadete niso predvideni.

Ombdo

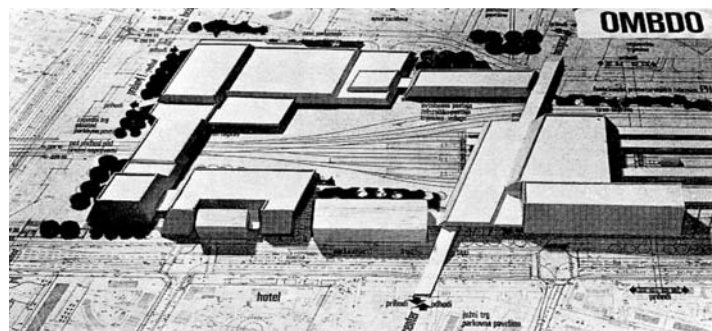
Elaborat izhaja iz argumentiranih razmišljanj o problematiki prenapolnjene mestnega središča in za eno od svojih osnov izbira sedanjo organiziranost mestnega javnega prometa z glavnimi vozlišči na postajališčih "Bavarski dvor", torej na Titovi cesti. Osnova za lociranje CAP je bližina mestnega javnega prometa, povezava z GŽP je po mnenju avtorjev sekundarnega značaja. Iz tega sledi lokacija CAP v SZ delu natečajnega območja, v bližini s Titovo cesto. GŽP je locirana vzhodno od sedanje stavbe ŽP Ljubljana, ki je ohranjena kot njen funkcionalni del. Pešpoti v smeri S-J so ustrezne: na zahodu alternativno bodisi podhod pod železnico kot razširitev vzhodnega roba Titove ali pa nadhod v osi med Cigaletovo in Miklošičevo, na območju GŽP nadhod med Ulico Moše Pijadeja in Resljevo ter v perspektivi prehod v podaljšani osi Kotnikove ulice.

Elaborat nazorno podaja prometno vključitev PG v širši prostor mesta, za samo mestno središče pa prikazuje ureditev vseh vrst prometa v obsežni grafični obdelavi, ki pa ostaja v besedilu poročila manj utemeljena. Dobrodošla je pobuda za namestitev parkirišč na robu mesta ob obvoznicah in uvedbo "park-and-ride" sistema. Rekonstruirano Vilharjevo priključuje na Titovo le z desnim uvozom in izvozom in tako preprečuje levo zavijanje na Titovo, od koder bi avtobusi imeli najkrajši izvoz proti Primorski. Pred avtobusno postajo predvideno število parkirnih mest za osebne avtomobile in taksije je nezadostno, kar bi terjalo gradnjo parkirne hiše že v prvi fazi. Uvoz; v parkirno hišo ob Trgu OF v podaljšku Miklošičeve pa je spričo predloga, da se ohrani novo poštno poslopje, zelo sporen.

Elaborat v celoti upošteva natečajni program in ga dopolnjuje z izvirnimi in argumentiranimi razmišljanji o širšem območju, kar pa grafično ni obdelano. Programi centralnega območja so podrejeni namembnosti PG, pri čemer so parterji izrazito internega značaja, z izjemo predvidene blagovnice ob Masarykovi ulici in žal neobdelanih možnosti razširjenega vzhodnega roba Tito-



Continuum



OMBDO

ve ceste. Funkcije so jasno členjene, kar je posledica osnovnih urbanističnih izhodišč, vendar pa bo treba o njih bolj poglobljeno razmisliti, vsaj kar zadeva predlagano stopnjo ločenosti CAP in GŽP.

Halla obeh postaj sta med seboj po najkrajši poti oddaljena za 300 m. CAP: organizacija potniških programov je logična in pregledna. Predlagano je strogo ločevanje potnikov v prihodu in odhodu, ker je dosledno rešeno na nivoju peronov, v etaži potniških programov pa ne. Ta konceptna nedoslednost pa je koristna, saj bi segregacija odhajajočih in prihajajočih potnikov v okvirih predloga hkrati pomenila tudi diskriminacijo v možnostih za izkoriščanje spremljajočih programov. Predlagana organizacija avtobusnih peronov je v prvi fazi "klasična" tista, ki je predvidena za pozneje, pa je strokovni javnosti znana iz prvonagrajenega elaborata za zagrebško avtobusno postajo, ki ga avtorji poleg realizirane avtobusne postaje v Lyonu izčrpno citirajo. Promet je medsebojno ločen in logično razpeln. Poti so kratke. GŽP: organizacija potniških programov je logična in pregledna. Ločevanje potnikov ob prihodu in odhodu je dosledno, kar odpira vprašanja gibanja potnikov v tranzitu s prestopanjem, česar elaborat ne rešuje. Ločitev posameznih vrst prometa je dobra.

Etapnost izgradnje lin fleksibilnost zasnov sta možni. Razporeditev volumnov na obodu območja je nehomogena, vedute niso upoštevane, enotnost skusa vzpostavljati s poševninami fasad. Merila objektov so pogojena tehnološko, namen razvijanja doslednih oblikovalskih konceptov ni razviden. Vilharjeva predstavlja razbremenilko Masarykove le za promet, ki je neposredno vezan na CAP. Avtobusni peroni v pritličju omogočajo naravno prezračevanje. Posebni dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.

064326

Elaborat omogoča rast mestnega središča na dveh območjih. Najprej ob Titovi, ki je v ta namen najugodnejša, saj so tirne naprave na tem mestu najozje. Z rekonstrukcijo kareja med Resljevo in Metelkovo tudi na ta del mesta prodrejo centralni programi, ki se čez PG navezujejo na severno območje. Povezava je omogočena s pešpotmi po nadhodih (paralelah) in podhodih (skozi potniške programe PG). Del severnega predela, ki je bliže GR, je dopolnjen z intenzivnimi javnimi programi, preostali del pa predstavlja popolno stanovanjsko soseseo z dobro lociranim družbenim centrom.

Vsebinska izoblikovanost obravnavanega območja je pretehtana; dejavnosti so navezane na utemeljene prometne poti, prelivanje programov je brez nasilnih prekinitev. Podane so dobre osnove za vključevanje GR v celotno zasnov, Elaborat podaja vizijo raščene centralnega mestnega prostora na utemeljenih programskih predlogih, ne da bi se za to moral posluževati kompaktnega prekrivanja tirnih naprav. Funkcije v centralnem območju so jasno členjene in ne razdrobljene. CAP in GŽP sta v okviru izbranega koncepta logično obdelani.

Dovozi in izvozi avtobusne in železniške postaje so dobro obdelani, prav tako povezava med različnimi prometnimi vrstami. Pomanjkljivost v smislu slabe peš povezave obeh postaj brez realizacije podhodov in nadhodov rešuje s predlogom mestnega javnega prometa, kar je aktualno za 1. fazo.

Potniški programi so pod terenom in s tem pod peroni GŽP. Na istem nivoju so peroni CAP, vendar le deloma kriti. Z veliko natančnostjo so obdelani vsi programi v sklopu PG. Organizacija vseh funkcij je jasna, premišljena in raci-

onalne. Njihova dostopnost je vsestransko dobra. Prometni tokovi so speljani pregledno, poti so kratke, vrste prometa se med seboj ne križajo, vendar pa ni upoštevana avtobusna paketna služba. Organizacija peronov je kompaktna, vendar zato avtobusi nimajo dovolj prostora za vstopanje in izstopanje in še zlasti ne za polnjenje in praznjenje prtljažnih prostorov.

Predlagane štiri etape izgradnje so izvedljive in so avtonomne funkcionalne celote. Poleg organizacijske je mogoča tudi rastna fleksibilnost v okviru izbranih urbanističnih determinant.

Oblikovanje natečajnega območja je konceptno dosledno in sestavlja organsko mestno sliko. Tradicionalne vedute so zanemarjene, vendar se odpirajo nove s trga ob Titovi in s pasarel. Delo spoštuje kvalitete v obstoječem prostoru, a ga to ne ovira pri postavljanju novih funkcionalnih in pomenskih podukarkov vanj. Predlagane nivojske razlike so lahko premagljive in neagresivne. Gabariti so zmerni in (kar je za človeškost merili lahko odločilno) programi ob vseh poteh so javni.

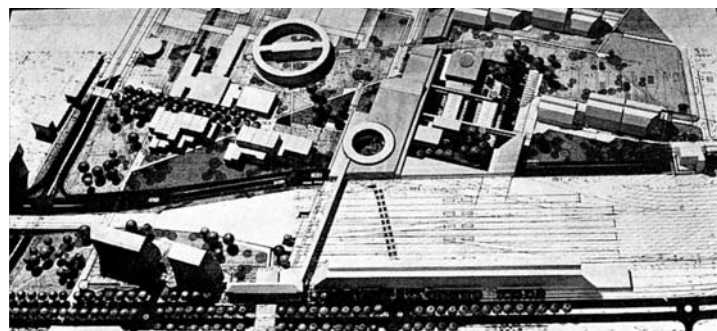
Vilharjeva cesta razbremenjuje Masarykovo. Avtobusni peroni terjajo mehanskega prezračevanja. Posebni dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.

58678

Temeljni urbanistični prispevek elaborata je v predlogu za poglobljeno Vilharjevo, navezano s semaforiziranimi križišči na Šmartinsko in Titovo ter podaljšano do Parmove, ki se v minimalni deviaciji nadaljuje na Prešernovi cesti. Četudi je dokončna trasa navedenega predloga potrebna še temeljite presoje, predvsem glede na potrebne odmike od tirnih naprav, pa se da predvidevati vsaj nekatere prednosti takega predloga: sedanjo vlogo Masarykove kot tranzitne ceste prevzema Vilharjeva. Njena trasa je ugodnejša tudi zaradi neposrednega izteka v križišče Šmartinska-Topniška. Parmovia, ki je danes kljub obetavnim možnostim mrtev rokav z neustreznimi programi, bi postala logična alternativa in razbremenilka danes močno prometni Titovi ter hkrati primarna cesta perspektivnega mestnega območja med Titovo in gorenjsko železnico. Povečana je vloga nove "Ceste ob železnici" (Prešernova). Razbremenjena Masarykova bi postala mestna aleja z ležernim prometom. Tak predlog tudi delno rešuje problem prehoda mestnega središča proti severu. V prometnem smislu bi bile te naprave sestavni del središča, severni rob Masarykove pa odprt za javne programe. Predlagano je tudi nadaljevanje Resljeve v podvozu pod tirnimi napravami, vendar je ta povezava žal obravnavana le kot internejša in služi le za dostop do glavne PG, ne nadaljuje pa se naprej proti severu. Elaborat ne rešuje vprašanja kontinuitete programov ob Titovi, pač pa zbira in usmerja proti Trgu VII. kongresa ZKJ tokove pešcev iz Cigaletove ulice. Ker mejo centra vsaj v cestnoprometnem smislu pomika proti severu, bi bile toliko bolj zaželenne konkretnije sugestije o širšem območju severno od PG, ki pa ga elaborat ne nazčlenjuje v celoti. Zato je vprašljiva tudi zadostnost števila pešaških prehodov čez time naprave. Kljub nesporni kvaliteti, ki bi jo predstavljale parkovne ureditve vzhodno od Titove ceste med Masarykovo in Trgom VII. kongresa ZKJ, je njihovo programsko ustreznost treba podvreči poglobljeni analizi s posebnim poudarkom na pomembnosti preboja mestnih funkcij proti severu ob Titovi, tj. na najožjem delu tirnih naprav.



064326



58678

Vsebinska izoblikovanost obravnavanega območja ustreza natečajnim zahtevam. Elaborat predvideva izdatno širjenje programov Gospodarskega razstavišča. Spoštuje prostorske kvalitete širšega natečajnega območja in jih smiselno dopolnjuje. Miklošičeva cesta ohranja svoje (nekdanje) kvalitetne vedute. Funkcije so v celotnem območju jasno razmejene. Njihove lokacije pričajo o poglobljenem razmišljanju o mestni sliki. Zasnova CAP in GŽP je logična. Notranja povezava med različnimi vrstami prometa je učinkovita. Sprememba smeri glavne krožne rampe pa bi omogočila zmanjšanje križanj v priključku na Vilharjevo.

Sedanja ŽP je ohranjena kot "južna železniška postaja" in hkrati kot dostop pešcev v PG z juga. Z glavnim hallom PG (CAP in "severna železniška postaja") je povezana z nadhodom in s podhodom, iz katerega so dostopni peroni železniške postaje in ki vsebuje del potniških programov. Nivo podhoda je hkrati nivo terena in potniških hallov na severni strani tirnih naprav, kar pa je nad nivojem avtobusnih peronov. S tako nivojsko delitvijo je doseženo ugodno ločevanje in hkrati dobra dostopnost celotnega prometa v okviru PG. Potniški promet CAP je ločen glede na odhode in prihode, vendar ne tako, da bi bili potniki prikrajšani pri uporabi spremljajočih programov. Skladišča in dostavni promet zanje so rešeni korektno. Ločeni so tudi peroni za dolge proge in air terminal in opremljeni z dostopi višjega standarda. V okviru GŽP je pozorno rešen protokolarni peron. Prometne poti so vodene pregledno, deloma z večnamensko izrabo. Potniški in spremljajoči programi so razvrščeni logično in organizirani pregledno.

Predlog upošteva tako organizacijsko kot tudi rastno fleksibilnost, smiselno etapo pa bi predstavljala šele hkratna izgradnja CAP in severne železniške postaje skupaj, hkrati s poglobitvijo Vilharjeve in izvedbo prehoda čez tirne naprave.

Celotno območje je oblikovano s samoniklimi, izvirnimi pristopi, ki še zlasti poudarjajo vrednost prostih zelenih površin. Smiselno različna obravnava zazidave na različnih lokacijah ustvarja nove dominante in poteze v mestnem tkivu, hkrati pa spoštuje kvalitete v obstoječem prostoru. Arhitektura je neagresivna, organsko povezana s širokimi parkovnimi potezami.

Poleg očitno ekoloških prednosti predlaganega sistema prometnic elaborat predvideva stalen nagib peronov za 1%, kar zmanjšuje potrebne delo motorjev in s tem, emisije pri odhodih. Peroni so prezračevani naravno, prav tako tudi krožna rampa in podhod pod tirnimi napravami (atriji). Posebni dostopi za funkcionalno prizadete so v GŽP rešeni z dvigali, v CAP niso razvidni.

Srečanje

Zvezo med mestnim središčem in severnim delom vzpostavlja v linearni organizaciji ter se pri tem poslužuje grajenega in naravnega okolja. Ob Titovi cesti predlaga parkovno ureditev, Miklošičevo pa preko nastopnega trga podaljša proti severu kot s steklom prekrito trgovsko promenado, s katero so dostopni vsi programi PG. Natečajni programi so v celoti upoštevani in dopolnjeni s predlogom kongresnega centra površine 32.700 m², katerega utemeljenost pa je ob upoštevanju gradnje Kulturnega doma Ivan Cankar skrajno dvomljiva. Elaborat povezuje kvalitetni del mestnega središča - Fabianijevo Ljubljano s severnim delom mesta. Obširne površine prepušča parkovni izrabi, ki pa ni izoblikovana podrobneje. Titova in Masarykova ostajata brez javnih programov. Kontaktne cone so obravnavane le shematično.

Vsi javni programi so zgoščeni. Funkcije so jasno razmejene in javni programi dosledno navezani na javne površine. Postajni hall, ki je skupen tako za CAP kot za GŽP, je rešen kvalitetno. Vsebuje le funkcionalne potniške programe, spremljajoči programi so javnega značaja, smiselno navezani tako na hall kot tudi na promenado. Organizacija potniških programov je pregledna in kompaktna.

Medtem ko predlog ne obravnava povezave med vsemi vrstami prometa, jo dobro rešuje na območju avtobusne in železniške postaje. Vilharjeva cesta ni dovolj prometno tehnično definirana. Dovo avtobusov na CAP z Vilharjeve ceste se križa s tokovi osebnih avtomobilov, ki po istem dovozu uporabljajo parkirno hišo. Vodenje potniškega prometa je pregledno. Za izvedbo železniških peronov v predlagani obliki bi bila potrebna deviacija tirov 5. in 6. perona z zmanjšanjem radijev krivin, kar pa je zelo sporno. Poti avtobusov na peronih so razmeroma dolge. Različne vrste prometa se ne križajo, dostavni promet spremljajočih programov je rešen korektno. Izvirna je sugestija parkirišča med tirnimi napravami, vendar z ekonomskega stališča zelo vprašljiva. Zasnova je organizacijsko fleksibilna, rastno pa dokončno definirana. Predlagana etapnost izgradnje je sicer izvedljiva in zagotavlja funkcionalno samostojne objekte, nikakor pa predlagane etape ne predstavljajo oblikovno celovitih rešitev. Hkrati je predlagana etapnost tehnološko in ekonomsko zahtevnejša.

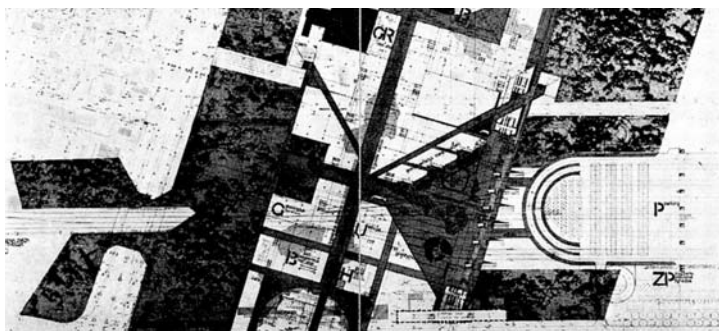
Oblikovanje območja je enovito v okvirih makrostrukturnih dimenzij. Spoštuje obstoječe vedute in odpira nove s promenade, parkirnih in parkovnih površin. V gabaritih se naslanja na tiste v mestnem središču, oblikuje nov ambient okroglega postajnega trga, vendar pa ostajajo vprašljivi odnosi do Titove ceste. Razen izdatnih parkovnih površin posebna prizadevanja v ekološki smeri niso razvidna. Posebni dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.

57876

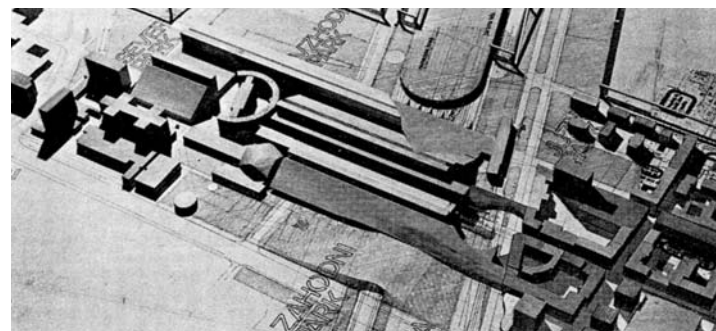
V urbanističnem pogledu elaborat izpostavlja vprašanja povezovanja centralnih programov mestnega središča po prometni glavi (PG) s centralnimi programi severno od tirnih naprav ŽP Ljubljana. Povezave temeljijo na prioriteti peš prometa, vodenega po diagonalnih poteh, ki prečkajo notranje prostore zazidalnih karejev, v katere vnaša intenzivne javne programe. Tako voden promet pešcev skuša opravičiti lokacijo glavne premostitve tirnih naprav daleč na vzhodu - med Resljevo in podaljšano osjo Kotnikove - v osi obstoječega peronskega podhoda ŽP Ljubljana.

Glavna napajalna ulica večine programov je Masarykova, katere severni rob je zazidan z visoko zazidavo, ki omejuje severni rob mestnega središča. Programi te zazidave pa so javni: le v središčnem delu - od doma JLA do podaljšane osi Kotnikove. Iz projekta je sicer, razvidna programska kontinuiteta rasti mestnega središča proti severu, vendar pa edino fizično povezavo predelov južno in severno od tirnih naprav predstavlja postajni hall na koti + 10,00 m, ki je po programih, dimenzioniranosti in dostopnosti izrazit interni del PG. Navezave programov na Titovo so šibke.

V okviru PG je na koti + 5,00 m zazidave ob Masarykovi glavni nivo pešcev, dostopen po rampah iz atrija Doma JLA, z Ulice Moše Pijadeja ter s postaje mestnega javnega prometa ob Masarykovi. Ta nivo, po katerem se pešci gibljejo proti osi, ki povezuje obe postaji in predstavlja hkrati koncentracijo potniških programov, je preprečen s spremljajočimi programi, ki se med seboj



Srečanje



67876

prelivajo. S tega nivoja pa se morajo pešci povzpeti še na nivo razširjenih programov (+ 10,00 m), da bi se odtod lahko ponovno vračali na nivoje peronov. Avtobusna postaja je razpotežena ob Vilharjevi cesti. Peronski del obsega 6 krožnih peronov. Ob njih ni zadovoljivo rešeno srečevanje avtobusov, pešpoti so dolge, Dostopi pešcev z zahoda niso obravnavani. Zaradi enosmernosti Vilharjeve ulice njeni pričakovani prometni učinki ne bi mogli biti sorazmerni s potrebnimi vlaganji. Kapaciteta parkirišča zahodno ob Vilharjevi ni zadostna. Projekt ne presega obstoječih ovir za zvezno rast mestnega središča proti severu, saj je le-ta pogojena z javnimi komunikacijami velike propustnosti in lahke obvladljivosti. Za širjenje Gospodarskega razstavišča predvideva znatne površine, vendar so objekti glede na namen gabaritno neprimerni. Napajanje severnega predela z robnih cest ni zadovoljivo obdelano, način navezovanja na Linhartovo cesto pa ne spreminja njenega današnjega značaja v mestni sliki. Prikaz kontaktne cone južno od Masarykove je le shematičen. Pretiran je prometni poudarek Metelkove ulice. Ločevanje vrste prometa je v notranji organizaciji PG učinkovito, vendar za ceno velikih nivojskih razlik. Predlagana etapnost gradnje je izvedljiva.

Oblikovanje kompleksa je enovito, z jasnimi členitvami in pomenskimi ločevanji programov. Smeri zazidave in gabariti ustvarjajo nekakšen mestni zid ob severnem robu centra in vizualno poudarjajo njegovo zaključenost ter negirajo severne vedute iz njega. Prevladuje težnja po ločevanju središča od tirnih naprav. Ekološki vidiki so poudarjeni z obsežnimi površinami za pešce (vprašljive izvedljivosti). Hkrati pa ostajajo nerešena vprašanja napajalnega prometa za celotno severno središče. Za skupine prizadetih uporabnikov so vertikalne komunikacije rešene z dvigali, vendar ne tudi s postajališča mestnega prometa in taxijs.

Bližje

V izgradnji mestnih hitrih cest vidi avtor možnosti za disperzijo centralnih programov in za razbremenitev mestnega središča. Predlaga prometno glavo zaključene velikosti, ki naj ne bi rasla, temveč bi jo s časom razbremenjevali sekundarni terminali na trasah hitrih cest. To je v skladu s prizadevanjem, da bi bilo mestno središče namenjeno pešcem in s tem, da primarni tokovi pešcev v smeri S - J potekajo po Titovi cesti, tako da se nanjo navezuje čez postajni trg. Sekundarni vhod v PG je skozi sedanje poslopje ŽP Ljubljana.

Rast mestnega središča proti severu je obravnavana le v okvirih možnosti, ki jih nudi pešpot v osi postajnega objekta. Prostor med podvozom na Titovi in Vilharjevo elaborat namenja postajnemu trgu. Kvalitete, ki bi jih lahko prinašala predlagana lokacija, PG pa niso prisotne v obravnavi celotnega natečajnega območja. Vilharjeva ne predstavlja razbremenilnice Masarykovi, saj ne povezuje obeh predlaganih križišč - na Titovi in Šmartinski. Prvo je namenjeno izključno dovozu

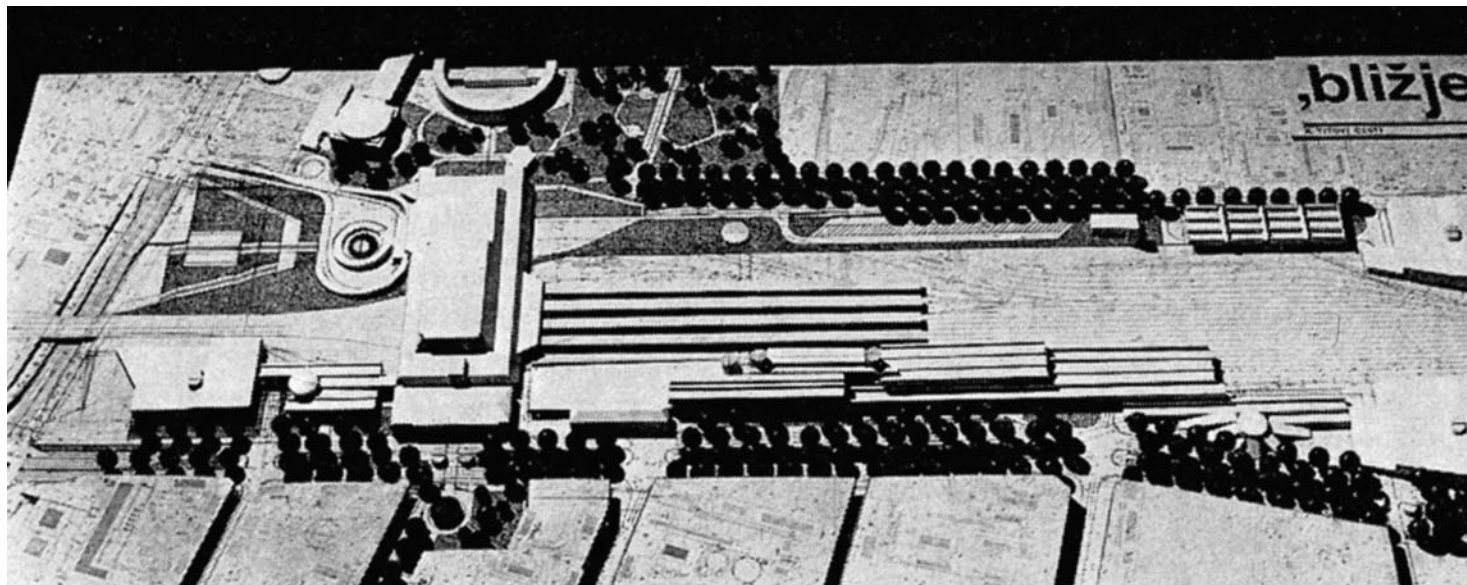
vozil javnega mestnega prometa (vklj. s taxijs) do PG, četudi je dimenzionirano v okvirih, običajnih za semaforizirana križišča štiripasovnic. Vsi avtobusi prihajajo iz smeri Šmartinske.

S tem ko elaborat posega v širši prometni prostor Ljubljane in predlaga rekonstrukcijo odseka Topniške od Titove do Linhartove ter izgradnjo novega cestnega odseka med Njegoševo in Poljansko, rešuje dosedanje prometno slabo zmogljivo vzhodno povezavo severnega dela Ljubljane z jugovzhodnim. Z izgradnjo omenjenih cest bi se vzpostavila tudi dobra povezava za avtobuse medkrajevnega prometa v Gorenjsko, Dolenjsko in Štajersko smer. Proti Primorski pa se vozne poti avtobusom znatno podaljšajo.

Elaborat le deloma spoštuje natečajni program. Nasprotuje lociranju hotela in poslovnih objektov v otoku PG 3, ob vprašljivem argumentu hrupnosti in onesnaženosti okolja. Na oba omenjena omejitvena dejavnika pa lahko v znatni meri vpliva ustrezna nova vloga Vilharjeve, ki pa ji je elaborat "BLIŽJE" ne namenja.

Elaborat razen z omenjeno pešpotjo v sklopu PG ne premošča bariere tirnih naprav in v tem ne presega sedanjega stanja. Centralno območje kljub programskim dopolnitvam ostaja izoliran tampon. Novo kvaliteto dobiva zdaj zanemarljen prostor med podvozom na Titovi in Vilharjevo cesto, vendar hkrati niso podane možnosti širjenja Gospodarskega razstavišča. Severnega dela mestnega središča ne obravnava - natečajem (v svojem poročilu) odreka možnost programskih urbanističnih sugestij.

Organizacija notranjega prometa v PG je podrejena usmeritvi na zahodni postajni trg, s katerega pa pešcem vzpon do halla otežuje krivina rampe z nastopnim mestom, ki je obrnjeno le k postajališču avtobusov mestnega prometa. Elaborat predlaga "kanalske perone", ki temeljijo na limitiranem času postankov avtobusov. S tem dosega visoko koncentracijo, vendar hkrati zahteva že splošno višji nivo upravljanja prometa. Posebnega "klasičnega" perona, kakršen bi predstavljal zavarovanje v vseh primerih, ki rušijo poenoten sistem, ne predvideva. Peroni avtobusov primestnega prometa so nameščeni v kletni etaži, četudi so po sedanjih izkušnjah bolj frekventirani. Tehnična etaža s skladišči spremljajočih programov ni dostopna motornim vozilom, dostavni promet ni zajet. Različne vrste prometa med seboj niso zadovoljivo ločene, kar pušča odprtih več spornih točk na samih peronih kakor tudi na povezavi med hallom in postajnim trgom. Etapnost gradnje v okvirih podanega predloga je vprašljiva, saj PG predstavlja funkcionalno enoten in zaključen objekt. Prizadevanja v smeri ekoloških izboljšav niso opazna (nerazbremenjena Masarykova, podzemski peroni, ki zahtevajo visoko zmogljivo mehansko prezračevanje, avtobusno obračališče na postajnem trgu in postajanje taxijs na dovoznih rampah emisije!) Olajšani dostopi za funkcionalno prizadete niso razvidni.



Splošni jugoslovanski javni natečaj za urbanistično arhitektonsko rešitev območja in objektov centralne avtobusne in železniške postaje v Ljubljani, 2. faza, 1979*

turnem področju.

20000

Projekt ohranja osnovno idejo iz prve stopnje natečaja, ki se izraža v tem, da locira AP in severno ŽP ob Vilharjevi cesti, poglobljeni tako, da se izteče pri nadvozu železnice na Titovi cesti v nivojsko križišče in se nato nadaljuje do Parmove ceste.

Navedena osnovna zamisel je v drugi stopnji korigirana s premikom, ki omogoča boljšo dostopnost s Titove ceste, predvsem pa peš dostop čez obstoječo ŽP, ki ostaja po programu »južna ŽP«.

Masarykovi cesti daje značaj mestne avenije z diferenciranim prometom. Avtorji so v drugi stopnji natečaja izpopolnili, spremenili in dopolnili nekaj elementov prvotnega koncepta, ki konkretno utemeljujejo izbrano lokacijo. Severni in južni del PG sta povezana po najkrajši poti, funkcionalno in z minimalnim premagovanjem višinskih razlik. Očitno je, da je taka zasnova s stališča notranjega potniškega prometa pešcev najboljša, vendar je celotna rešitev močno podrejena potrebam železniškega in avtobusnega prometa, manj pa potrebam razvoja oz. povezave severnega in južnega dela mesta. Osrednja javna peš povezava sever-jug ostaja podhod v podaljšku Miklošičeve ceste, s čimer pa možnosti kvalitetne pešpoti niso izkoriščene v celoti. Hkrati pa je mestni program severnega in južnega dela med seboj zblizhan na 100 m razdalje in tako vzpostavlja kontinuiteto rasti proti severu. Elaborat predvideva dobro izrabo površin ob Masarykovi in Vilharjevi cesti, kakor tudi ob Gospodarskem razstavišču (GR), ki mu omogoča nadaljnji razvoj. Manj ugodna je izraba najkvalitetnejših površin za lokacijo avtobusnih peronov, četudi je to spričo predvidenega začetka gradnje leta 1980 sprejemljiva rešitev.

Elaborat vnaša v prostor nove urbanistične kvalitete tudi s premišljeno izrabo konfiguracije terena, s prilagajanjem gabaritov obstoječih stavbnih mas, z ustvarjanjem kvalitetnih novih ambientov v območju nevsiljivih objektov in trgov, ki jih med seboj zliva v dobro oblikovano in funkcionalno urbano celoto.

Elaborat nakazuje več variant prometnih rešitev vključitve PG v ožji in širši prostor mesta. Čeprav dopušča možnost priključka Vilharjeve na Titovo tudi čez semaforizirano križišče v osi Livarske, je še posebej zanimiva navezava poglobljene Vilharjeve ceste na Parmovo, ki se z rekonstrukcijo in podvozom pod železnico priključi na Prešernovo cesto. Ker pa je ta priključek rešen v elaboratu le načelno, ostaja njena prometna izvedba vprašljiva. Še bolj je vprašljiva izvedba krožnega trga na sedanjem križišču Bavarski dvor, ki dopušča premer otoka 40 m, kar pa pri podani konfiguraciji križišča ne zadošča.

Prikazana prometna rešitev pred vstopom na AP s tremi semaforiziranimi križišči ne rešuje v zadostni meri odvijanja prometnih tokov, saj jih je na tako kratki razdalji med seboj težko koordinirati, skoraj nemogoče pa je pravilno in učinkovito postaviti kažipotno označbo.

Rešitve v elaboratu spoštujejo podane tirne osnove, razen na območju severno-zahodnega dela železniške harte, kjer je s pešpotjo kršen rezervat železnice. S tega stališča je nesprejemljivo tudi vodenje Vilharjeve ceste pod tiri, namenjenimi za kamniško progo.

Elaborat v celoti ne predvideva gradnje nad tiri in s tem prispeva k varnejšemu načinu izgradnje prometno obremenjenega terminala, ki je ob upoštevanju sodobne tehnologije tudi gospodarnejša.

Funkcije v okviru PG so jasno členjene, pregledno razmeščene in logično hierarhizirane. Avtobusni peroni so čelni z vzvratno vožnjo avtobusa pri odhodu, kar zahteva uporabo sprednjih vrat vozila z ustrezno dimenzionirane vstopno-izstopne peronske površine. Poti avtobusov na peronskem delu so razmeroma kratke. Predvidena je tudi kompaktna organizacija peronov po zagrebškem modelu, kar ob tehnološko izpopolnjeni organizaciji predstavlja 40% večje kapacitete na enaki peronski površini. Poti potnikov na peronih so v klasični organizaciji kratke, zlasti pri tehnološko izpopolnjeni organizaciji. Potniki v prihodu in odhodu so ločeni, vendar enakovredno navezani na potniške programe. Vodenje potniškega peš prometa je pregledno in logično, dostavni promet je rešen korektno. Zasnova je fleksibilna, energetska smotrna.

V organizacijskem smislu obvladuje celoto koncept jasnega funkcionalno-komunikacijskega razmeščanja programov. Organsko oblikovanje lupin in ambientov v njihovi diskretni zračenosti z zemljiščem, ki dobi vse kvalitete urejenega pejzaža, izpričuje zrelo arhitekturo, ki temelji na najboljšem izročilu slovenske moderne.

OMBDO

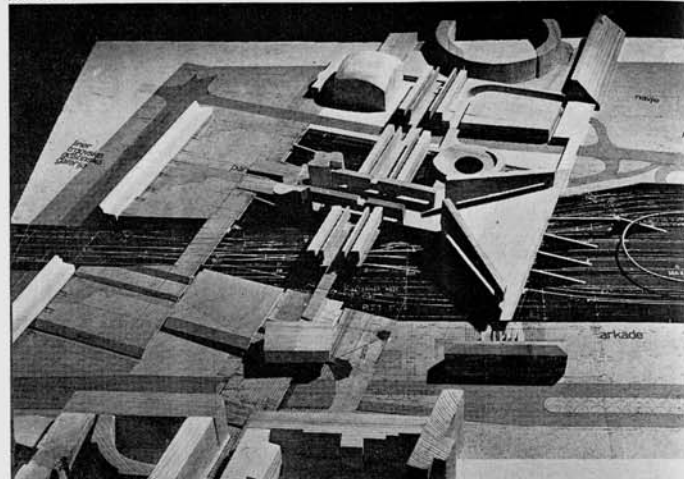
Elaborat je glede na prvo stopnjo natečaja občutno dopolnjen in spremenjen, s tem da locira osrednje objekte AP in ŽP ob Titovi cesti, v trikotnik med Titovo, Vilharjevo in tiri, s čimer dobro izrablja danes premalo upoštevane površine.

Zasnova postajnega trga, ob katerem je na zahodu park, je glede na formiranje osrednjega vhoda v AP in severno ŽP iz smeri Titove ceste dobra. Logična je tudi namestitev lokalov spremljajočega mestnega programa ob zahodnem delu trga, kar je utemeljeno še posebej za pešce, ki prehajajo v smeri GR — Bavarski dvor.

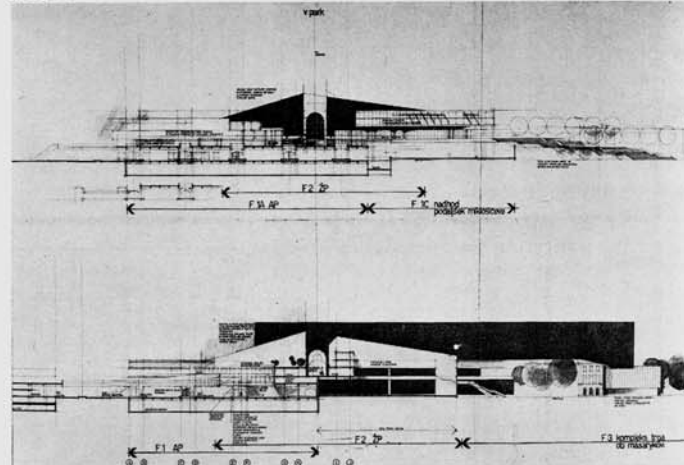
Denivelacija Masarykove ceste s tranzitnim prometom pod predvidenim trgov OF je dobra rešitev.

Zasnova ohranja kvalitetne površine severno od Vilharjeve ceste za razvoj

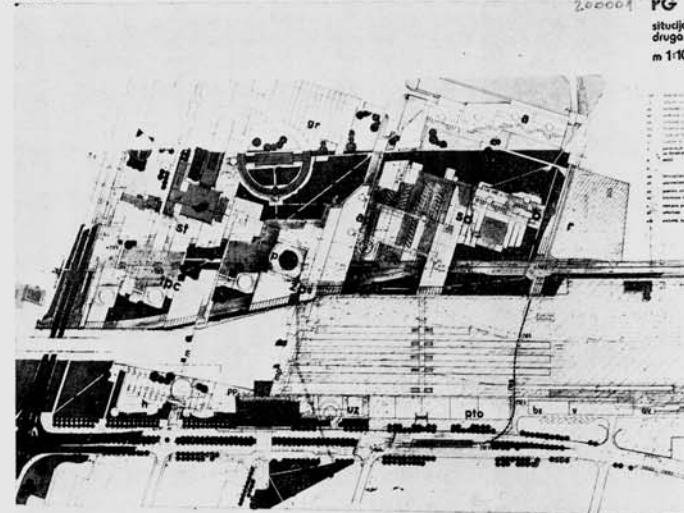
MESTO



MESTO



20000



velja za jasno in funkcionalno cestnoprometno omrežje in ostaja v zasnovi in obdelavi dovolj jasen.

V tekstualnem delu ustrezno obravnava vredno zemljišče, gradi svojo zasnovo na prenovi specifičnega mestnega območja in ohranja večino obstoječih objektov. Ustrezno obravnava faznost gradnje in ostale zahteve.

Celotna rešitev je podrejena ortogonalni zasnovi in ne kaže večjih naporov v smeri oblikovanja zanimivih mestnih ambientov. Hkrati z gosto zazidavo v smeri vzhod-zahod poudarja ločevanje severnega in južnega dela mesta in njunih programov. Z lociranjem parkinga je razvrednoteno območje ob Titovi cesti, namesto da bi ta prostor izkoristil za ustrežnejšo izrabo, hkrati pa ne daje zadovoljive rešitve za nadaljevanje Miklošičeve ceste proti severu in tudi na območju od Bavarskega dvora do GR nima pričakovane večje kontinuitete mestnih programov.

Obdelava vseh načrtovanih objektov upošteva podlogo tirnih naprav. V zvezi z izgradnjo nadhoda je varnost prometa na tirih v času gradnje mnogo bolj ogrožena kot pri tunnelski gradnji.

Peroni primestnega prometa z zglobnimi avtobusi so ločeni od ostalih in imajo možnost bližjega odhoda pešcev v smeri proti Titovi cesti. Peroni dvoosnih avtobusov so skupni za primestni in medkrajevni promet. Peroni zglobnih vozil so linijski z zaporednimi prihodi in odhodi, peroni ostalih avtobusov so čelni z vzvratno vožnjo pri odhodu. To pomeni uporabo sprednjih vrat avtobusa s perona širine 1,6 m ob vozilu. Poti avtobusov so zelo dolge, servisni del je urejen ob vходу in ni dovolj ločen od peronskih površin, parkiranje pa je ekstenzivno urejeno ob Vilharjevi cesti.

Dostavni promet je korektno rešen, pomanjkljivo pa sta obdelana sprejem in oddaja nesprenjane prtljage. Najdaljša pot potnika na avtobusnem peronu znaša 120 m in je razmeroma dolga.

Vodenje potniškega prometa je korektno in pregledno, zasnova je organizacijsko fleksibilna, energetska ugodna.

V organizacijskem smislu je arhitektura pretežnega dela PG pregledna in jasna v konceptu. V oblikovanju lupin izhaja iz kvalitetnejšega funkcionalizma in se uvršča med solidnejše povprečje oblikovanja družbenih objektov.

064326

Elaborat opušča predlog iz prve stopnje natečaja, kjer je predlagal javne programe ob Titovi cesti, ki jih zdaj opušča, a jih s predvidenim trgovskim centrom ob Vilharjevi cesti ne nadomešča ustrezno. Povezuje južnega dela mesta s severnim ni dosežena v zaželenem obsegu in ne daje kontinuitete rasti mestnega središča proti severu — same poti brez utemeljenega spremljajočega programa so za to premalo.

Miklošičeva in Pijadejeva ulica sta v predlagani zasnovi v povsem podrejenem položaju in nimata funkcije nosilk glavnega peš prometa in ustreznega mestnega programa dejavnosti. Pasarele in poglobljeni podhodi v tem pogledu ne pomenijo ustreznega nadomestila še zlasti zato, ker so dislocirane od glavnih smeri peš prometa.

Položaj tirov je v elaboratu upoštevan dosledno. Koncept prometnih poti pešcev je usmerjen v podhodne sisteme, ki so tehnološko predimenzionirani, obstoječi podhod pa ni zadovoljivo vključen vanje.

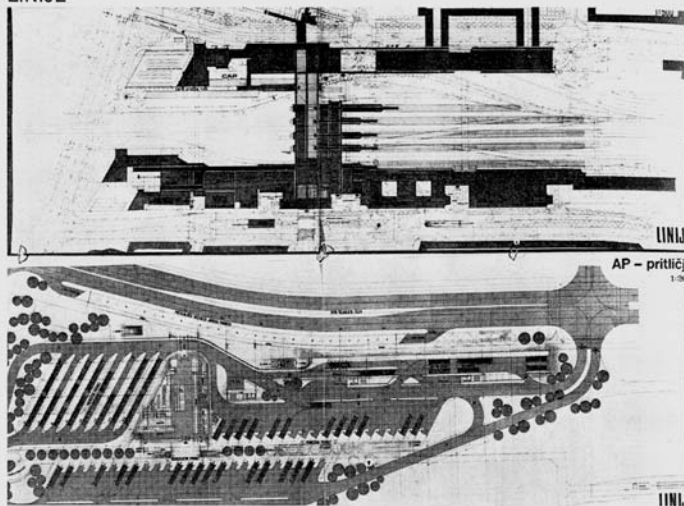
Neugoden je prihod avtobusov na AP, ki je mogoč samo z desnim zavijanjem z Vilharjeve ceste. Pot avtobusa na peronu je dolga. Peroni za medkrajevni promet so čelni z vzvratno vožnjo v odhodu, peroni za primestni promet linearni s profilom, ki omogoča najlažje možno manevriranje.

Vodenje potniških prometov na nivoju osnovnih potniških programov je pregledno. Potniški programi so razmeščeni ekstenzivno in nekompaktno v veliki širini pravokotno na glavno smer potniških tokov. Spremljajoči programi so razdeljeni med AP in ŽP, nekateri med njimi podvojeni. Pot potnikov na peronih je zelo dolga.

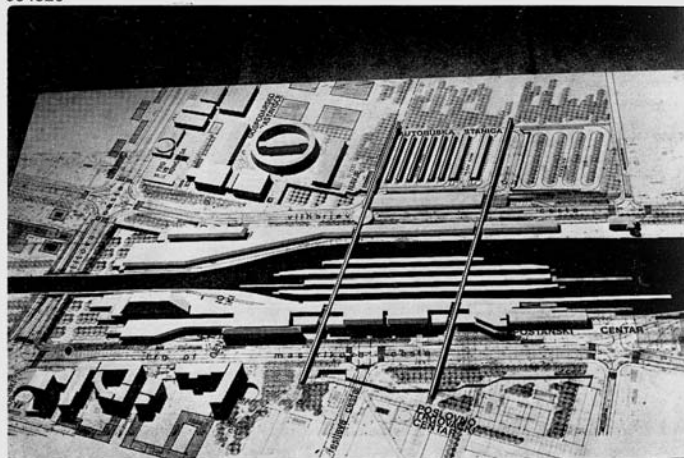
Dostavni promet spremljajočih programov in paketna špedicija sta neobdelana. Zasnova je organizacijsko fleksibilna, etapnost izgradnje je možna, vendar prva faza nima zadostne povezave z mestnim središčem. Energetska je zasnova manj ugodna z izjemo obdelave avtobusnih peronov.

V arhitekturi z organizacijskega stališča niso razvidne jasne konceptne osnove, ki bi kompleksno in kompaktno obvladovale območje PG kot celoto, kar povzroča manjšo preglednost zasnove in disperzijo komunikacij. Oblikovanje se naslanja na uveljavljen arhitekturni izraz funkcionalistične konvencije in predstavlja povprečje arhitekture družbenih objektov.

LINJE



064326



devetdeseta leta

Proučitev variantnih zasnov železniškega vozlišča in potniške postaje Ljubljana*

**marjan vrhovec, aleš vrhovec, ira zorko,
tadej glažar, eva fišer, vanja gregorc**

Potniški center Ljubljana - ponovno

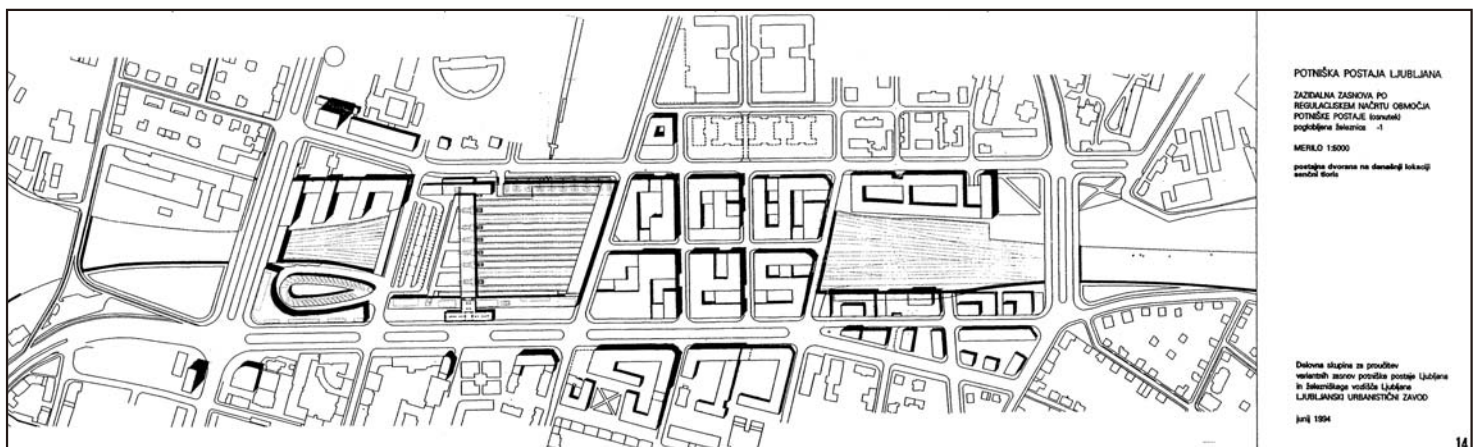
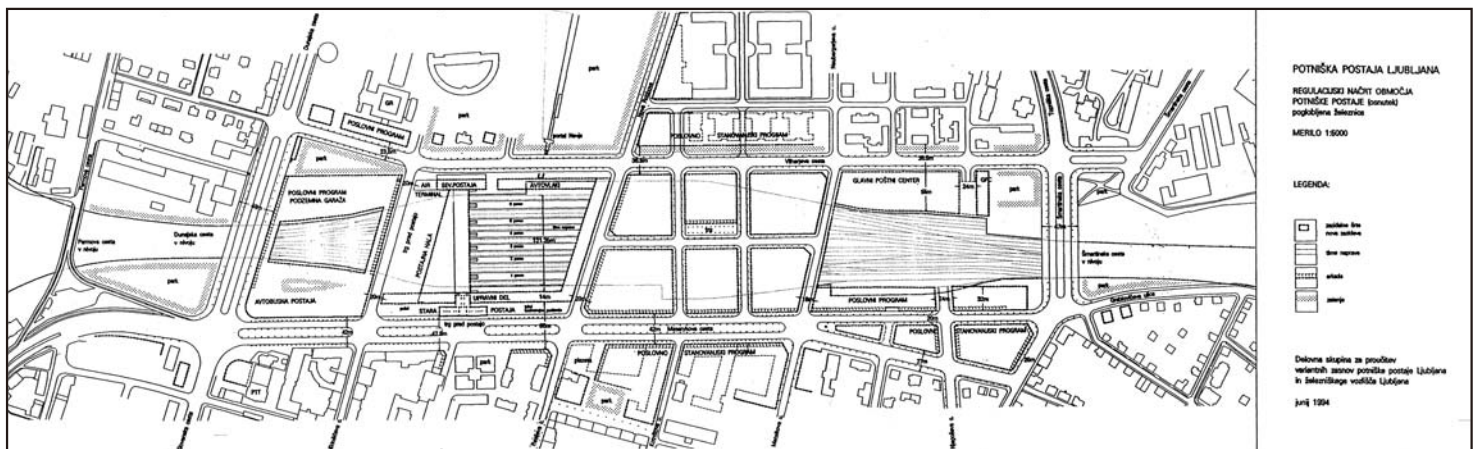
Leta 1992 je bila po naročilu Mestne občine Ljubljana na Ljubljanskem urbanističnem zavodu ustanovljena interdisciplinarna Projektna skupina za proučitev variantnih zasnov železniškega vozlišča in potniške postaje Ljubljana. Pobudnik in vodja projekta je bil Marjan Vrhovec, sodelovali pa so Tadej Glažar, Ira Zorko in Aleš Vrhovec.

Cilj skupine je bil jasen: temeljita in neobremenjena študija variant tako železniškega vozlišča (to je poteka potniške in tovarne ter hitre železnice v me-

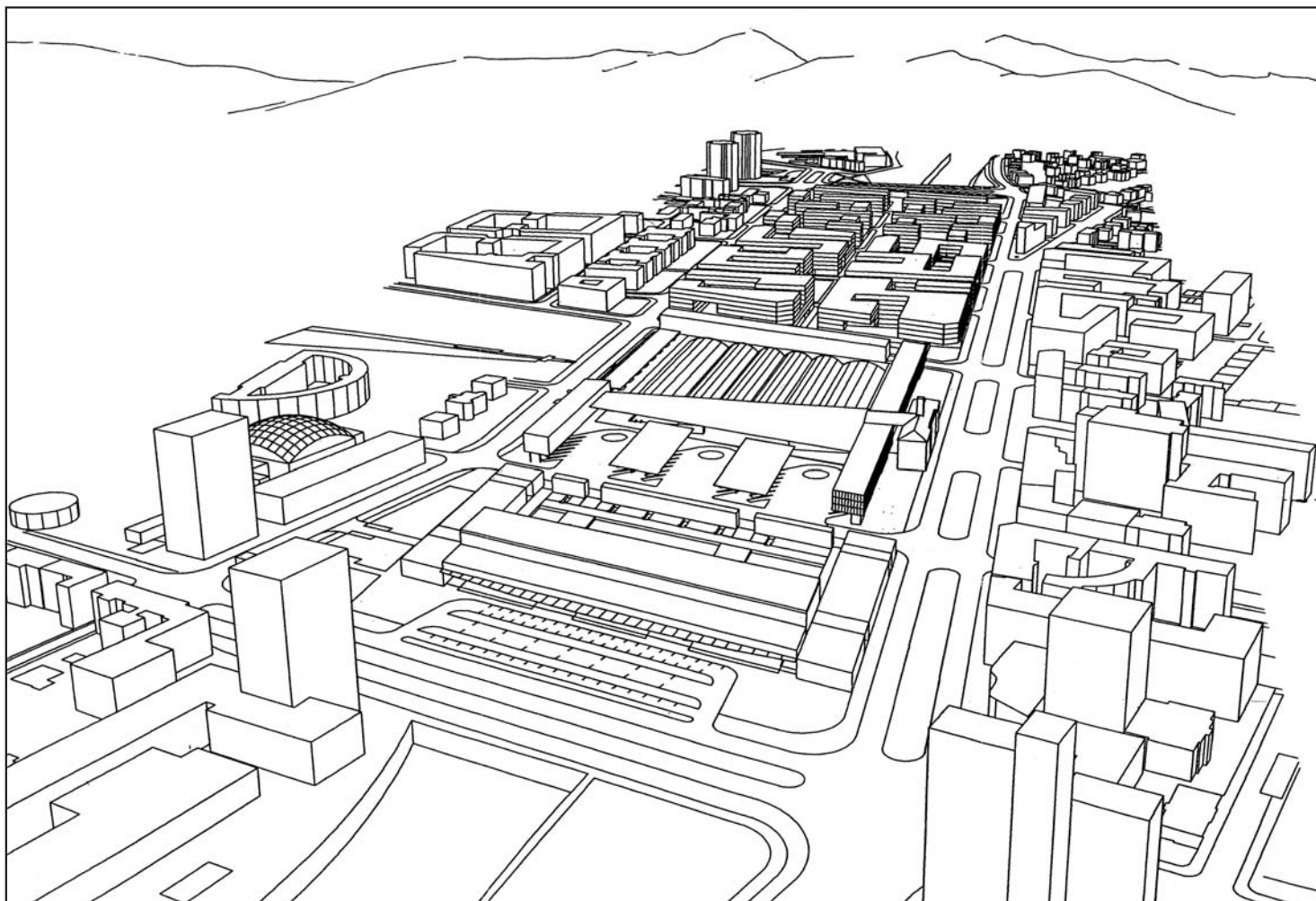
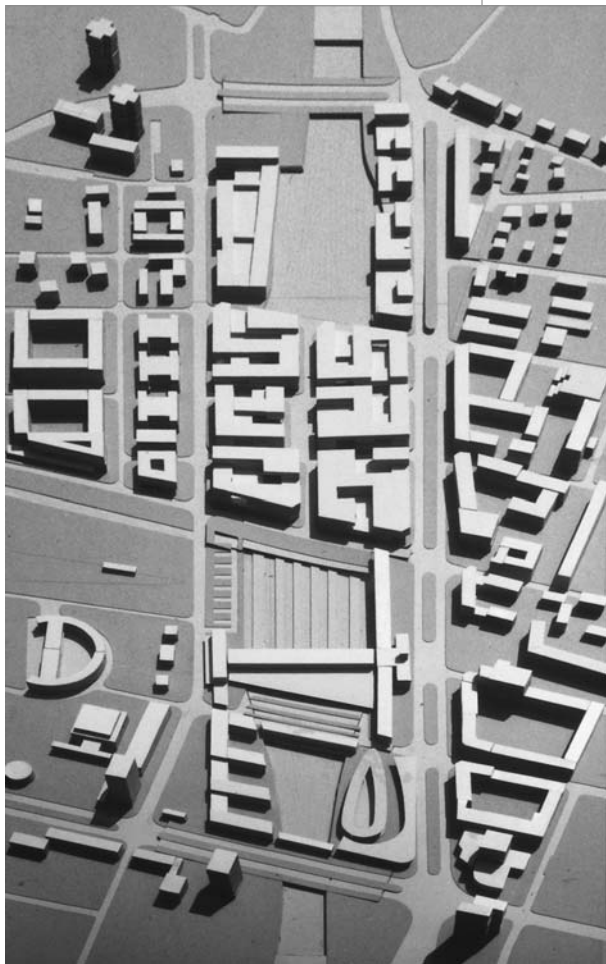
stnem območju) kot tudi potniške postaje. Čas nastanka nove države je omogočil nujno potrebno distanco do prejšnjega megalomanskega zazidalnega načrta, nastalega na podlagi arhitekturne rešitve Marka Mušiča, obenem pa ponudil možnost ponovnega pogovora o poglobitvi.

Projektna skupina je tako iz številnih variant s študijami (tudi ekonomskimi) izluščila varianto vozlišča s tunelskim potekom skozi Rožnik (optimalna tudi zaradi izvedbe hitre železnice), kar zadeva postajo pa postavila princip strnjene obodne pozidave karejev postajnega območja z avtobusno postajo na vogalu Dunajske in Masarykove ter železniško v izteku Miklošičeve. Pri tej dispoziciji programa nivoleta tirov niti ni igrala ključne vloge, saj je bila proučena v poglobljeni in nivojski različici. Takratna ekonomska situacija je bila bolj naklonjena skromnosti, zato je v zaključnem poročilu stalo, da se za nadaljno obdelavo priporoča rešitev s tiri v ravnini mesta, ki vseeno omogoča mestu kvaliteten razvoj, saj se je za bistveno pokazala percepcijska enotnost mesta, dosežena s strnjeno obodno pozidavo in tremi povezavami sever-jug preko tirnega območja. Nenazadnje pa se je rešitev zdela upravičena tudi zato, ker poglobitve nikakor ni dokončno izključila, temveč jo odložila nekam daleč v prihodnost – na primer tja okoli leta 2008.

Aleš Vrhovec



* iz študije LUZ, Ljubljanski urbanistični zavod, 1994



novo **tisočletje**

Mednarodni natečaj za območje potniškega centra, 2001

ambient*, edo ravnika ml., majda kregar,
miha kerin, martin ravnika

Predstavljeni trije projekti so sinergični, v smislu da vsak od njih rešuje cel sklop lahko tudi povsem neodvisnih problemov. Do istih ali podobnih rešitev bi prišel vsak urbanist, ki bi se ljubljanskih problemov lotil neobremenjen od lobističnih pritiskov. Tak urbanist se tudi ne bi šel igre ko strokovnjaki v raznih "delavnicah" predlagajo "vizije", to je premišljeno utopične projekte ki ne posegajo v vsakoletne proračunske postavke. Naši predlogi so moteči, ker jasno nakazujejo kam bi mesto moralo usmerjati denar. Zato so ti premišljeni in strokovno utemeljeni predlogi - ki so na mizi vsaj že petnajst let - sistematično prezrti v vseh urbanističnih dokumentih. Naštetimo sinergične učinke oziroma sklope problemov, ki jih predlogi rešujejo.

Poglobitev železnice:

- poglobitev bo spet združila sedaj ločena južni in severni del mesta in tako omogočila naraven razvoj,
- sprostila bo ogromne gradbene površine v centru mesta, mimogrede bo nastalo več kot dovolj prostora za nekaj mestnih parkov,
- to bo ustavilo ekstenzivno širjenje mestnih površin (med drugim, na primer, tistih, ki jih je treba pozimi pljučiti), skrajšalo prometne poti, itd.,
- omogočila bo ureditev moderne železniške postaje na mednarodnem koridorju TGV,
- omogočila bo prestavitev primestne železnice pod zemljo, s tem pa implementacijo razpršene mreže železniških postaj.

Odstranitev Ceste VII. korpusa, s tunelom pod Rožnikom:

- vračanje sedaj odrezanega Tivolija v objem mesta, restavracija parka, Plečnikove promenade, sklopa Jakopičevega paviljona,
- gradnja kvalitetnih novih programov na mestu zgradb, ki so bile porušene, da so naredile prostor za Cesto VII. korpusa (rdeče kocke),
- ustavljanje kriminala, ki ga ta rez sedaj pospešuje,
- konec hrupa, divjanja z vozili in smradu v tem delu mesta,
- dostopnost za vozila in servise za Tivolski grad, ob istočasni izločitvi vsega prometa po Tivoliju,
- ureditev postaje podzemne (primestne) železnice blizu Moderne galerije, ki bo služila vladnim programom, DZ in CD (poslanci in vladni uradniki se bodo lahko v Ljubljano pripeljali z vlakom naravnost pred vrata svojih delovnih mest),
- zagotavljanje zadostnih parkirnih površin za celotno zahodno obrobje mestnega jedra, za potrebe vlade in DZ, ter za kulturne programe,

* eden od dveh elaboratov iz javnega anonimnega enostopenjskega programskega urbanističnega mednarodnega natečaja s povabljenimi udeleženci za območje potniškega centra Ljubljana, ki sta edina predlagala poglobitev železnice, 2002

- optimalna lokacija parkiranja, razpotežnjena vzdolž programov,
- vstop in izstop v garaže naravnost z vpadnic (Tržaška in Celovška), izstopi iz garaž na raznih punktih blizu posameznim ciljem,
- tako projekt odgovori tudi na vprašanje kam naj gre parkiranje, če se Trg Republike uredi kot reprezentančna mestna površina,

Garaže v grajskem hribu na obrobju stare Ljubljane:

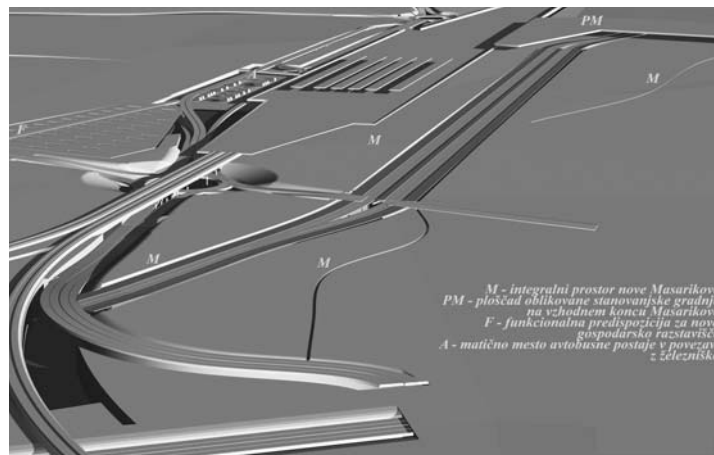
- pokrijejo na enem, optimalno lociranem mestu, potrebe po parkiranju za vso staro Ljubljano in širše,
- garaža ni točkovna ampak kot kača sledi programom vzdolž starega mesta,
- garaža je delno statična sanacija hribine, ki se poseja in plazi,
- omogoča izsušitev sedaj vlažnega stika med hribom in hišami, kar je velik problem,
- omogoča posodobitev dotrajanih ali neobstojećih instalacij v starem mestu - kanalizacije, napeljav, energije ... ,
- naredi staro mesto dostopno za servise - dovoz, odvoz smeti, ogrevanje, itd.,
- omogoči gradnjo dodatnih servisnih površin - skladišč, ogrevalnih postaj - ter povezav med programi, kar sprosti historične površine za kvalitetne programe,
- dostop je časovno neomejen (24 ur na dan, ne kot zdaj ko je omejen na dve uri zgodaj jutraj), kar je za kvaliteten servis nujno,
- vhodi in izstopi v garaže so na obeh koncih tunela pod gradom, to je na prometnici, ki bo vedno odprta, kar pomeni da lahko celo območje osrednjega mestnega jedra spremenimo v peš cono (tega ne moremo, na primer, če je garaža pod Kongresnim trgom) - drugače rečeno, v garažo vstopiš na periferiji strogega centra (Streliška in Karlovška), izstopiš pa neposredno v strogi center. Od kod denar. Na vsakega od teh projektov bo mafija zavpila da ni denarja, da je to lepa utopija, ki pa ni realna. Ker gre za sinergične učinke, za večino katerih že obstajajo postavke v proračunih, so tudi viri deloma zagotovljeni deloma povsem realni.

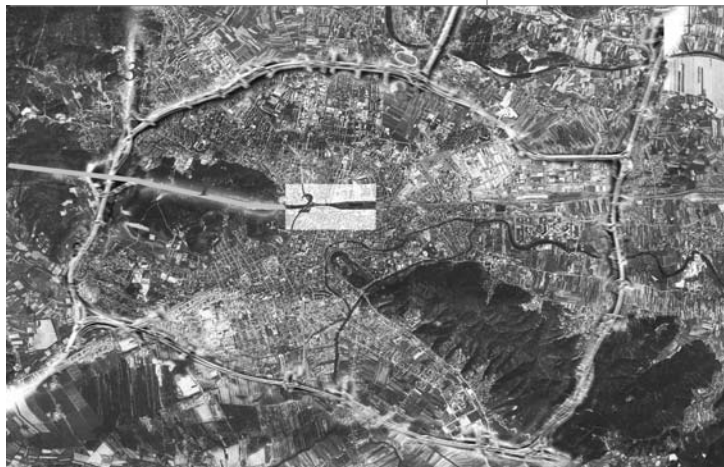
Finančni viri za poglobitev železnice:

- najmanj kar je, vemo da mesto ima 15 milijard rezerviranih za lopovščino s PCL; ta denar zadostuje kot mestni vložek za pripravljala dela za poglobitev,
- denar, ki ga mesto sedaj zmeče DARS-u za podražitve, za nakupe SIB bank in podobno,
- tekoče posodabljanje železnice iz državnega proračuna,
- finančni viri mednarodnega konzorcija, ki bo svoj koridor brez stroškov za mesto potegnil skozi Ljubljano tako, kot bodo predpisovali urbanistični dokumenti - če ti seveda bodo (če mafija tega ne bo še naprej preprečevala)

Finančni viri za restavracijo Tivolija:

- komercialna prodaja novozgrajenih površin (rdeče kocke v načrtu) za stanovanja, ambasade, reprezentančne programe,
- denar, ki ga vlada in DZ namenjata za reševanje dveh potreb po parkirnih mestih,
- neposredna prodaja polovice parkirnih mest,
- evropska sredstva (evropska sredstva gleda mafija kot svoj vir, zato bo proti)





Finančni viri za garaže pod ljubljanskim gradom:

- prodaja 50% parkirnih mest po tržni ceni,
- mestni program komunalnega opremljanja stare Ljubljane,
- zasebni kapital v sklopu urejanja komercialnih (trgovskih, hotelskih, gostinskih ...) programov v starem mestnem jedru,
- evropska sredstva (come sopra).

Odperti krog*, miro kranjc, janko rožič, tadej glažar, janez omerza, aleksander s. ostan, gašper drašler, ira zorko, mladen lukas, leonid lenarčič, nataša pavlin, sašo jovanovič, saša vračko, tomaž jaklič, blaž rupar

Opis urbanistično arhitektonske rešitve

Vodilna misel zasnove izhaja iz spoznanja, da se na območju železniške postaja nahaja zadnja večja in sklenjena zaloga zazidljivih mestnih zemljišč v strogem centru, in da gre za enkratno, morda zadnjo priložnost, da se s pravo urbanistično potezo in "medias res" prometnega vozlišča in z dopuščanjem arhitekturnih nadgradenj, vzpostavi novo simbolno, funkcionalno in oblikovno središče mesta, ki ne bo zasenčilo ostalih mestnih ambientov, temveč povežalo, nadgradilo in dopolnilo ostale strukture mesta, in skozi prometno omrežje in sistem celoten teritorij države. Ta poteza je mogoča samo skozi poglobitev železnice. Ne gre samo za vzpostavitev tako dolgo pričakanega, prvega ljubljanskega bulevarja na Masarykovi, temveč za celovito načrtovanje celotnega prostora, ki s povezavo doslej prekinjenih cest in ulic zopet zaživi. Šele s poglobitvijo nekdanji vozel postane sodobno prometno vozlišče, "terminal", ki rešuje, ne pa "terminator", ki uničuje prometne poti.

Potniška postaja

Pred zahodnim pročeljem nove potniške postaje je prostor za kratko ustavljanje nekaterih prog mestnih avtobusov, taksijev, osebnih vozil in letaliških vozil (air terminal). Mestna železnica je predvidena na Masarykovem bulvarju. Predlagamo, da se mestna železnica ne namesti na severni rob ulice, kakor je predvideno v projektu TTK, temveč sredinsko, kajti samo tako je mogoče ohraniti značaj bulvarja.

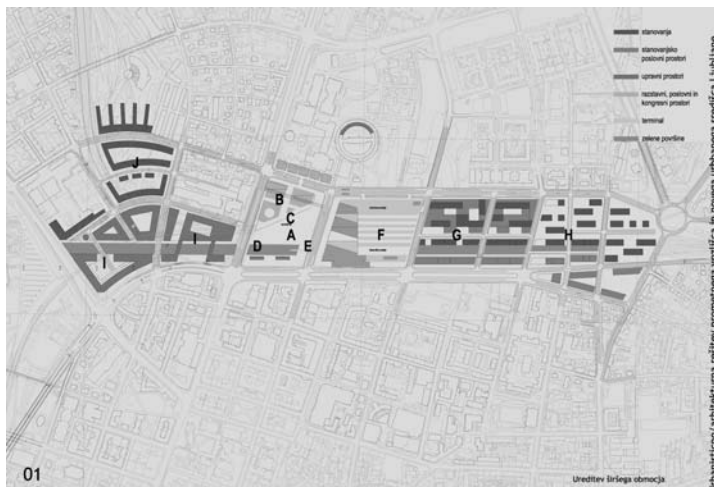
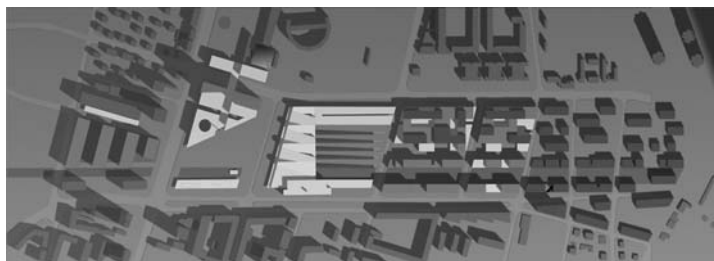
Novi del potniške postaje se logično naveže na obstoječe poslopje postaje, tako da je eden glavnih vhodov še vedno z južne strani, iz smeri Kolodvorske. Tlorisna oblika postajnega poslopja je izvedena iz ključnih smeri, ki določajo trg, podobno kakor pri stolpnica, prav tako pa so oblikovane tudi strešne lamele, ki se medsebojno prostorsko prežemajo. Iz glavne dvorane postajnega poslopja vodijo tekoče stopnice na perone v kletni etaži. Nad začetnim de-

lom peronov je zaradi osvetlitve in zračnosti širok odprt prostor, posamezni peroni pa so pokriti z nadstreški. Na severnem delu, proti kateremu se stavba zožuje se nahaja avtobusna postaja s svojim programom. Proti avtobusom, ki so razporejeni v dve vzporedni vrsti pod streho na odprtem, se izstopa na pločnike v isti smeri in podobno kot na perone pri vlakih.

Pozidava na sproščenih zemljiščih

Vzhodno od potniške postaje se območje karejev med novimi cestami, ki povezujejo Masarykovo in Vilharjevo, pozida s poslovnimi prostori in stanovanji. Ob Masarykovi ulici so v pritličju poslovni programi v drugi vrsti pa samo stanovanja. Med obema nizoma stavb je zeleni pas, ki se navezuje na zelenico na zahodu in spominja na nekdanjo odprtost železniškega prostora med Rožnikom in Jančami. Kareji na severu so gostejši, s poudarjenim poslovnim programom, v bolj razgibano arhitekturo. Gostota zazidave pada z oddaljevanjem od potniške postaje. Proti vzhodu se poslovni prostori sorazmerno z gostoto pozidave umikajo stanovanjem. Vzorec poselitve je podoben kakor na južnem robu Masarykove, kjer strnjeni mestni kareji preidejo v pozidavo predmestnih vil. Predel je tako velik, da je treba sprejeti enoten in celovit urbanistični koncept (partitura), v okvirnim naborom osnovnih principov in prijemov ter materialov. V arhitekturno realizacijo (orkestracija) pa bi bilo dobro povabiti več avtorjev, da se znotraj enotnih izhodišč doseže čim večja raznolikost osebnih poetik (podoben pristop: Stanovanjski kare na Kotnikovi v Ljubljani, Amsterdam juž na Nizozemskem...)

Nad poglobljenimi tiri zahodno od postaje se sprostijo izjemno pomembne in slabo izkoriščene površine ob Celovski in Tivolski ter v smeri gorenjske železnice. Ta prostor je primeren za program državne administracije in stanovanj. Parcelski načrt, ki se podaljša in priključi na Tivolsko, je preko Vošnjakove naravnane proti centru, Trgu republike, Državnemu zboru, Vladni in Predsedniški palači, Ministrstvu, ambasadam... Kvalitetno arhitekturo bencinske črpalke Edvarda Ravnikarja, bi bilo znotraj tega območja na primernejši lokaciji dobro ponoviti. Ob Moderni galeriji se poglobita cesta in železnica Tivoli pa spet poveže z mestom. Ko se je ameriški arhitekturni kritik Kenneth Frampton, oče kritičnega regionalizma sprehodil od Tromostovja mimo učinkovitih blokov do Moderne galerije po začetnem navdušenju ni mogel skriti razočaranja, ko je zagledal železnico in cesto med Tivolijem in mestom. Vzkliknil je: "Le kako ste mogli nekaj takega sploh dopustiti?"



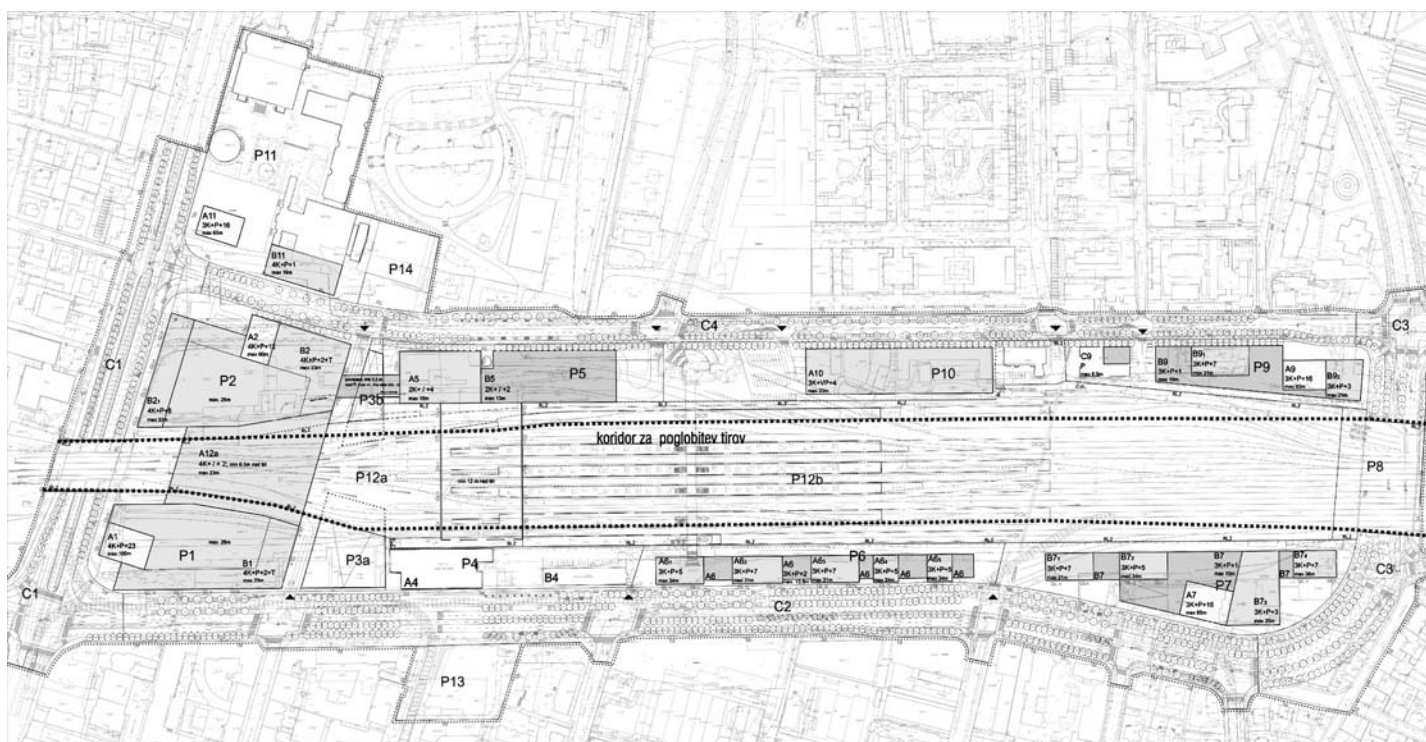
* eden od dveh elaboratov iz javnega anonimnega enostopenjskega programskega urbanističnega mednarodnega natečaja s povabljenimi udeleženci za območje potniškega centra Ljubljana, ki sta edina predlagala poglobitev železnice

zazidalni načrt potniški center ljubljana, 2002-2006*

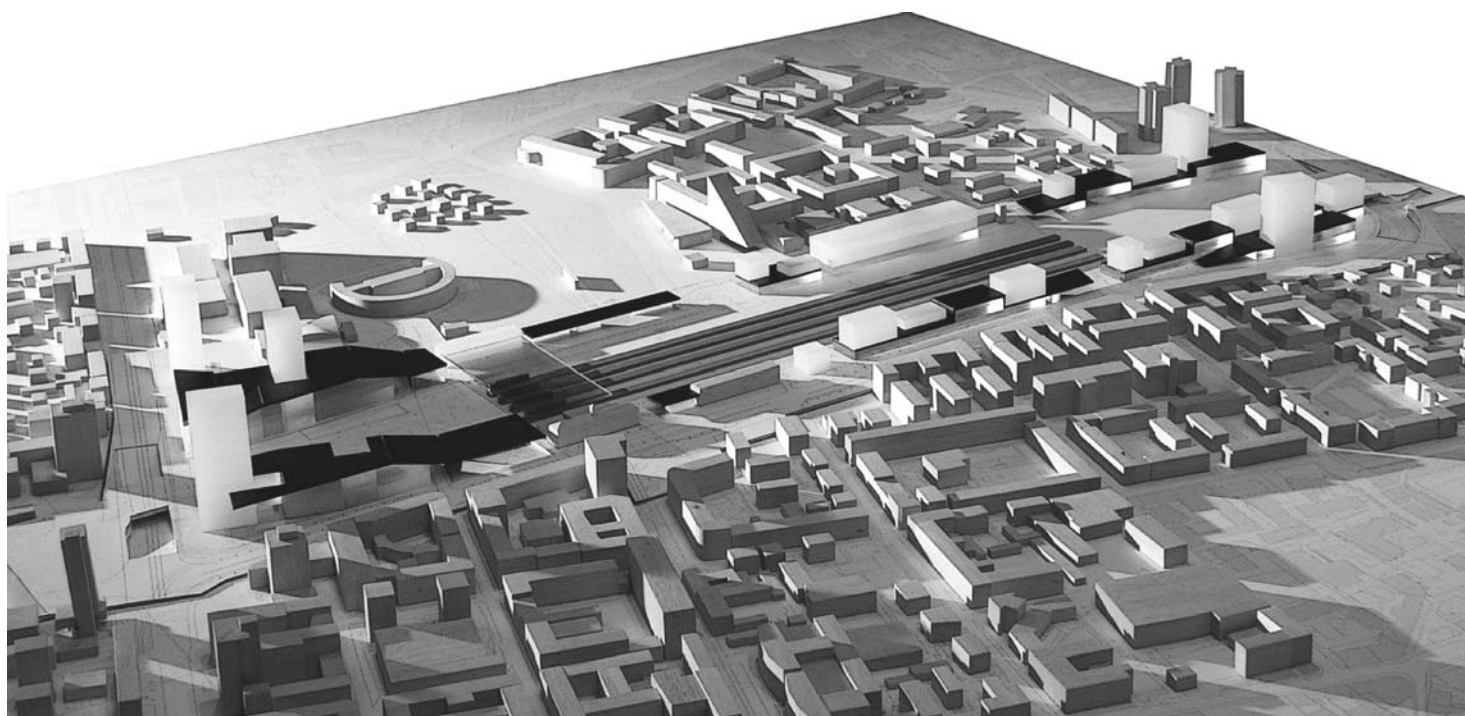
Zazidalni načrt:

pripravljalec prostorskega akta - MOL - ODDELEK ZA URBANIZEM,
Poljanska 28, 1000 Ljubljana
avtor - REAL Engineering d.o.o., Šmartinska 152, 1000 Ljubljana
izdelovalec - REAL Engineering d.o.o., LUZ d.d., PROJEKT GT d.o.o.,
LANDSCAPE d.o.o., E-NET OKOLJE d.o.o.
odgovorni vodja projekta - Rok Klanjšček, u.d.i.a.

Natečajna rešitev:
Rok Klanjšček, u.d.i.a.
Aleš Vrhovec, u.d.i.a.
Klemen Pavlin, u.d.i.a.
Aljaž Lavrič, u.d.i.a.
vsi za: REAL Engineering d.o.o., Ljubljana



Zazidalni načrt za območje potniškega centra Ljubljana, tloris streh, merilo 1:1750



Maketa osnutka zazidalnega načrta

poglobitev železnice v Ljubljani

Ljubo Žerak



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

zakaj oziroma kaj želimo doseči – kratek zgodovinski pregled razvoja ljubljanskega železniškega vozlišča

Obdobje od leta 1849–1950

Prva proga skozi Ljubljano, mestece je takrat štel 20.000 prebivalcev, je bila zgrajena leta 1849 (južna železnica Dunaj–Trst). Na to progo so se navezale proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–Trbiž leta 1870 (odsek Jesenice–Trbiž je bil ukinjen leta 1966), Ljubljana–Kamnik leta 1891, Ljubljana–Kočevje oziroma Novo mesto leta 1893 oz. 1894 in Brezovica–Vrhnika leta 1899. Nove proge so bile zgrajene in umeščene v prostor po takrat veljavnih merilih na najustreznejših trasah in priključene na postajo Ljubljana.

Vendar je že v drugi polovici 19. stoletja kazalo, da ljubljansko železniško vozlišče kot celota ni optimalna rešitev. Prve ideje o rekonstrukciji vozlišča so nastale že konec 19. stoletja in so se kasneje, vse do danes, ciklično pojavljale skoraj v vsakem desetletju. Do resnejših popravkov pa ni nikoli prišlo, vozlišče je doživljalo le manjše spremembe, ki so bile v aktualnem obdobju nujne. Arhitekt Fabiani je na primer že leta 1900 predlagal prestavitev potniške postaje Ljubljana.

Prvo obvozno progo so v Ljubljani za vojaške potrebe zgradili že med prvo svetovno vojno, in sicer od Dravelj prek Bežigrada in Zelene jame pod progo južne železnice do dolenske proge. Takrat je nastal »vodmatski lok«, neposredna povezava med dolensko progo in progo proti Zalogu. Zgrajen pa je bil tudi »tivolski lok«, neposredna povezava med gorenjsko in notranjsko progo.

Leta 1938 so se v Ljubljani pojavile zahteve po poglobitvi železniške proge na območju mesta.

Leta 1942 so Nemci naredili obvozno progo Vižmarje–Črnuče–Laze, da so se izognili vožnji skozi Ljubljano, ki so jo okupirali Italijani. Takoj po vojni je bila ta proga demontirana. Leta 1944 so Nemci ponovno zgradili tivolski lok, ki je služil svojemu namenu vse do rekonstrukcije ljubljanskega vozlišča v šestdesetih letih. Takoj po koncu vojne, še leta 1945, je bil ponovno zgrajen »vodmatski lok«, ki je bil potem v šestdesetih letih spet demontiran.

Leta 1948 so začeli graditi tudi ljubljansko obvozno Vižmarje–Vič, t. i. »progo V. kongresa«, vendar je bilo opravljeno le nekaj zemeljskih del in zgrajen betonski nadvoz v Podutiku.

Koncept ljubljanskega vozlišča A54

Šele po letu 1950 je prišlo do resnejšega pristopa v načrtovanju rekonstrukcije vozlišča, ki je težilo k zadovoljevanju novih potreb in zahtev mesta ter železnice. Prvo projektno zasnovo je naredilo železniško Projektivno podjetje Ljubljana in je dobila ime A54. Projekt ni bil v celoti realiziran; zgrajena sta bila lokotovorna postaja Moste in lokomotivski depo (sedaj CD Moste), opravljeni sta bili rekonstrukcija ranžirne postaje Zalog in delna rekonstrukcija postaje Ljubljana. Na progah je bilo izvedenih le malo sprememb: prestavitev

proge skozi Tivoli, popravki proge Zalog–Ljubljana, odstranitev tirne povezave Brezovica–Ljubljana Šiška (t. i. tivolski lok).

Sicer pa je projekt A54 v veliki meri razreševal problem nivojskih križanj cest in železnic (v tistem času na obravnavanem območju še ni bilo izvennivojskih križanj) ter problematiko tovornega železniškega prometa skozi Ljubljano, saj je bil zamišljen prenos železniškega prometa na obvozne proge. Projekt je imel dve varianti, in sicer z železniškimi progami v nivoju in s poglobitvijo. Najpomembnejši del projekta, obvozne proge, spet ni bil realiziran.

Koncept ljubljanskega vozlišča CIP 84

Predzadnja zasnova rekonstrukcije vozlišča je bila narejena na začetku osemdesetih let, izdelana in sprejeta pa leta 1984. Po izdelovalcih je projekt dobil ime CIP 84. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev prav tako ni bil realiziran. Začetek snovanja novega vozlišča je potekal v obdobju intenzivne rasti v potniškem in tovornem prometu, tako na območju takratnega ŽG Ljubljana kot širše v Jugoslaviji in Evropi. Kapaciteta vozlišča je bila presežena, močan promet je trajno povzročal zastoje. Koncept vozlišča CIP 84 je bil zastavljen tako, da je trajno reševal dolgoročni razvoj in naraščanje prometa. Za doseganje kvalitativnega preskoka je ločil potniški in tovorni promet, tako da je slednjega preusmeril na tovarno obvozno progo. Na ta način sproščene železniške vpadnice bi omogočale vpeljavo sodobnih oblik potniškega prometa, vključno z intenzivnim primestnim potniškim prometom. V času snovanja tega koncepta je bila aktualna hitra proga iz Avstrije prek Jesenic do Dobove. Koncept je vgradil vse uporabne elemente predhodnega koncepta vozlišča A54, najpomembnejša je trasa severozahodne obvoznice. Obvoznica CIP 84 naj bi bila bistveno daljša od predhodne in naj bi potekala po trasi bivše nemške železniške obvoznice iz Vižmarij preko Črnuč v Laze. Že zgrajeni objekti po A54 pa tudi po novem konceptu ohranjajo svojo funkcijo. Tovarna obvozna proga je bila zasnovana iz dveh delov. Večji, zahodni, je potekal z Brezovice prek Viča, s povezavo Vižmarij, in dalje prek Črnuč in Šentjakoba v ranžirno postajo Zalog. Vzhodni del obvoznice je potekal iz ranžirne postaje Zalog prek nove postaje Beričevo na novo postajo Podgrad na progi med Zalogom in Lazami ter s priključkom spet nazaj v Zalog.

Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča

V okviru širše naloge ureditve mestnega in primestnega prometa Ljubljane, ki jo je usklajeval LUZ (Ljubljanski urbanistični zavod), je SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana izdelalo tirne rešitve za nove variante poteka radialnih in obvoznih prog ljubljanskega vozlišča. Te nove variante, izmed katerih je bila ena tudi izbrana in vključena v dolgoročni plan MOL, so se ukvarjale z iskanjem alternativnih rešitev koncepta ljubljanskega železniškega vozlišča CIP 84.



Vzroki za iskanje alternativnih rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča so bili po eni strani ekološke narave, po drugi strani pa je bila preveritev potrebna zaradi časovne distance in spremenjenih geopolitičnih razmer. Pri prvih je šlo za reševanje ekološko spornih točk na trasah CIP 84: cepišče železniških prog na sotočju rek Save, Ljubljanice in Kamniške Bistrice, cepišče železniških prog v naselju Šentjakob, potek proge prek vodnega rezervata Kleče, zaščita biotopa za Rožnikom. Vzroki za preveritev koncepta CIP 84 zaradi časovne distance in geopolitičnih sprememb pa so bili: preveritev vhodnih podatkov iz let 1979–1984 glede na leto 1984, opustitev hitre proge Jesenice–Ljubljana, uvedba hitre proge Sežana–Ljubljana, upoštevanje novih smeri in količin prometnih tokov, spremenjene potreb PTT in avtobusne postaje, preveritev zasnove ljubljanske železniške postaje po M. Mušiču, vključevanje novih tehničnih sredstev in tehnologij, vgraditev elementov racionalizacij in optimizacij v železniškem sektorju, nova zasnova primestnega tirnega prometa.

VARIANTE NOVEGA KONCEPTA LŽV IZ LETA 1995

Varianta A

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovarna radialna obvozna proga »O6« na nivoju »-2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta B

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta C – sprejeta v prostorskem planu MOP

- Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča – koncept LUZ 95C
- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-0«

Varianta D

- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovarna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Dvotirne železniške proge na vseh vpadnih smereh
- Preliminarno je upoštevan model primestnega potniškega prometa »Karlsruhe«

Za predstavljene štiri variante je bila izdelana tudi ocena investicijskih stroškov (gl. tabelo v nadaljevanju).

VARIANTA	EUR z DDV (v 000)
VARIANTA A	2.244.313
VARIANTA B	1.739.393
VARIANTA C	881.472
VARIANTA D	687.016

V prvih dveh variantah (A in B) je potniška postaja Ljubljana poglobljena na nivo »-1«, v drugih dveh (B in C) pa ostane na nivoju »0«. V primeru poglobitve železniške postaje bi bilo le-to treba izvesti med Jadransko cesto na primorski strani, Drenikovo cesto na gorenjski ter Kajuhovo cesto na štajerski strani.

Pri varianti A je kombinirana tovorna obvoznica »O6« na nivoju »-2« po delnih radialnih smereh z združitvijo za Rožnikom in podzemnim potekom do Zaloga, pri ostalih treh pa je dodana tovorna obvozna proga »O2«, ki je modificirana varianta tovarne obvozne proge po konceptu CIP 84.

Pri prvih treh variantah je upoštevana tudi potniška obvozna proga »O7«, ki je v bistvu priključek hitre proge iz smeri Sežane na postajo Ljubljana. Z uvedbo te dvotirne vpadnice pod Rožnikom ostane obstoječa primorska železniška vpadnica dvotirna na področju mesta Ljubljana. S takšno rešitvijo ni treba posegati v občutljivo mestno tkivo z dodatnim tretjim tirom, kar pa bi bilo potrebno, če te potniške obvoznice ne bi bilo.

Pri varianti D je potniška obvozna proga »O7« izpuščena in tudi primorska smer ostaja dvotirna. V tej varianti je že vnaprej upoštevan nov sistem primestno-mestnega tirnega potniškega sistema, ki bo potekal delno po železniških trasah, delno pa po mestnih cestnih prometnicah.

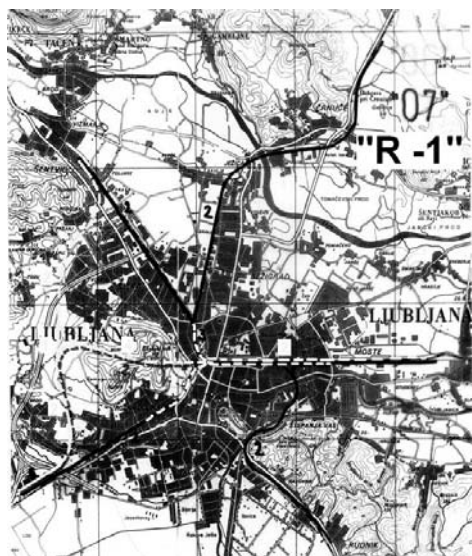
Za vse štiri zgoraj predstavljene variante je bila narejena tudi ekonomsko-finančna analiza, na podlagi katere je bilo odločeno, da se za nadaljnje obdelave ljubljanskega železniškega vozlišča izbere koncept, predstavljen v varianti C. Za potrebe predmetne naloge je poimenovan koncept LUZ 95C.

GLAVNE FAZE IN POGOJI POGLOBITVE

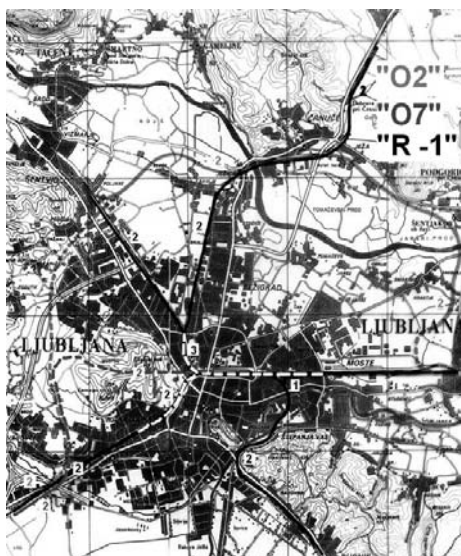
V primeru poglobitve potniške postaje Ljubljana (PPL), vključno s širšim ali ožjim območjem priključnih prog, je treba vnaprej ali paralelno izvršiti nekatere posege, ki bi jih ob ohranitvi postaje na nivoju terena lahko izvajali v kasnejših obdobjih, v skladu s potrebami in finančnimi zmožnostmi.

Glavne faze gradnje ob poglobitvi so: izvedba tovarne obvoznice, izvedba potniške obvozne hitre proge, izgradnja tehnične potniške postaje v Mostah in preselitve dejavnosti s PPL, izvedba poglobitev priključnih prog z denivelacijo cestnega omrežja, poglobitev potniške postaje Ljubljana.

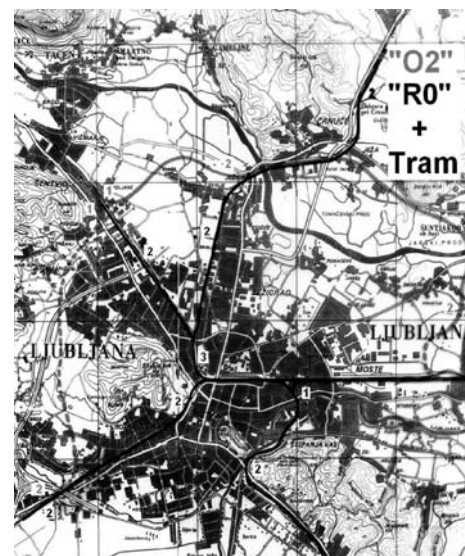
Glavni pogoji za izvedbo poglobitve pa so: zagotovljena finančna sredstva za celotno investicijo (brez faznih prekinitev); izvedba tovarne obvoznice in tehnične postaje v Mostah; izvedba potniške obvozne hitre proge; dvig dolenske proge na nivo »+1«; izgradnja vodmatskega loka in povezave z Zalogom; poglobitev potniške postaje Ljubljana (Jadranska, Drenikova, Kajuhova);



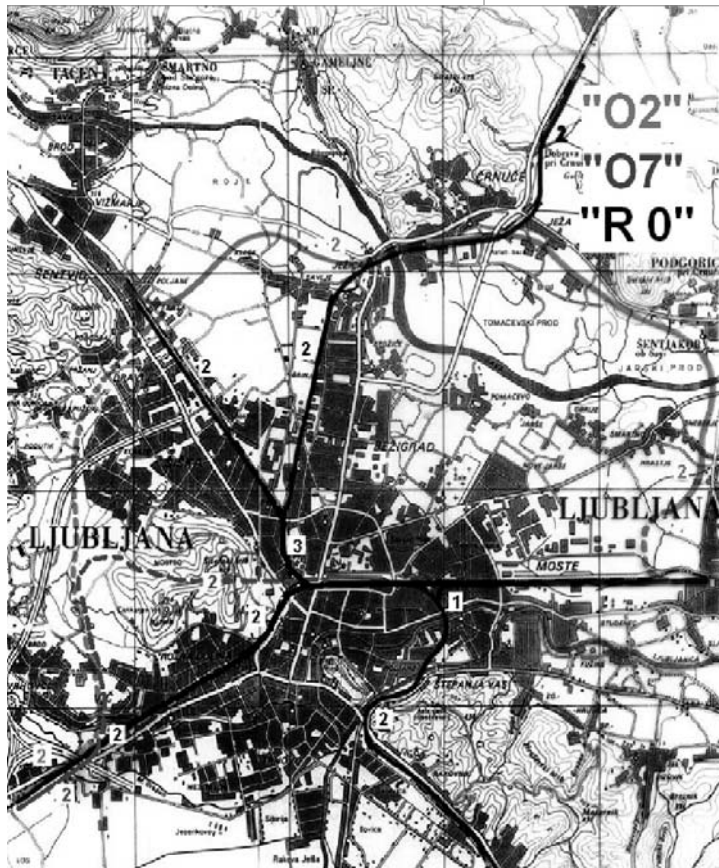
Varianta A



Varianta B



Varianta C - sprejeta v prostorskem planu MOP



Varianta D

izvedba servisnih predorov ob poglobljenih trasah; izvedba vseh potrebnih gradbenih in logističnih ukrepov za potek potniškega prometa med gradnjo; rekonstrukcija industrijskih tirov na območju; preselitev podjetij PAP in ŽGP; prestavitev komunalnih vodov in cest.

Zaključek

Naj za zaključek ponovim vprašanje iz naslova: Kaj želimo doseči s poglobitvijo železnice v Ljubljani? Prav gotovo se vsi lahko strinjamo, da je rešitev s poglobitvijo zelo simpatična in bi mestu in tudi upravljavcu JŽI prinesla nekatere pozitivne učinke. Verjetno pa se lahko tudi strinjamo, da bi bilo (ali pa bo) zelo težko zagotoviti tako velika finančna sredstva v relativno kratkem obdobju. Po izsledkih študije iz leta 1995 poglobitev med takrat obravnavanimi variantami ni bila najugodnejša. Ali se je v obdobju teh zadnjih desetih let situacija toliko spremenila, da bo mogoče poglobitev tudi finančno ugodna varianta, pa bo pokazala študija, ki bo izdelana v roku enega leta. Vsekakor bo samo argument, kako lepo bi bilo, če bi končno izvedli poglobitev, in kako nujna je le-ta, premalo – na koncu je vse odvisno od finančne in ekonomske upravičenosti in zmožnosti. Ne smemo pa pozabiti, da je projekt ljubljanskega železniškega vozlišča, s poglobitvijo ali brez nje, skupni projekt države in mesta.

Obdobje od leta 1849–1950

Prva proga skozi Ljubljano, mestece je takrat štel 20.000 prebivalcev, je bila zgrajena leta 1849 (južna železnica Dunaj–Trst). Na to progo so se navezale proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–Trbiž leta 1870 (odsek Jesenice–Trbiž je bil ukinjen leta 1966), Ljubljana–Kamnik leta 1891, Ljubljana–Kočevje oziroma Novo mesto leta 1893 oz. 1894 in Brezovica–Vrhnika leta 1899. Nove proge so bile zgrajene in umeščene v prostor po takrat veljavnih merilih na najustreznejših trasah in priključene na postajo Ljubljana.

Vendar je že v drugi polovici 19. stoletja kazalo, da ljubljansko železniško vozlišče kot celota ni optimalna rešitev. Prve ideje o rekonstrukciji vozlišča so nastale že konec 19. stoletja in so se kasneje, vse do danes, ciklično pojavljale skoraj v vsakem desetletju. Do resnejših popravkov pa ni nikoli prišlo, vozlišče je doživljalo le manjše spremembe, ki so bile v aktualnem obdobju

nujne. Arhitekt Fabiani je na primer že leta 1900 predlagal prestavitev potniške postaje Ljubljana.

Prvo obvozno progo so v Ljubljani za vojaške potrebe zgradili že med prvo svetovno vojno, in sicer od Dravelj prek Bežigrada in Zelene jame pod progo južne železnice do dolenske proge. Takrat je nastal »vodmatski lok«, neposredna povezava med dolensko progo in progo proti Zalogu. Zgrajen pa je bil tudi »tivolski lok«, neposredna povezava med gorenjsko in notranjsko progo.

Leta 1938 so se v Ljubljani pojavile zahteve po poglobitvi železniške proge na območju mesta.

Leta 1942 so Nemci naredili obvozno progo Vižmarje–Črnuče–Laze, da so se izognili vožnji skozi Ljubljano, ki so jo okupirali Italijani. Takoj po vojni je bila ta proga demontirana. Leta 1944 so Nemci ponovno zgradili tivolski lok, ki je služil svojemu namenu vse do rekonstrukcije ljubljanskega vozlišča v šestdesetih letih. Takoj po koncu vojne, še leta 1945, je bil ponovno zgrajen »vodmatski lok«, ki je bil potem v šestdesetih letih spet demontiran.

Leta 1948 so začeli graditi tudi ljubljansko obvozno Vižmarje–Vič, t. i. »progo V. kongresa«, vendar je bilo opravljeno le nekaj zemeljskih del in zgrajen betonski nadvoz v Podutiku.

Koncept ljubljanskega vozlišča A54

Šele po letu 1950 je prišlo do resnejšega pristopa v načrtovanju rekonstrukcije vozlišča, ki je težilo k zadovoljevanju novih potreb in zahtev mesta ter železnice. Prvo projektno zasnovo je naredilo železniško Projektivno podjetje Ljubljana in je dobila ime A54. Projekt ni bil v celoti realiziran; zgrajena sta bila lokotovorna postaja Moste in lokomotivski depo (sedaj CD Moste), opravljeni sta bili rekonstrukcija ranžirne postaje Zalog in delna rekonstrukcija postaje Ljubljana. Na progah je bilo izvedenih le malo sprememb: prestavitev proge skozi Tivoli, popravki proge Zalog–Ljubljana, odstranitev tirne povezave Brezovica–Ljubljana Šiška (t. i. tivolski lok). Sicer pa je projekt A54 v veliki meri razreševal problem nivojskih križanj cest in železnic (v tistem času na obravnavanem območju še ni bilo izvennivojskih križanj) ter problematiko tovornega železniškega prometa skozi Ljubljano, saj je bil zamišljen prenos železniškega prometa na obvozne proge. Projekt je imel dve varianti, in sicer z železniškimi progami v nivoju in s poglobitvijo. Najpomembnejši del projekta, obvozne proge, spet ni bil realiziran.

Koncept ljubljanskega vozlišča CIP 84

Predzadnja zasnova rekonstrukcije vozlišča je bila narejena na začetku osemdesetih let, izdelana in sprejeta pa leta 1984. Po izdelovalcih je projekt dobil ime CIP 84. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev prav tako ni bil realiziran. Začetek snovanja novega vozlišča je potekal v obdobju intenzivne rasti v potniškem in tovornem prometu, tako na območju takratnega ŽG Ljubljana kot širše v Jugoslaviji in Evropi. Kapaciteta vozlišča je bila presežena, močan promet je trajno povzročal zastoje. Koncept vozlišča CIP 84 je bil zastavljen tako, da je trajno reševal dolgoročni razvoj in naraščanje prometa. Za doseganje kvalitativnega preskoka je ločil potniški in tovorni promet, tako da je slednjega preusmeril na tovrno obvozno progo. Na ta način sproščene železniške vpadnice bi omogočale vpeljavo sodobnih oblik potniškega prometa, vključno z intenzivnim primestnim potniškim prometom. V času snovanja tega koncepta je bila aktualna hitra proga iz Avstrije prek Jesenic do Dobove. Koncept je vgradil vse uporabne elemente predhodnega koncepta vozlišča A54, najpomembnejša je trasa severozahodne obvoznice. Obvoznic CIP 84 naj bi bila bistveno daljša od predhodne in naj bi potekala po trasi bivše nemške železniške obvoznice iz Vižmarij preko Črnuč v Laze. Že zgrajeni objekti po A54 pa tudi po novem konceptu ohranjajo svojo funkcijo. Tovorna obvozna proga je bila zasnovana iz dveh delov. Večji, zahodni, je potekal z Brezovice prek Viča, s povezavo Vižmarij, in dalje prek Črnuč in Šentjakoba v ranžirno postajo Zalog. Vzhodni del obvoznice je potekal iz ranžirne postaje Zalog prek nove postaje Beričevo na novo postajo Podgrad na progi med Zalogom in Lazami ter s priključkom spet nazaj v Zalog.



Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča

V okviru širše naloge ureditve mestnega in primestnega prometa Ljubljane, ki jo je usklajeval LUZ (Ljubljanski urbanistični zavod), je SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana izdelalo tirne rešitve za nove variante poteka radialnih in obvoznih prog ljubljanskega vozlišča. Te nove variante, izmed katerih je bila ena tudi izbrana in vključena v dolgoročni plan MOL, so se ukvarjale z iskanjem alternativnih rešitev koncepta ljubljanskega železniškega vozlišča CIP 84. Vzroki za iskanje alternativnih rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča so bili po eni strani ekološke narave, po drugi strani pa je bila preveritev potrebna zaradi časovne distance in spremenjenih geopolitičnih razmer. Pri prvih je šlo za reševanje ekološko spornih točk na trasah CIP 84: cepišče železniških prog na sotočju rek Save, Ljubljanice in Kamniške Bistrice, cepišče železniških prog v naselju Šentjakob, potek proge prek vodnega rezervata Kleče, zaščita biotopa za Rožnikom. Vzroki za preveritev koncepta CIP 84 zaradi časovne distance in geopolitičnih sprememb pa so bili: preveritev vhodnih podatkov iz let 1979–1984 glede na leto 1984, opustitev hitre proge Jesenice–Ljubljana, uvedba hitre proge Sežana–Ljubljana, upoštevanje novih smeri in količin prometnih tokov, spremenjene potrebe PTT in avtobusne postaje, preveritev zasnove ljubljanske železniške postaje po M. Mušiču, vključevanje novih tehničnih sredstev in tehnologij, vgraditev elementov racionalizacij in optimizacij v železniškem sektorju, nova zasnova primestnega tirnega prometa.

VARIANTE NOVEGA KONCEPTA LŽV IZ LETA 1995

Varianta A

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovorna radialna obvozna proga »O6« na nivoju »-2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta B

- Ljubljanska potniška postaja je poglobljena na nivo »-1«
- Tovorna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-1«

Varianta C – sprejeta v prostorskem planu MOP

- Modifikacija koncepta CIP 84 ljubljanskega vozlišča – koncept LUZ 95C
- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovorna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Potniška obvozna hitra proga »O7-0«

Varianta D

- Ljubljanska potniška postaja ostane na nivoju »0«
- Tovorna obvozna proga je modificirana varianta CIP 84, poimenovana »O2«
- Dvotirne železniške proge na vseh vpadnih smereh
- Preliminarno je upoštevan model primestnega potniškega prometa »Karlsruhe«

Za predstavljene štiri variante je bila izdelana tudi ocena investicijskih stroškov (gl. tabelo v nadaljevanju).

VARIANTA	EUR z DDV (v 000)
VARIANTA A	2.244.313
VARIANTA B	1.739.393
VARIANTA C	881.472
VARIANTA D	687.016

V prvih dveh variantah (A in B) je potniška postaja Ljubljana poglobljena na nivo »-1«, v drugih dveh (B in C) pa ostane na nivoju »0«. V primeru poglobitve železniške postaje bi bilo le-to treba izvesti med Jadransko cesto na primorski strani, Drenikovo cesto na gorenjski ter Kajuhovo cesto na štajerski strani. Pri varianti A je kombinirana tovorna obvoznica »O6« na nivoju »-2« po delnih radialnih smereh z združitvijo za Rožnikom in podzemnim potekom do

Zaloga, pri ostalih treh pa je dodana tovorna obvozna proga »O2«, ki je modificirana varianta tovarne obvozne proge po konceptu CIP 84.

Pri prvih treh variantah je upoštevana tudi potniška obvozna proga »O7«, ki je v bistvu priključek hitre proge iz smeri Sežane na postajo Ljubljana. Z uvedbo te dvotirne vpadnice pod Rožnikom ostane obstoječa primorska železniška vpadnica dvotirna na področju mesta Ljubljana. S takšno rešitvijo ni treba posegati v občutljivo mestno tkivo z dodatnim tretjim tirom, kar pa bi bilo potrebno, če te potniške obvoznice ne bi bilo.

Pri varianti D je potniška obvozna proga »O7« izpuščena in tudi primorska smer ostaja dvotirna. V tej varianti je že vnaprej upoštevan nov sistem primestno-mestnega tirnega potniškega sistema, ki bo potekal delno po železniških trasah, delno pa po mestnih cestnih prometnicah.

Za vse štiri zgoraj predstavljene variante je bila narejena tudi ekonomsko-finančna analiza, na podlagi katere je bilo odločeno, da se za nadaljnje obdelave ljubljanskega železniškega vozlišča izbere koncept, predstavljen v varianti C. Za potrebe predmetne naloge je poimenovan koncept LUZ 95C.

GLAVNE FAZE IN POGOJI POGLOBITVE

V primeru poglobitve potniške postaje Ljubljana (PPL), vključno s širšim ali ožjim območjem priključnih prog, je treba vnaprej ali paralelno izvršiti nekatere posege, ki bi jih ob ohranitvi postaje na nivoju terena lahko izvajali v kasnejših obdobjih, v skladu s potrebami in finančnimi zmožnostmi.

Glavne faze gradnje ob poglobitvi so: izvedba tovarne obvoznice, izvedba potniške obvozne hitre proge, izgradnja tehnične potniške postaje v Mostah in preselitev dejavnosti s PPL, izvedba poglobitev priključnih prog z denivelacijo cestnega omrežja, poglobitev potniške postaje Ljubljana.

Glavni pogoji za izvedbo poglobitve pa so: zagotovljena finančna sredstva za celotno investicijo (brez faznih prekinitvev); izvedba tovarne obvoznice in tehnične postaje v Mostah; izvedba potniške obvozne hitre proge; dvig dolenske proge na nivo »+1«; izgradnja vodmatskega loka in povezave z Zalogom; poglobitev potniške postaje Ljubljana (Jadranska, Drenikova, Kajuhova); izvedba servisnih predorov ob poglobljenih trasah; izvedba vseh potrebnih gradbenih in logističnih ukrepov za potek potniškega prometa med gradnjo; rekonstrukcija industrijskih tirov na območju; preselitev podjetij PAP in ŽGP; prestavitev komunalnih vodov in cest.

ZAKLJUČEK

Naj za zaključek ponovim vprašanje iz naslova: Kaj želimo doseči s poglobitvijo železnice v Ljubljani? Prav gotovo se vsi lahko strinjamo, da je rešitev s poglobitvijo zelo simpatična in bi mestu in tudi upravljavcu JŽI prinesla nekatere pozitivne učinke. Verjetno pa se lahko tudi strinjamo, da bi bilo (ali pa bo) zelo težko zagotoviti tako velika finančna sredstva v relativno kratkem obdobju. Po izsledkih študije iz leta 1995 poglobitev med takrat obravnavanimi variantami ni bila najugodnejša. Ali se je v obdobju teh zadnjih desetih let situacija toliko spremenila, da bo mogoče poglobitev tudi finančno ugodna varianta, pa bo pokazala študija, ki bo izdelana v roku enega leta. Vsekakor bo samo argument, kako lepo bi bilo, če bi končno izvedli poglobitev, in kako nujna je le-ta, premalo – na koncu je vse odvisno od finančne in ekonomske upravičenosti in zmožnosti.

Ne smemo pa pozabiti, da je projekt ljubljanskega železniškega vozlišča, s poglobitvijo ali brez nje, skupni projekt države in mesta.

poglobitev železnice in celovit razvoj mesta Ljubljana

mojca
sašek divjak
alozij juvanc



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Kot prispevek za tematsko številko AB smo pripravili nekaj razmislekov o železniškem prometu v Ljubljani, ki so povezani predvsem z delom pri izdelavi predloga Strategije prostorskega razvoja Mestne občine Ljubljana (naročnik MOL, izvajalec Urbanistični inštitut RS). Ker smo šele v delovni fazi priprave predloga strategije, je članek le razmišljanje o možnih variantnih rešitvah za poglobitev železniškega prometa v Ljubljani. Poleg tega se zavedamo, da bo za končno odločitev o železniški infrastrukturi na območju MOL potrebna izdelava podrobnejše projektne naloge, ki bo poleg tehniških rešitev vsebovala tudi oceno stroškov realizacije variantnih zasnov. Za izhodišče sta nam poleg drugih študij služili predvsem Prostorska zasnova MOL [1] in Projektna naloga za strokovne podlage razvoja železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča. [2]

Celovit razvoj mesta Ljubljana

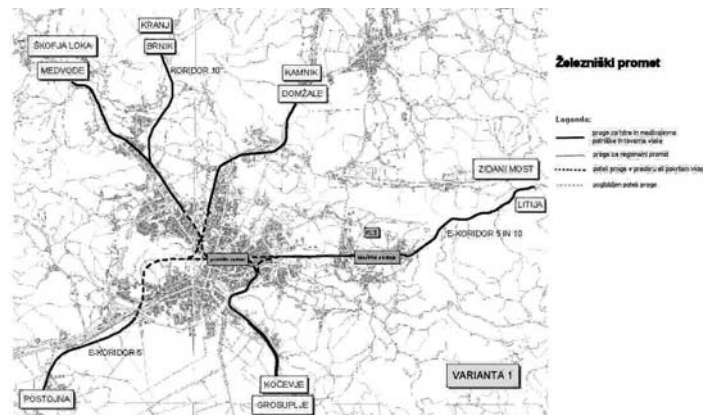
Pri načrtovanju razvoja celotnega mesta Ljubljana je železniški promet eden ključnih dejavnikov. Že prva železniška proga skozi Ljubljano, t. i. južna železnica Dunaj-Trst (zgrajena v letih 1849-1857), je močno vplivala na hitrejši razvoj mesta. Pravzaprav je bila zgrajena na njegovem robu, na periferiji takratne Ljubljane, ki je štela le 20.000 prebivalcev. V drugi polovici 19. stoletja so ji sledile še druge železniške povezave, ki so se tudi priključevale na postajo Ljubljana. Maks Fabiani je pravilno ocenil, da je železnica ovira za nadaljnji razvoj mesta (v pojasnilih k načrtu za severni del mesta iz leta 1899). Razmišljal je o »preložitvi južne postaje«, saj je južna železnica »velika zapreka organskemu razvoju mesta«. [3] Zato je projektiral ceste južno in severno od nje, tako da bi jih lahko povezali po ureditvi oz. prestavitvi železnice, ki jo je v kasnejšem načrtu tudi prikazal (skupaj s premestitvijo glavnega kolodvora in predorom pod Rožnikom). [4] Razmišljanja o rekonstrukciji ljubljanskega železniškega vozlišča so se začela pojavljati že konec 19. stoletja, vendar do bistvenih sprememb ni prišlo. Ljubljana se je od takrat močno razširila, večal in spreminjal se je tudi njen železniški (potniški in tovorni) promet. Zato so se problemi razvoja mesta in njegove razrezanosti z železniško infrastrukturo še poglobljali. Čeprav so se že od leta 1938 periodično pojavljale tudi zahteve po poglobitvi železniške proge na območju Ljubljane, do nje ni prišlo. Ob načrtih za novi potniški center Ljubljana (PCL) pa so se taka razmišljanja spet obudila, ker se je ob tem pokazala izredna priložnost za kakovostnejšo ureditev mesta. Poglobitev železnice bi bistveno vplivala na osrednji del mesta, urejanje celotnega ljubljanskega železniškega vozlišča in tudi na območje novega potniškega centra. S tem bi lahko vzpostavili nivojske cestne povezave med centralnim delom mesta ter bežigrskim in šišenskim območjem, pa tudi direktne peš poti (brez podhodov pod železnico) s Tivolijem. Poleg tega bi pridobili pomembne površine za reurbanizacijo v ožjem mestnem središču.

Ljubljansko železniško vozlišče

Ljubljana je železniško vozlišče, na katerem se stikajo evropske (koridorja 5 in 10), državne in regionalne železniške proge. Železniška infrastruktura je zastarela in potrebna temeljite prenove. Pri definiranju najprimernejšega vodenja železniških prog na območju mesta je treba upoštevati predvsem vplive železniških prog na možnosti za razvoj mesta, vplive železniškega prometa na okolje, zmanjšanje celotne dolžine poteka železniških prog (združevanje koridorjev) na območju mesta, možnosti realizacije itd. Predstavljamo dve delovni variantni zasnove, pri katerih so na območju centralnega dela mesta vse železniške proge poglobljene (denivelirane). Vodene so v skupnih koridorjih, pokrite v vkopu ali predoru. Rešitve za poglobitev izhajajo iz različic v Prostorski zasnovi (MOL 2002), vendar so delno spremenjene ter prilagojene poglobitvi na območju potniškega centra ter zahodno od njega. Severna tovarna obvozna proga (Trata-Črnuče-Polje) je v celoti opuščena, ker je problematična glede izgube prostora, vnovičnega zapiranja za razvoj mesta in okoljskih problemov. Poleg tega predlagamo tudi poglobitev hitre železnice in tovarne proge, ki bi jih speljali v dva samostojna tunela. Tako bi Ljubljana v PCL dobila hkrati tudi postajališče hitre železnice, izognila pa bi se tovarni obvozni progi. Predlog je izdelan v dveh variantah in eni podvarianti. Obe predvidevata gradnjo nove gorenjske proge mimo Brnika do Kranja. S tem bi smiselno povezali tudi ljubljansko letališče z mestom. Obstoječa proga prek Škofje Loke do Kranja pa ostaja kot regionalna železnica.

Varianta 1 (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Potek primorske proge je preurejen v denivelacijo pri Dolgem mostu. Ohranjen je potek gorenjske proge do mestne hitre ceste (severne obvoznice).



Varianta 1 (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)



Gorenjska proga je poglobljena od mestne hitre ceste (obvoznice) proti potniškemu centru, kamniška proga je poglobljena od postajališča Brinje proti potniškemu centru. Dolenjska proga je poglobljena od Hrdeckega ceste proti potniškemu centru.

Varianta 2a (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Varianta 2 (2a in 2b)

Vodenje železniških prog naj bi se po tej zasnovi izvedlo enako kot pri varianti 1.

Nova glavna gorenjska proga (vzhodno od Šmarne gore in avtoceste) se nadaljuje v poglobljenem poteku od Trate, zahodno od Rožnika in skozi hrib v enotnem predoru s primorsko progo. Takšno možnost dopuščamo kot pogojno sprejemljivo, ker moramo opozoriti na mnogo zelo neugodnih prostorskih omejitev (gosta poselitve, visok nivo talne vode, površinske vode, konflikt s priključkom Koseze, ohranjen naravno okolje Rožnika).

Različica 2 ima dve podrazličici (2a in 2b), ki se razlikujeta samo po načinu vodenja regionalne gorenjske proge med mestno hitro cesto (severno obvoznico) in potniškim centrom. Pri podrazličici 2a se do nadvoza nad Drenikovo cesto ohranja obstoječa proga, od tam dalje pa se izvede poglobitev proti potniškemu centru. Pri podrazličici 2b se proga od mestne hitre ceste proti centru opusti in se preusmeri severno od Litostroja do spoja s kamniško progo.

Varianta 2b (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Sklep

Glede na obsežnost in zahtevnost realizacije so pri odločitvah za različne potoke železniških prog (v nivoju in s poglobitvijo) nujne dobre ekonomske in tehniške preveritve. Poglobitev železnice bi vplivala na širše območje mesta, ne le na ureditev PCL, zato bi morali prometno in mestno problematiko celovito preučiti. Vendar moramo upoštevati, da se s poglobitvijo železnice odpirajo tudi možnosti novih zazidav in programov v najožjem mestnem središču, povezanih s PCL kot novim prometnim, poslovnim in komercialnim središčem z izrazitim prepletom funkcij.

Rešitev železniškega vozlišča je projekt državnega pomena, pri katerem je treba upoštevati urbanistične zahteve, povezane z načrtovanjem mesta in širše regije. Z modernizacijo in poglobitvijo železnice bi Slovenija lahko pridobila dobro organizirano osrednje prometno vozlišče, Ljubljana pa možnost za boljše organiziran osrednji del mesta in nujno potreben nov razvojni zagon.

Kot prispevek za tematsko številko AB smo pripravili nekaj razmislekov o železniškem prometu v Ljubljani, ki so povezani predvsem z delom pri izdelavi predloga Strategije prostorskega razvoja Mestne občine Ljubljana (naročnik MOL, izvajalec Urbanistični inštitut RS). Ker smo šele v delovni fazi priprave predloga strategije, je članek le razmišljanje o možnih variantnih rešitvah za poglobitev železniškega prometa v Ljubljani. Poleg tega se

zavedamo, da bo za končno odločitev o železniški infrastrukturi na območju MOL potrebna izdelava podrobnejše projektne naloge, ki bo poleg tehniških rešitev vsebovala tudi oceno stroškov realizacije variantnih zasnov. Za izhodišče sta nam poleg drugih študij služili predvsem Prostorska zasnova MOL [1] in Projektna naloga za strokovne podlage razvoja železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča. [2]

Celovit razvoj mesta Ljubljana

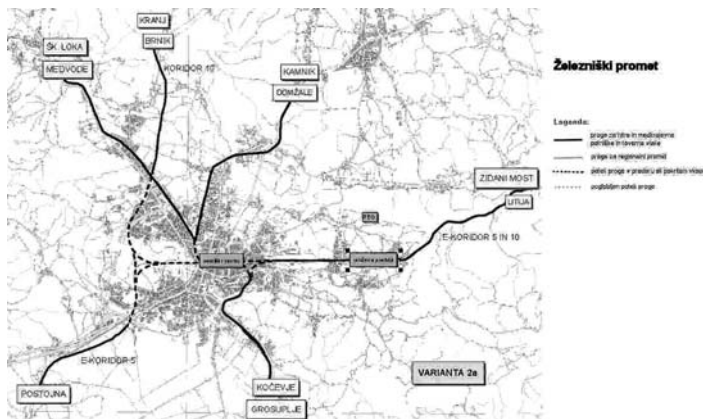
Pri načrtovanju razvoja celotnega mesta Ljubljana je železniški promet eden ključnih dejavnikov. Že prva železniška proga skozi Ljubljano, t. i. južna železnica Dunaj-Trst (zgrajena v letih 1849-1857), je močno vplivala na hitrejši razvoj mesta. Pravzaprav je bila zgrajena na njegovem robu, na periferiji takratne Ljubljane, ki je štela le 20.000 prebivalcev. V drugi polovici 19. stoletja so ji sledile še druge železniške povezave, ki so se tudi priključevale na postajo Ljubljana. Maks Fabiani je pravilno ocenil, da je železnica ovira za nadaljnji razvoj mesta (v pojasnilih k načrtu za severni del mesta iz leta 1899). Razmišljal je o »preložitvi južne postaje«, saj je južna železnica »velika zapreka organskemu razvoju mesta«. [3] Zato je projektiral ceste južno in severno od nje, tako da bi jih lahko povezali po ureditvi oz. prestavitvi železnice, ki jo je v kasnejšem načrtu tudi prikazal (skupaj s premestitvijo glavnega kolodvora in predorom pod Rožnikom). [4]

Razmišljanja o rekonstrukciji ljubljanskega železniškega vozlišča so se začela pojavljati že konec 19. stoletja, vendar do bistvenih sprememb ni prišlo. Ljubljana se je od takrat močno razširila, večal in spreminjal se je tudi njen železniški (potniški in tovorni) promet. Zato so se problemi razvoja mesta in njegove razrezanosti z železniško infrastrukturo še poglobljali. Čeprav so se že od leta 1938 periodično pojavljale tudi zahteve po poglobitvi železniške proge na območju Ljubljane, do nje ni prišlo. Ob načrtih za novi potniški center Ljubljana (PCL) pa so se taka razmišljanja spet obudila, ker se je ob tem pokazala izredna priložnost za kakovostnejšo ureditev mesta.

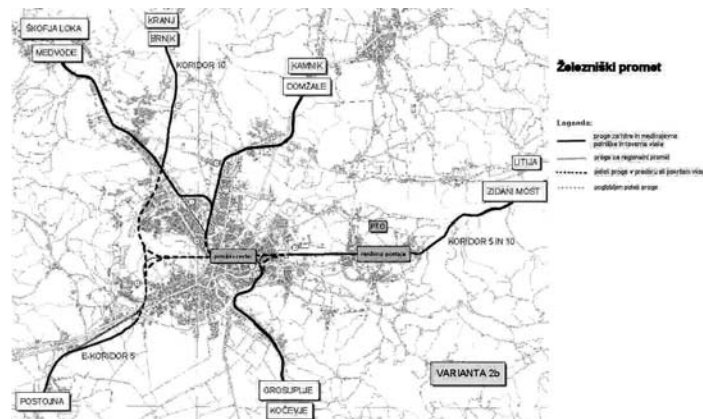
Poglobitev železnice bi bistveno vplivala na osrednji del mesta, urejanje celotnega ljubljanskega železniškega vozlišča in tudi na območje novega potniškega centra. S tem bi lahko vzpostavili nivojske cestne povezave med centralnim delom mesta ter bežigrskim in šišenskim območjem, pa tudi direktne peš poti (brez podhodov pod železnico) s Tivolijem. Poleg tega bi pridobili pomembne površine za reurbanizacijo v ožjem mestnem središču.

Ljubljansko železniško vozlišče

Ljubljana je železniško vozlišče, na katerem se stikajo evropske (koridorja 5 in 10), državne in regionalne železniške proge. Železniška infrastruktura je zastarela in potrebna temeljite prenove. Pri definiranju najprimernejšega vodenja železniških prog na območju mesta je treba upoštevati predvsem vplive železniških prog na možnosti za razvoj mesta, vplive železniškega prometa na okolje, zmanjšanje celotne dolžine poteka železniških prog (združevanje koridorjev) na območju mesta, možnosti realizacije itd.



Varianta 2a (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)



Varianta 2b (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Predstavljamo dve delovni variantni zasnove, pri katerih so na območju centralnega dela mesta vse železniške proge poglobljene (denivelirane). Vodene so v skupnih koridorjih, pokritem vkopu ali predoru.

Rešitve za poglobitev izhajajo iz različic v Prostorski zasnovi (MOL 2002), vendar so delno spremenjene ter prilagojene poglobitvi na območju potniškega centra ter zahodno od njega. Severna tovarna obvozna proga (Trata-Črnuče-Polje) je v celoti opuščena, ker je problematična glede izgube prostora, vnovičnega zapiranja za razvoj mesta in okoljskih problemov. Poleg tega predlagamo tudi poglobitev hitre železnice in tovarne proge, ki bi jih speljali v dva samostojna tunela. Tako bi Ljubljana v PCL dobila hkrati tudi postajališče hitre železnice, izognila pa bi se tovarni obvozni progi.

Predlog je izdelan v dveh variantah in eni podvarianti. Obe predvidevata gradnjo nove gorenjske proge mimo Brnika do Kranja. S tem bi smiselno povezali tudi ljubljansko letališče z mestom. Obstoječa proga prek Škofje Loke do Kranja pa ostaja kot regionalna železnica.

Varianta 1 (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Potek primorske proge je preurejen v denivelacijo pri Dolgem mostu. Ohranjen je potek gorenjske proge do mestne hitre ceste (severne obvoznice). Gorenjska proga je poglobljena od mestne hitre ceste (obvoznice) proti potniškemu centru, kamniška proga je poglobljena od postajališča Brinje proti potniškemu centru. Dolenjska proga je poglobljena od Hradskega ceste proti potniškemu centru.

Varianta 2a (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

Varianta 2 (2a in 2b)

Vodenje železniških prog naj bi se po tej zasnovi izvedlo enako kot pri varianti 1.

Nova glavna gorenjska proga (vzhodno od Šmarne gore in avtoceste) se nadaljuje v poglobljenem poteku od Trate, zahodno od Rožnika in skozi hrib v enotnem predoru s primorsko progo. Takšno možnost dopuščamo kot pogojno sprejemljivo, ker moramo opozoriti na mnogo zelo neugodnih prostorskih omejitev (gosta poselitev, visok nivo talne vode, površinske vode, konflikt s priključkom Koseze, ohranjeno naravno okolje Rožnika).

Različica 2 ima dve podrazličici (2a in 2b), ki se razlikujeta samo po načinu vodenja regionalne gorenjske proge med mestno hitro cesto (severno obvoznicco) in potniškim centrom. Pri podrazličici 2a se do nadvoza nad Drenikovo cesto ohranja obstoječa proga, od tam dalje pa se izvede poglobitev proti potniškemu centru. Pri podrazličici 2b se proga od mestne hitre ceste proti centru opusti in se preusmeri severno od Litostroja do spoja s kamniško progo.

Varianta 2b (karto izdelal doc. dr. Alojzij Juvanc)

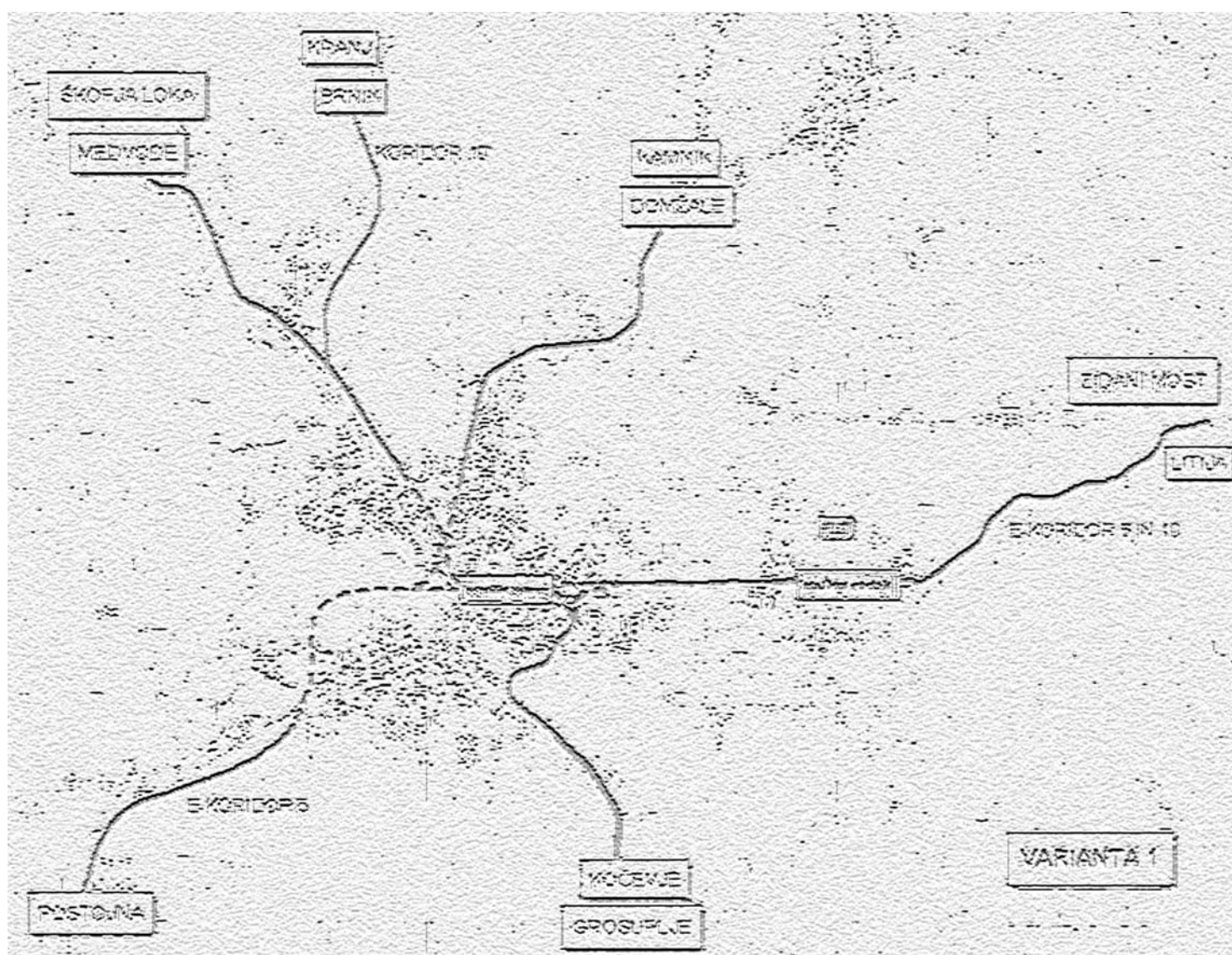
Sklep

Glede na obsežnost in zahtevnost realizacije so pri odločitvah za različne poteke železniških prog (v nivoju in s poglobitvijo) nujne dobre ekonomske in tehniške preveritve. Poglobitev železnice bi vplivala na širše območje mesta, ne le na ureditev PCL, zato bi morali prometno in mestno problematiko celovito preučiti. Vendar moramo upoštevati, da se s poglobitvijo železnice odpirajo tudi možnosti novih zazidav in programov v najožjem mestnem središču, povezanih s PCL kot novim prometnim, poslovnim in komercialnim središčem z izrazitim prepletom funkcij.

Rešitev železniškega vozlišča je projekt državnega pomena, pri katerem je treba upoštevati urbanistične zahteve, povezane z načrtovanjem mesta in širše regije. Z modernizacijo in poglobitvijo železnice bi Slovenija lahko pridobila dobro organizirano osrednjo prometno vozlišče, Ljubljana pa možnost za boljše organiziran osrednji del mesta in nujno potreben nov razvojni zagon.

Viri:

- ¹ Prostorski plan Mestne občine Ljubljana, Prostorska zasnova, Mestna občina Ljubljana, Oddelek za urbanizem, Ljubljana, 2002.
- ² Projektna naloga za Stokovne podlage razvoja JŽI in druge železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča (Javna agencija za železniški promet RS, v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana, Holdingom Slovenske železnice, d.o.o., Ljubljansko urbano regijo, Maribor, 2006.
- ³ Fabiani, Maks, »O kulturi mest«, Spisi 1895-1960, ur. Marko Pozzetto, Trst, 1988.
- ⁴ Prelovšek, Damjan, »Fabianijeva Ljubljana in njena aktualnost v poznejšem času«, v: Fabiani, Maks, *Nove meje v arhitekturi*, ur. Marko Pozzetto, Cataloghi Marsilio, Trst, 1988.
- ⁵ Mihelič, Breda, *Urbanistični razvoj Ljubljane*, Ljubljana, 1983.
- ⁶ Dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986-2000 za območje Mestne občine Ljubljana.



o poglobitvi železniških tirov in še čem

stanko kristl



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Ljubljansko županstvo z gospodom Zoranom Jankovičem na čelu si je s smelo odločitvijo o preverjanju možnosti poglobitve železniških tirov zadalo težko nalogo. Če pogledamo stvar s finančne strani, vemo, da denarja za poglobitev ni. Pa tudi če bi imeli tako denar kot pripravljeno vso potrebno tehnično dokumentacijo, smo še vedno na začetku. Gre za pregovorno slovensko cinčavost. Že davno bi se morali odločiti, ali smo pripravljeni na to, da poteka trasa evropske hitre železnice skozi Slovenijo, to pomeni tudi skozi Ljubljano, ali ne. Ta odločitev bo gotovo vplivala tudi na samo zasnovo poglobitve ljubljanskega prometnega terminala. Bojim se, da smo ta vlak že zamudili, smetano bodo pobrali Avstrijci in Madžari, nam pa prepustili ceste s tisoči tovornjakov. Namen mojega pisanja ni razpravljati o teh dilemah. Pri urejanju mest pride mo do stvari, ki preprosto morajo biti narejene. Ena od teh je poglobitev železnice. Tehtanje, kaj je ceneje in kaj dražje, ne bi smelo vplivati na odločitve. Vsi vemo, da poglobitev ne more biti cenejša. Na tehtnico bi morali pri-

staviti še nova perceptivna in duhovna doživljanja mestne kontinuitete in novih ambientov, ki bi jih lahko oblikovali v dvesto metrov širokem pasu med Masarykovo in Linhartovo cesto, od Dunajske do Šmartinske ceste. Ko govorimo o mestni kontinuiteti, govorimo o uglasitvi strukturnega in višinskega gabarita z okoljem, Masarykovo cesto, Župančičevo jamo, o uličnih in cestnih povezavah itd. V tem predelu naj bi se mesto na novo združilo, odpirali bi se novi pogledi in razgledi. Višinski poudarki, ki so načrtovani v sedanjem osnutku zazidalnega načrta PCL, bi se po mojem morali premakniti bolj proti severu. Ta prostor je preblizu ljubljanskim urbanim označevalcem, kot so grad, nebotičnik, cerkveni stolpi itd., in zato neprimeren za tak višinski razvrat. Priložnost za pozidavo tako velikega kompleksa v mestnem središču se ponuja le tokrat in nikoli več.

Bojim se, da se tega sploh ne zavedamo. To je kraj za oblikovanje novih trgov in parkov, novih humanih ambientov, neponovljivih, samo ljubljanskih,





kraj za kreiranje mestnega okolja za dušo, za pozabo, za duhovno sprostitve... Zato je potrebna ustvarjalna spontanost graditeljev srednjeveških mest, kjer se prepletajo um in intuicija, izkušnje z božanskostjo... Gre za arhitekturne mojstrovine, za arhitekturo, ki se piše, prosto po prof. J. Suhadolcu, z veliko začetnico A. Zavestno se moramo odločiti, da želimo na tem prostoru ustvariti mestno okolje z milino srednjeveških mest, vendar v govorici tretjega tisočletja. To ni kraj za konfekcijsko arhitekturo niti za kopičenje brezizraznih steklenjakov, pa tudi ne za nekritično presajanje tujih vzorcev. Mar ni bilo seme našega avtohtonega arhitekturnega izraza zasejano že davno v preteklosti ter se zakoreninilo v našo nezavednost, nakar je v zadnjem stoletju preraslo v naš lasten arhitekturni nagovor? Slovenija ima izobražen in ustvarjalen arhitekturni potencial, ki si zasluži več zaupanja, kot mu ga izkazujemo. V to vrst ne umeščam vevprek. Opozarjam le na izbor arhitektov, ki so sposobni nadaljevati našo arhitekturno pripoved. Ne zagovarjam zapiranja v lastni vrtiček. Govorim le o spoštovanju naše prostorske in arhitekturne izvirnosti in drugačnosti, ki jo upravičeno pričakujemo tudi od gospodov iz zamejstva. Več kritičnosti do vsega, kar se sveti ali prihaja od drugod, pa nam tudi ne bi škodovalo.

Kako se do takšne arhitekture pride, ni nikakršna skrivnost. Z natečaji? Lahko da, lahko pa tudi ne. Da, če je razpis ustrezno usmerjen, če je izbor ocenjevalne komisije usposobljen slediti navedenim ciljem. Pri naših natečajih gre zaradi pretiranih predstavitenih zahtev v bistvu za fizičen, manj pa za mentalni napor. V ozadju so skoraj dosledno čisti podjetniški interesi - čim racionalnejša, da ne rečem čim cenejša izvedba. Nikakor ne trdim, da analitični pristop ni potreben. Trdim le, da ni zadosten, da je to le ena od uvodnih faz pri arhitekturnem snovanju. Za pravo arhitekturo so značilna izpovedna hotenja, prikrita pripoved, kot menijo nekateri arhitekti, iskanje notranjega bistva in še in še. Ta nadgradnja ima nešteto obrazov. Le zavedati se moramo, da je takšna stopnja razmišljanja potrebna, preden pridemo do risne predstavitve naše zasnove. Zaradi preobilja nepotrebnega zahtevanega predstavitvenega gradiva zmanjkuje časa za poglobljen razmislek.

Kaj pa neposredna naročila? Poiskati arhitekta, ki uživa v strokovnih krogih in med prebivalstvom splošno zaupanje tako v etičnem kot strokovnem pogledu, bi bil lahko, po mojem skromnem mnenju, sprejemljiv pogoj za takšno

odločitev. Kriteriji za pridobitev takšnega zaupanja pa so poleg dosedanjega etičnega odnosa pri iskanju pravilnega odgovora na sprejeti izziv njegovi arhitekturni dosežki, zaslužno pridobljena priznanja, nagrade itd.

Tretja pot, izbira arhitekta prek zvez in poznanstev, pa je moralno vprašljiva in močno tvegana. Odvisna je od naključja, v smislu zgoraj opisanih kriterijev. Slej ko prej pa ostaja temeljni pogoj kulturna klima okolja, vprašanje, ali kaj takega sploh hočemo.

Danes Ljubljana živi v starem mestnem središču nekako do Slovenske ceste in Resljeve do Eyprove. Sedaj se ponuja možnost, da nad železniškimi tiri ustvarimo vabljiv antipod staremu mestnemu središču. To bi dosegli z novimi mestnimi znamenitostmi, ki bi jih povezali z ogleda vredno sprehajalno Miklošičevo cesto (Urbanc, Hotel Union, Vurnik, Fabiani, Costaperari, Plečnik...). Da sprehajalna pot ne bi bila motena, bi seveda morali poglobiti prečne cestne povezave.

Na žalost ugotavljamo, da so izidi naših natečajev v luči teh razmišljanj dokaj skromni. Ne zato, ker med prispelimi rešitvami ne bi bilo takšnih predlogov, pač pa zaradi kriterijev, ki si jih za ocenjevanje postavi žirija. Ti so le racionalno dokazljive postavke, kar pa v umetnosti seveda ne šteje kaj prida. No, saj v tem pogledu nismo kakšna posebna izjema. Spomnimo se natečaja za opero v Sidneyju. Te bi ne bilo, če med člani žirije ne bi sedel zadržani Eero S'aa-rinen. Ko je komisija izbirala med prvimi tremi, kateremu naj podeli prvo nagrado in s tem izvedbo, je S'aa-rinen vstal, izvilkel iz kupa izločenih Utzonov projekt, rekoč: »Gospodje, to je prva nagrada!« Kljub vsem prejšnjim kriterijem je pretehtalo bistvo, to je pripovedna moč predloga. Le po njegovi zaslugi smo dobili arhitekturno stvaritev tisočletja.

Vsekakor pozdravljamo junaško odločitev županstva, da se končno začnemo načrtno pripravljati na poglobitev železniških tirov. Če so obljube mišljene resno - osebno o tem ne dvomim - je to za ljubljanski urbanizem epohalnega pomena. Še večjo težo daje tej odločitvi dejstvo, da se župan zaveda, s kakšnimi težavami, ki niso le fiskalnega značaja, se bo treba spoprijeti. To sklepam po izbiri ekip njegovih ožjih strokovnih sodelavcev. Poglobitev tirov ne zadeva le Ljubljane. Spricho predvidenih železniških koridorjev zadeva tudi državo, Evropsko unijo in tudi politiko, ki naj se opredeli do tega projekta, vključno z državnimi in evropskimi vlagateljskimi vprašanji.



Po Aristotelovem načelu, da tihi državljani (meščani) ni dober državljani (meščani), se moramo zavedati, da je naša dolžnost, da ob odločanju o vitalnih vprašanih mesta povemo, kaj mislimo. Povedati moramo, da upravičeno pričakujemo, da se na deviškem prostoru, ki smo ga pridobili s poglobitvijo tirov, udeležijo naše sanje o novi mestni pridobitvi v duhu doživljanja mestnosti v pravem pomenu besede, z vsem, kar k temu sodi, od kreiranja ozračja naravnega in grajenega okolja do hepeninga.

Če se bo gradilo po sprejetem urbanističnem načrtu, izdelanem na nivojski trasi železniških tirov, bo to dvakratna katastrofalna napaka. S sedaj predvideno obzidavo tirov s severa in juga ustvarimo »obzidje« v fizičnem in duhovnem dojemanju mesta - imamo mesto s predmestjem. Vmesni pas med to pozidavo še drastično zoži, kar vpliva na uspešno oblikovanje tega mestnega prostora.

Naše sanje o mestni kontinuiteti bi splavale po vodi. Miklošičeva, Resljeva, Metelkova, Maistrova bi se vizualno in dejansko iztekle v Masarykovo, morale pa bi se vsaj v Linhartovo in naprej v bežigrasjo cestno navezavo, kar zlati velja za Resljevo cesto.

Mar ne velja več, da novi prostorski pogoji terjajo novo rešitev? Če pa naša splošna, politična in kulturna srenja še ni zrela za tako širokopotezno odločitev, pustimo času čas. Če županstvo resno misli s poglobitvijo, je edini odgovor moratorij na predvideno pozidavo, dokler ne pridemo ob novih prostorskih postavkah do novih urbanističnih rešitev. Dobra vsestranska priprava bo hitro nadoknadila »izgubljeni« čas. Bistveno pri vsem tem je, da zanamcem zapustimo sled trajnih vrednot, tako kot je temu načelu sledil in nas o tem učil moj spoštovani učitelj, katerega stoletnico rojstva praznujemo letos.

Ljubljansko županstvo z gospodom Zoranom Jankovičem na čelu si je s smelo odločitvijo o preverjanju možnosti poglobitve železniških tirov zadalo težko nalogo. Če pogledamo stvar s finančne strani, vemo, da denarja za poglobitev ni. Pa tudi če bi imeli tako denar kot pripravljeno vso potrebno tehnično dokumentacijo, smo še vedno na začetku. Gre za pregovorno slovensko cincavost. Že davno bi se morali odločiti, ali smo pripravljeni na to, da poteka trasa evropske hitre železnice skozi Slovenijo, to pomeni tudi skozi Ljubljano, ali ne. Ta odločitev bo gotovo vplivala tudi na samo zasnovo poglobitve ljubljanskega prometnega terminala. Bojim se, da smo ta vlak že zamudili, smetano bodo pobrali Avstrijci in Madžari, nam pa prepustili ceste s tisoči tovarnjakov.

Namen mojega pisanja ni razpravljati o teh dilemah. Pri urejanju mest pridemo do stvari, ki preprosto morajo biti narejene. Ena od teh je poglobitev železnice. Tehtanje, kaj je ceneje in kaj dražje, ne bi smelo vplivati na odločitev. Vsi vemo, da poglobitev ne more biti cenejša. Na tehtnico bi morali pristaviti še nova perceptivna in duhovna doživljanja mestne kontinuitete in novih ambientov, ki bi jih lahko oblikovali v dvesto metrov širokem pasu med Masarykovo in Linhartovo cesto, od Dunajske do Šmartinske ceste. Ko govorimo o mestni kontinuiteti, govorimo o uglasitvi strukturnega in višinskega gabarita z okoljem, Masarykovo cesto, Župančičovo jamo, o uličnih in cestnih povezavah itd. V tem predelu naj bi se mesto na novo združilo, odpirali bi se novi pogledi in razgledi. Višinski poudarki, ki so načrtovani v sedanjem osnutku zazidalnega načrta PCL, bi se po mojem morali premakniti bolj proti severu. Ta prostor je preblizu ljubljanskim urbanim označevalcem, kot so grad, nebotičnik, cerkveni stolpi itd., in zato neprimeren za tak višinski razvrat. Priložnost za pozidavo tako velikega kompleksa v mestnem središču se ponuja le tokrat in nikoli več.

Bojim se, da se tega sploh ne zavedamo. To je kraj za oblikovanje novih trgov in parkov, novih humanih ambientov, neponovljivih, samo ljubljanskih, kraj za kreiranje mestnega okolja za dušo, za pozabo, za duhovno sprostitev... Zato je potrebna ustvarjalna spontanost graditeljev srednjeveških mest, kjer se prepletajo um in intuicija, izkušnje z božanskostjo... Gre za arhitekturne mojstrovine, za arhitekturo, ki se piše, prosto po prof. J. Suhadolcu, z veliko začetnico A. Zvestno se moramo odločiti, da želimo na tem prostoru ustvariti mestno okolje z milino srednjeveških mest, vendar v govorici tretjega tisočletja. To ni kraj za konfekcijsko arhitekturo niti za kopičenje brezizraznih

steklenjakov, pa tudi ne za nekritično presajanje tujih vzorcev. Mar ni bilo seme našega avtohtonega arhitekturnega izraza zasejano že davno v preteklosti ter se zakoreninilo v našo nezavednost, nakar je v zadnjem stoletju preraslo v naš lasten arhitekturni nagovor? Slovenija ima izobražen in ustvarjalen arhitekturni potencial, ki si zasluži več zaupanja, kot mu ga izkazujemo. V to zvrst ne umeščam vseh. Opozarjam le na izbor arhitektov, ki so sposobni nadaljevati našo arhitekturno pripoved. Ne zagovarjam zapiranja v lastni vrtiček. Govorim le o spoštovanju naše prostorske in arhitekturne izvirnosti in drugačnosti, ki jo upravičeno pričakujemo tudi od gospodov iz zamejstva. Več kritičnosti do vsega, kar se sveti ali prihaja od drugod, pa nam tudi ne bi škodovalo.

Kako se do takšne arhitekture pride, ni nikakršna skrivnost. Z natečajji? Lahko da, lahko pa tudi ne. Da, če je razpis ustrezno usmerjen, če je izbor ocenjevalne komisije usposobljen slediti navedenim ciljem. Pri naših natečajih gre zaradi pretiranih predstavitevnihtev za bistvo za fizičen, manj pa za mentalni napor. V ozadju so skoraj dosledno čisti podjetniški interesi - čim racionalnejša, da ne rečem čim cenejša izvedba. Nikakor ne trdim, da analitični pristop ni potreben. Trdim le, da ni zadosten, da je to le ena od uvodnih faz pri arhitekturnem snovanju. Za pravo arhitekturo so značilna izpovedna hotenja, prikrita pripoved, kot menijo nekateri arhitekti, iskanje notranjega bistva in še in še. Ta nadgradnja ima nešteto obrazov. Le zavedati se moramo, da je takšna stopnja razmišljanja potrebna, preden pridemo do risne predstavitve naše zasnove. Zaradi preobilja nepotrebnega zahtevanega predstavitvenega gradiva zmanjkuje časa za poglobljen razmislek.

Kaj pa neposredna naročila? Poiskati arhitekta, ki uživa v strokovnih krogih in med prebivalstvom splošno zaupanje tako v etičnem kot strokovnem pogledu, bi bil lahko, po mojem skromnem mnenju, sprejemljiv pogoj za takšno odločitev. Kriteriji za pridobitev takšnega zaupanja pa so poleg dosedanjega etičnega odnosa pri iskanju pravilnega odgovora na sprejeti izziv njegovi arhitekturni dosežki, zaslužen pridobljena priznanja, nagrade itd.

Tretja pot, izbira arhitekta prek zvez in poznanstev, pa je moralno vprašljiva in močno tvegana. Odvisna je od naključja, v smislu zgoraj opisanih kriterijev. Slej ko prej pa ostaja temeljni pogoj kulturna klima okolja, vprašanje, ali kaj takega sploh hočemo.

Danes Ljubljana živi v starem mestnem središču nekako do Slovenske ceste in Resljeve do Eyrove. Sedaj se ponuja možnost, da nad železniškimi tiri ustvarimo vabljiv antipod staremu mestnemu središču. To bi dosegli z novimi mestnimi znamenitostmi, ki bi jih povezali z ogleda vredno sprehajalno Miklošičevo cesto (Urbanc, Hotel Union, Vurnik, Fabiani, Costaperari, Plečnik...). Da sprehajalna pot ne bi bila motena, bi seveda morali poglobiti prečne cestne povezave.

Na žalost ugotavljamo, da so izidi naših natečajev v luči teh razmišljanj dokaj skromni. Ne zato, ker med prispelimi rešitvami ne bi bilo takšnih predlogov, pač pa zaradi kriterijev, ki si jih za ocenjevanje postavi žirija. Ti so le racionalno dokazljive postavke, kar pa v umetnosti seveda ne šteje kaj prida. No, saj v tem pogledu nismo kakšna posebna izjema. Spomnimo se natečaja za opero v Sidneyju. Te bi ne bilo, če med člani žirije ne bi sedel zadržani Eero Saarinen. Ko je komisija izbirala med prvimi tremi, kateremu naj podeli prvo nagrado in s tem izvedbo, je Saarinen vstal, izvil iz kupa izločenih Utzonov projekt, rekoč: »Gospodje, to je prva nagrada!« Kljub vsem prejšnjim kriterijem je pretehtalo bistvo, to je pripovedna moč predloga. Le po njegovi zaslugi smo dobili arhitekturno stvaritev tisočletja.

Vsekakor pozdravljamo junaško odločitev županstva, da se končno začnemo načrtno pripravljati na poglobitev železniških tirov. Če so obljube mišljene resno - osebno o tem ne dvomim - je to za ljubljanski urbanizem epohalnega pomena. Še večjo težo daje tej odločitvi dejstvo, da se župan zaveda, s kakšnimi težavami, ki niso le fiskalnega značaja, se bo treba spoprijeti. To sklepam po izbiri ekip njegovih ožjih strokovnih sodelavcev. Poglobitev tirov ne zadeva le Ljubljanec. Spričo predvidenih železniških koridorjev zadeva tudi državo, Evropsko unijo in tudi politiko, ki naj se opredeli do tega projekta, vključno z državnimi in evropskimi vlagateljskimi vprašanji.



Po Aristotelovem načelu, da tihi državljani (meščani) ni dober državljani (meščani), se moramo zavedati, da je naša dolžnost, da ob odločanju o vitalnih vprašanjih mesta povemo, kaj mislimo. Povedati moramo, da upravičeno pričakujemo, da se na deviškem prostoru, ki smo ga pridobili s poglobitvijo tirov, udejanjijo naše sanje o novi mestni pridobitvi v duhu doživljanja mestnosti v pravem pomenu besede, z vsem, kar k temu sodi, od kreiranja ozračja naravnega in grajenega okolja do hepeninga.

Če se bo gradilo po sprejetem urbanističnem načrtu, izdelanem na nivojski trasi železniških tirov, bo to dvakratna katastrofalna napaka. S sedaj predvideno obzidavo tirov s severa in juga ustvarimo »obzidje« v fizičnem in duhovnem dojetanju mesta - imamo mesto s predmestjem. Vmesni pas med to pozidavo še drastično zoži, kar vpliva na uspešno oblikovanje tega mestnega prostora.

Naše sanje o mestni kontinuiteti bi splavale po vodi. Miklošičeva, Resljeva, Metelkova, Maistrova bi se vizualno in dejansko iztekale v Masarykovo, morale pa bi se vsaj v Linhartovo in naprej v bežigrajsko cestno navezavo, kar zlasti velja za Resljevo cesto.

Mar ne velja več, da novi prostorski pogoji terjajo novo rešitev? Če pa naša splošna, politična in kulturna srenja še ni zrela za tako širokopotezno odločitev, pustimo času čas. Če županstvo resno misli s poglobitvijo, je edini odgovor moratorij na predvideno pozidavo, dokler ne pridemo ob novih prostorskih postavkah do novih urbanističnih rešitev. Dobra vsestranska priprava bo hitro nadoknadila »izgubljeni« čas. Bistveno pri vsem tem je, da zanamcem zapustimo sled trajnih vrednot, tako kot je temu načelu sledil in nas o tem učil moj spoštovani učitelj, katerega stoletnico rojstva praznujemo letos.

poglobitev

janko rožič



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Ljubljanska železniška postaja ni prometno vozlišče, ki odpira, ampak voz, ki zapira komunikacijo in hromi prostorski razvoj. Samo med obema podvozoma na začetku in koncu Masarykove postaje zapira 8 mestnih ulic. Celotna železniška infrastruktura pa blokira največje sklenjeno zazidljivo zemljišče v središču mesta.

Zato se Ljubljana danes stihijno in eksplozivno širi navzven, kar uničuje najbolj plodna zemljišča, kulturno krajino in naravo v zaledju. Razpršene gradnje, trgovski ekscentri in satelitska naselja z dnevnimi migracijami povzročajo dodatne prometne težave. Pritisk na redke zazidljive lokacije v središču mesta je vedno večji, zato prekomerno narašča gostota zazidave. Urbanistični vzvodi popuščajo, pri novih gradnjah ne izginjajo samo parki, otroška igrišča in trgi, temveč tudi ulice. Soseske postajajo soteske. Naraščajoči pritisk novih gradenj ogroža tudi kulturno dediščino v zgodovinskem središču Ljubljane (blok v tr-

novskem vrtu in celo na grajskem griču, Šumi, Kolizej, Tobačna itd.). S tem se izgublja zgodovinsko pridobljena kakovost grajenega okolja in identiteta ter zmanjšuje potencial za razvoj najbolj obetavnega kulturnega turizma.

Poglobitev železniške infrastrukture in izgradnja sodobnega prometnega, poslovnega, upravnega in stanovanjskega središča Ljubljane ne rešuje samo arhitekturnih in urbanističnih, prometnih in prostorskih problemov prestolnice, temveč je hkrati tudi največji ekonomski in gospodarski izziv slovenske države. S tem projektom se sprostijo blokirana mestna prometna mreža, ki Ljubljano deli in z dnevnimi zastoji dobesedno hromi, hkrati pa se odpre tudi največji sklenjeni kompleks zazidljivih zemljišč za nov urbani razvoj.

Samo s poglobitvijo železniških tirov je mogoče urediti sodobno intermodalno prometno središče, v katerem se v skladu s sodobnimi kriteriji logistike, dostopnosti in prehodnosti potnikov in blaga lahko povežejo in uskladijo že-



Pogled na prazen prostor železniške postaje (Masarykova in Vilharjeva)



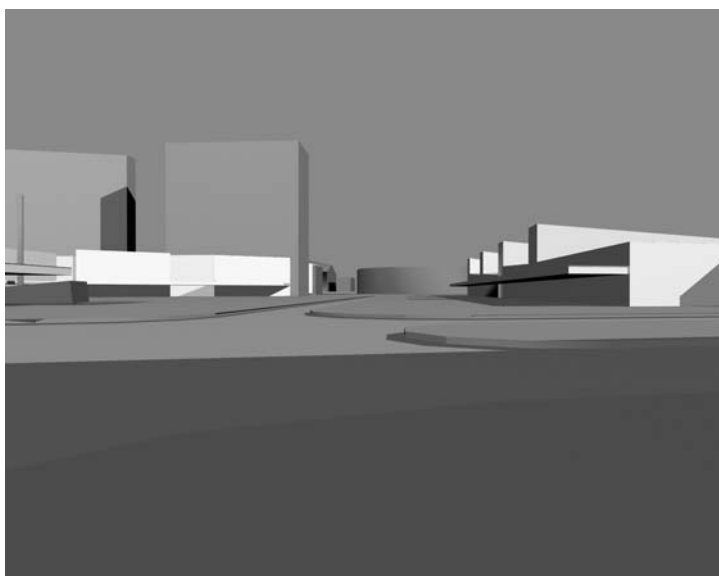
lezniški (običajni, tovorni in hitri), avtobusni, avtomobilski in javni mestni promet. Poglobitev železnice pomeni tudi najkrajšo in najbolj ekonomično smer reševanja tovarne proge skozi Ljubljano. S poglobitvijo odpade velik ovinek obvozne proge, ki je zaradi dolžine prometno nelogična in finančno draga, zaradi križanja z vpadnicami je prometno in arhitekturno problematična, zaradi varstvenih območij pitne vode, kulturne krajine in narave pa ekološko sporna. Tudi hitra železnica, ki se pospešeno bliža, mora biti poglobljena v samem središču mesta, če hočemo, da bo Ljubljana s postajo neposredno povezana z najsodobnejšo mrežo drugih evropskih prestolnic. Kaj nam pomaga prihranek ene ure na tirih do Pariza, če lahko uro in več izgubimo v predmestnih prometnih zastojih na poti do postaje.

Poglobitev železnice lahko sprostí največje območje za novo urbanizacijo v samem centru mesta. To je enkratna, zgodovinska, morda zadnja priložnost, da se s pravo urbanistično potezo in medias res prometnega vozlišča vzpostavi novo prometno, poslovno, upravno, stanovanjsko in simbolno središče mesta, ki ne bo zasenčilo drugih mestnih predelov, temveč povežalo, nadgradilo in dopolnilo strukture mesta ter s prometnim omrežjem in sistemom tudi celoten teritorij države. S poglobitvijo železnice se sprostí 230.000 m² na lokaciji postaje ter še 240.000 m² prek Dunajske ceste med Šiško in Bežigradom, torej skupaj 470.000 m².

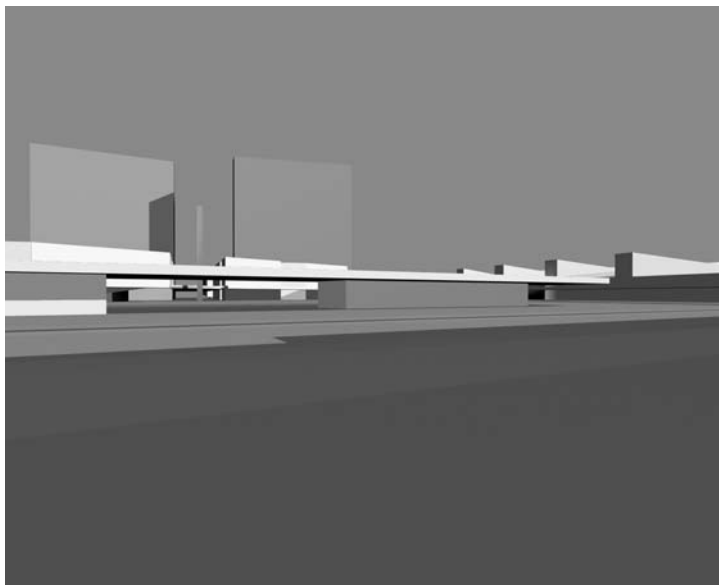
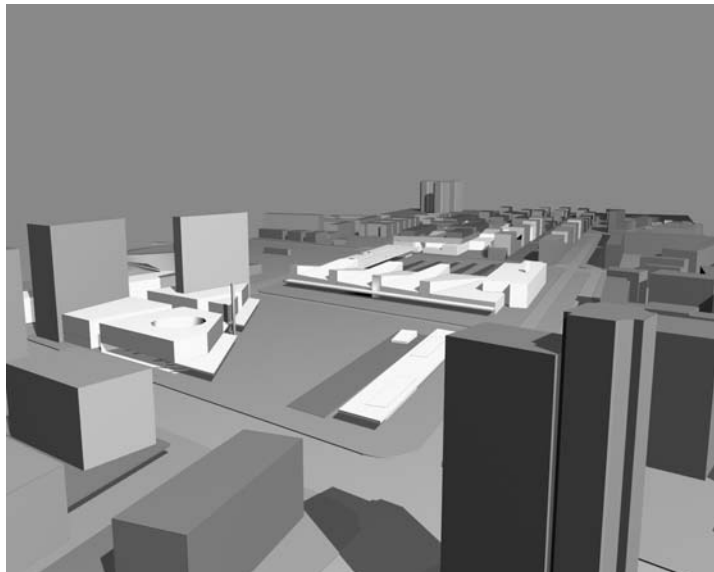
Predvideni načrt PCL omogoča zidavo samo na okoli 130.000 m² zemljišč. Projekt, na podlagi katerega je bil narejen občinski lokacijski načrt za Potni-

ški center Ljubljane (PCL), pa zaobseže samo 70.000 m² in ni bil projektiran za poglobitev. Nasprotno, brez večjih sprememb ta projekt poglobitev blokira, saj predvideva najvišjo stolpnico ravno na mestu, kjer je še mogoče na postajo pripeljati novi tir, tako da bi postaja delovala tudi v času gradnje. Pod tيره namešča parkirišča ter celo glavno potniško poslopje rešuje s podhodom. V štiridesetih letih 20. stoletja je načrtovano poglobitev zaustavila druga svetovna vojna, v šestdesetih je stroko, ki se je zanjo zavzemala, povzela politika s podvozi - saj ni mogoče, da bi poglobitev v 21. stoletju, v času hitrih komunikacij, blokirali s podhodi?! Projekt poglobitve železniške infrastrukture odpira tudi vsebinsko in programsko povsem druge razsežnosti kot projekt za PCL. Ko gre za novo središče Ljubljane, »javno logistični del« PCL ne more biti samo privesek »komercialnega dela«.

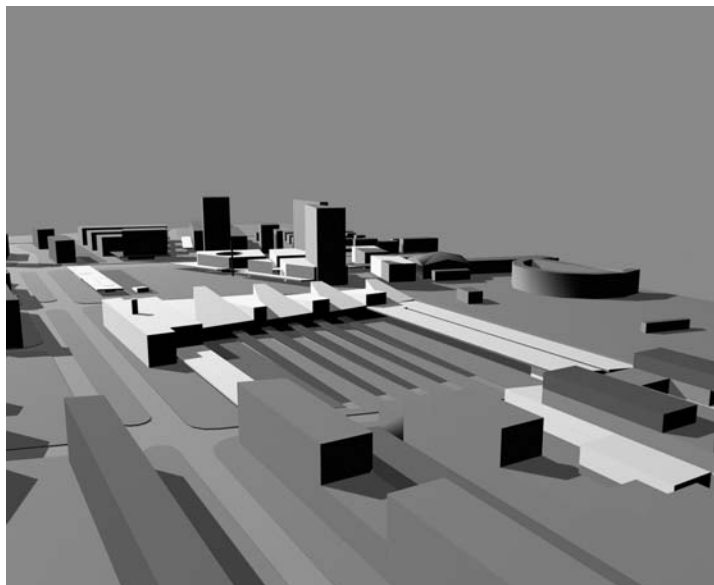
Urbanistična pogodba, ki naj bi jo tik pred volitvami podpisala bivša županja, čeprav jo je mestni svet modro zavrnil, je zelo problematična. Napačno ni samo ime, saj v njej ne gre za urbanizem, temveč za promet z zemljišči. Županja naj bi z njo prekorachila svoja pooblastila, saj mora vsako odločitev o prisvajanju ali odsvajanju zemljišč sprejeti mestni svet. Razmerje med tujimi in domačimi strankami po pogodbi o skupnem vlaganju v novoustanovljeni Projektni družbi je 50,7 proti 49,3 v korist tujih strank, ki pa s to drobno razliko prevzamejo celovito odgovornost za projektiranje, izgradnjo in financiranje PCL, domače stranke pa samo »pomagajo po svojih najboljših močeh«. Domače stranke naj bi prispevale 70.000 m² najboljših zemljišč v središču



Pogled na železniško postajo in novi trg z Masarykove proti zahodu



Projekt poglobitve železnice, Odprti krog (našteti avtorji kot na plakatu)



Pogled z Miklošičeve na Akademski kolegij

mesta v vrednosti 14 milijonov evrov. Na trgu bi ista zemljišča lahko dosegla vrednost 35 milijonov (500 evrov/m²) ali celo 70 milijonov (1000 evrov/m²). Tuje stranke plačajo samo prvi obrok, 3,5 milijonov, drugo po pridobitvi zemljišč že lahko vežejo na kreditiranje. Kje, v kakšni državi in v kakšnem pravnem sistemu lahko z enim podpisom za 3,5 milijonov evrov dobiš več kot 35 milijonov evrov?

Tu je stranke, ki lahko za vsako zamudo, nesposobnost ali napako domačih strank povečujejo svoj delež, nimajo v pogodbi nobenih pravih zavez z roki, kvaliteto in vsebino programa. Tudi v javno logističnem delu, celo na sami postaji naj bi bil komercialni program trgovin, kavnarn, restavracij itd. do zadnje trafike prepuščen tujemu partnerju. Pogodba tudi po pravni plati krši in obhaja domala vsa načela in konkretne določbe o upravljanju in razpolaganju z državnim in občinskim premoženjem po predpisih o javnih financah, javno-zasebnem partnerstvu in javnem naročanju. Pravni strokovnjaki menijo, da takšne pogodbe, tudi če bi bila podpisana, ne bi bilo težko razveljaviti. Vse skupaj bi bilo lahko katastrofalno oškodovanje javnega interesa tega mesta in nacionalnega interesa te države. Smo v novem tisočletju ali sredi najbolj divje pri(h)vatizacije, ki grozi, da nam od tranzicije ostane samo tranzit? Tega največjega projekta državnega pomena in javno-zasebnega partnerstva ne moremo graditi po občinskem lokacijskem načrtu, pripraviti je treba državni lokacijski načrt s preveritvami različic. Korak v tej smeri je javni razpis Agencije za železniški promet za »študijo izvedljivosti za razvoj železniške infrastrukture na območju ljubljanskega vozlišča«, ki bo preverila tudi dve poglobljeni varianti. V tako razširjen projekt morata zavestno vstopiti mesto in država ter pridobiti tudi evropska sredstva. Po vseh merilih stroke in zakona o javnih naročilih je treba ponoviti tudi javni urbanistično-arhitekturni natečaj. Tuji strateški partner, če je pravi, se bo v takšno razširitev projekta pripravljen vključiti, saj bi tudi on lahko dobil večji delež posla, čeprav ne bi bil več večinski deležnik. Če ga bolj kot ustvarjalno sodelovanje zanimajo špekulacije z zemljišči, pa je bolje, da mu že na začetku rečemo ne.

Projekt bo zmanjšal tudi pritiske na zgodovinsko jedro in omogočil celovito prenovo arhitekturne dediščine stare Ljubljane ter nov polet kulture, poslovnosti in turizma. Ne razpršitev, samo zgostitev urbane strukture in poslovnih, upravnih funkcij, ki jih omogoča poglobitev, lahko prinese gospodarsko konkurenčnost, socialno kohezijo in arhitekturno kvaliteto. Poglobitev ni strošek, temveč vložek kapitala z največjo presežno vrednostjo, kajti nikjer drugje ne moremo na primernejšem mestu odpreti več poslovnih prostorov in delovnih mest ter zgraditi več novih stanovanj. Projekt omogoča tudi rešitev globoke krize Slovenskih železnic, kajti samo s poglobitvijo postanejo večinski lastnik največjega stavbnega zemljišča v samem središču mesta.

Trenutek je pravi, največji državni projekt, nacionalni program izgradnje avtocest, se zaključuje, odprta je zgodovinska priložnost za novo usmeritev in razvoj naše gradbene operative in skoraj vseh segmentov gospodarstva, od nepremičninskega trga prek bančništva do urbanizma in arhitekture. Leto dni pred predsedovanjem EU, ko bo Ljubljana dejanska, ne samo kulturna

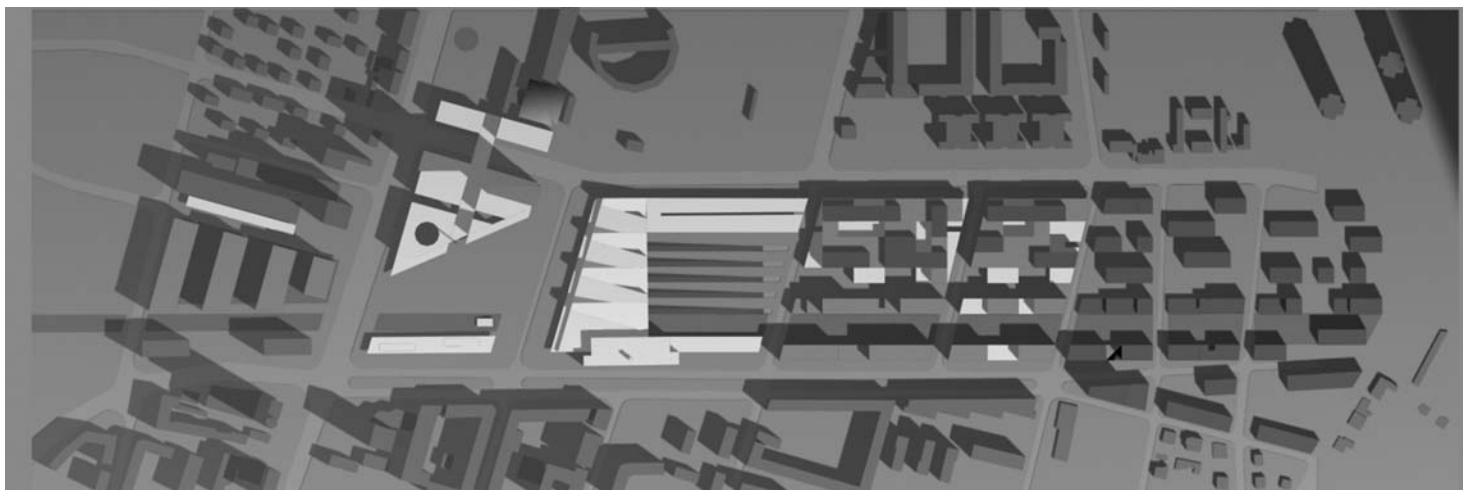
prestonica Evrope, je še čas, da se s pripravo in predstavitvijo tega projekta vključimo v najsodobnejše tokove gradbene kulture za trajnostni razvoj mest, kar je ključna tema strokovnega srečanja trenutno predsedujoče Nemčije (»Baukultur für eine nachhaltige Stadtentwicklung«, Hamburg, april 2007). Poglobitev z nadgradnjo skozi ravnotežje ekonomskih, socialnih in ekoloških vidikov omogoča celovit urbani razvoj s poudarkom na mestni strukturi in arhitekturni kakovosti (Resolucija Evropskega sveta 2001). Gre za idealen razvojni projekt javno-zasebnega partnerstva (PPP), ki lahko sproži nov razvojni cikel tako v mestu kot v državi.

Odnos do železnice se je skozi čas spreminjal. Na začetku so »železno cesto« kot največjo atrakcijo speljali skozi mestni park, da so si jo meščani lahko ogledovali na promenadi. Pred drugo svetovno vojno, ko prometne težave niso bile niti primerljive z današnjimi, so na plakatu s pomenljivim naslovom »Vsi v boj za poglobitev železnice« železniške tire skozi mesto predstavili kot velikansko verigo, torej največjo oviro razvoju mesta. Poglobitev je bila v urbanističnem programu leta 1938 sprejeta kot edina rešitev. Zanj je bil že ustanovljen tehnični biro, uresničitev projekta pa je žal preprečila druga svetovna vojna.

Tudi po vojni je Biro za rešitev ljubljanskega železniškega vozla leta 1956 obdelal rešitev na nivoju in varianto s poglobitvijo, ki jo je podprla urbanistična in arhitekturna stroka s profesorjem Ravnikarjem na čelu. S podvozi je tedanja politika stroko za nekaj desetletij po(d)vozila.

Na natečaju za rešitev PCL smo kljub jasnim opozorilom, da je za poglobitev prepozno, poglobljali železnico skupina Odprtega kroga in skupina Ambianta. V naši skupini smo dokazali, da poglobitev ni samo možna, temveč nujna. Ne le, da se da rešiti večina prometnih in logističnih problemov, s poglobljanjem je mogoče začeti, tako da pol postaje skoraj nemoteno deluje. S poglobitvijo nam Bežigrad ne beži več in mesto ne uhaja. Miklošičeva ulica, ki se na eni strani začne s Plečnikovim Tromostovjem, se na drugi odpre in naravna na Plečnikov Akademski kolegij. Na koncu Cankarjeve se Tivoli spet poveže z mestom. V velik prostor med Bežigradom in Šiško bi lahko namestili novo vladno palačo s pripadajočimi ministrstvi, ki še nimajo svojih prostorov, in tako tudi prostorsko racionalizirali državno upravo. Med predsedniško palačo na Gregorčičevi (glava), parlamentom na Šubičevi (srce) in novim upravnim središčem (pleksus solaris) se po Beethovnovi in Župančičevi vzpostavlja nova os državnosti, ki se pred državnim zborom lepo seka z osjo mestnosti, ki prek brvi čez Ljubljano veže mestno hišo in parlament. S tem je vzpostavljena prostorska in ne le simbolna vez, ki odpira novo energijo, še več, podpira sinergijo med mestom in državo. Novi center z upravnimi, poslovnimi in stanovanjskimi funkcijami presega ex-center, dihotomijo med starim jedrom in BTC... Ljubljani daje značilnosti prestolnice in Sloveniji značaj države z vizijo.

Ljubljanska železniška postaja ni prometno vozlišče, ki odpira, ampak voz, ki zapira komunikacijo in hromi prostorski razvoj. Samo med obema podvozoma na začetku in koncu Masarykove postaja zapira 8 mestnih ulic. Celotna





železniška infrastruktura pa blokira največje sklenjeno zazidljivo zemljišče v središču mesta.

Zato se Ljubljana danes stihijno in eksplozivno širi navzven, kar uničuje najbolj plodna zemljišča, kulturno krajino in naravo v zaledju. Razpršene gradnje, trgovski ekscentri in satelitska naselja z dnevnimi migracijami povzročajo dodatne prometne težave. Pritisk na redke zazidljive lokacije v središču mesta je vedno večji, zato prekomerno narašča gostota zazidave. Urbanistični vzvodi popuščajo, pri novih gradnjah ne izginjajo samo parki, otroška igrišča in trgi, temveč tudi ulice. Soseske postajajo soteske. Naraščajoči pritisk novih gradenj ogroža tudi kulturno dediščino v zgodovinskem središču Ljubljane (blok v trnovskem vrtu in celo na grajskem griču, Šumi, Kolizej, Tobačna itd.). S tem se izgublja zgodovinsko pridobljena kakovost grajenega okolja in identiteta ter zmanjšuje potencial za razvoj najbolj obetavnega kulturnega turizma.

Poglobitev železniške infrastrukture in izgradnja sodobnega prometnega, poslovnega, upravnega in stanovanjskega središča Ljubljane ne rešuje samo arhitekturnih in urbanističnih, prometnih in prostorskih problemov prestolnice, temveč je hkrati tudi največji ekonomski in gospodarski izziv slovenske države. S tem projektom se sprostí blokirana mestna prometna mreža, ki Ljubljano deli in z dnevnimi zastoji dobesedno hromi, hkrati pa se odpre tudi največji sklenjeni kompleks zazidljivih zemljišč za nov urbani razvoj.

Samo s poglobitvijo železniških tirov je mogoče urediti sodobno intermodalno prometno središče, v katerem se v skladu s sodobnimi kriteriji logistike, dostopnosti in prehodnosti potnikov in blaga lahko povežejo in uskladijo železniški (običajni, tovorni in hitri), avtobusni, avtomobilski in javni mestni promet. Poglobitev železnice pomeni tudi najkrajšo in najbolj ekonomično smer reševanja tovarne proge skozi Ljubljano. S poglobitvijo odpade velik ovinek obvozne proge, ki je zaradi dolžine prometno nelogična in finančno draga, zaradi križanja z vpadnicami je prometno in arhitekturno problematična, zaradi varstvenih območij pitne vode, kulturne krajine in narave pa ekološko sporna. Tudi hitra železnica, ki se pospešeno bliža, mora biti poglobljena v samem središču mesta, če hočemo, da bo Ljubljana s postajo neposredno povezana z najsodobnejšo mrežo drugih evropskih prestolnic. Kaj nam pomaga prihranek ene ure na tirih do Pariza, če lahko uro in več izgubimo v predmestnih prometnih zastojih na poti do postaje.

Poglobitev železnice lahko sprostí največje območje za novo urbanizacijo v samem centru mesta. To je enkratna, zgodovinska, morda zadnja priložnost, da se s pravo urbanistično potezo in medias res prometnega vozlišča vzpostavi novo prometno, poslovno, upravno, stanovanjsko in simbolno središče mesta, ki ne bo zasenčilo drugih mestnih predelov, temveč povežalo, nadgradilo in dopolnilo strukture mesta ter s prometnim omrežjem in sistemom tudi celoten teritorij države. S poglobitvijo železnice se sprostí 230.000 m² na lokaciji postaje ter še 240.000 m² prek Dunajske ceste med Šiško in Bežigradom, torej skupaj 470.000 m².

Predvideni načrt PCL omogoča zidavo samo na okoli 130.000 m² zemljišč. Projekt, na podlagi katerega je bil narejen občinski lokacijski načrt za Potniški center Ljubljane (PCL), pa zaobseže samo 70.000 m² in ni bil projektiran za poglobitev. Nasprotno, brez večjih sprememb ta projekt poglobitev blokira, saj predvideva najvišjo stolpnico ravno na mestu, kjer je še mogoče na postajo pripeljati novi tir, tako da bi postaja delovala tudi v času gradnje. Pod tire namešča parkirišča ter celo glavno potniško poslopje rešuje s podhodom. V štiridesetih letih 20. stoletja je načrtovano poglobitev zaustavila druga svetovna vojna, v šestdesetih je stroko, ki se je zanj zavzemala, povzela politika s podvozi - saj ni mogoče, da bi poglobitev v 21. stoletju, v času hitrih komunikacij, blokirali s podhodi?! Projekt poglobitve železniške infrastrukture odpira tudi vsebinsko in programsko povsem druge razsežnosti kot projekt za PCL. Ko gre za novo središče Ljubljane, »javno logistični del« PCL ne more biti samo privesek »komercialnega dela«.

Urbanistična pogodba, ki naj bi jo tik pred volitvami podpisala bivša županja, čeprav jo je mestni svet modro zavrnil, je zelo problematična. Napačno ni samo ime, saj v njej ne gre za urbanizem, temveč za promet z zemljišči.

Županja naj bi z njo prekoračila svoja pooblastila, saj mora vsako odločitev o prisvajanju ali odsvajanju zemljišč sprejeti mestni svet. Razmerje med tujimi in domačimi strankami po pogodbi o skupnem vlaganju v novoustanovljeni Projektni družbi je 50,7 proti 49,3 v korist tujih strank, ki pa s to drobno razliko prevzamejo celovito odgovornost za projektiranje, izgradnjo in financiranje PCL, domače stranke pa samo »pomagajo po svojih najboljših močeh«. Domače stranke naj bi prispevale 70.000 m² najboljših zemljišč v središču mesta v vrednosti 14 milijonov evrov. Na trgu bi ista zemljišča lahko dosegla vrednost 35 milijonov (500 evrov/m²) ali celo 70 milijonov (1000 evrov/m²). Tuje stranke plačajo samo prvi obrok, 3,5 milijonov, drugo po pridobitvi zemljišč že lahko vežejo na kreditiranje. Kje, v kakšni državi in v kakšnem pravnem sistemu lahko z enim podpisom za 3,5 milijonov evrov dobiš več kot 35 milijonov evrov?

Tuje stranke, ki lahko za vsako zamudo, nesposobnost ali napako domačih strank povečujejo svoj delež, nimajo v pogodbi nobenih pravih zavez z roki, kvaliteto in vsebino programa. Tudi v javno logističnem delu, celo na sami postaji naj bi bil komercialni program trgovin, kavarn, restavracij itd. do zadnje trafike prepuščen tujemu partnerju. Pogodba tudi po pravni plati krši in obhaja domala vsa načela in konkretne določbe o upravljanju in razpolaganju z državnim in občinskim premoženjem po predpisih o javnih financah, javno-zasebnem partnerstvu in javnem naročanju. Pravni strokovnjaki menijo, da takšne pogodbe, tudi če bi bila podpisana, ne bi bilo težko razveljaviti. Vse skupaj bi bilo lahko katastrofalno oškodovanje javnega interesa tega mesta in nacionalnega interesa te države. Smo v novem tisočletju ali sredi najbolj divje pri(h)vatizacije, ki grozi, da nam od tranzicije ostane samo tranzit?

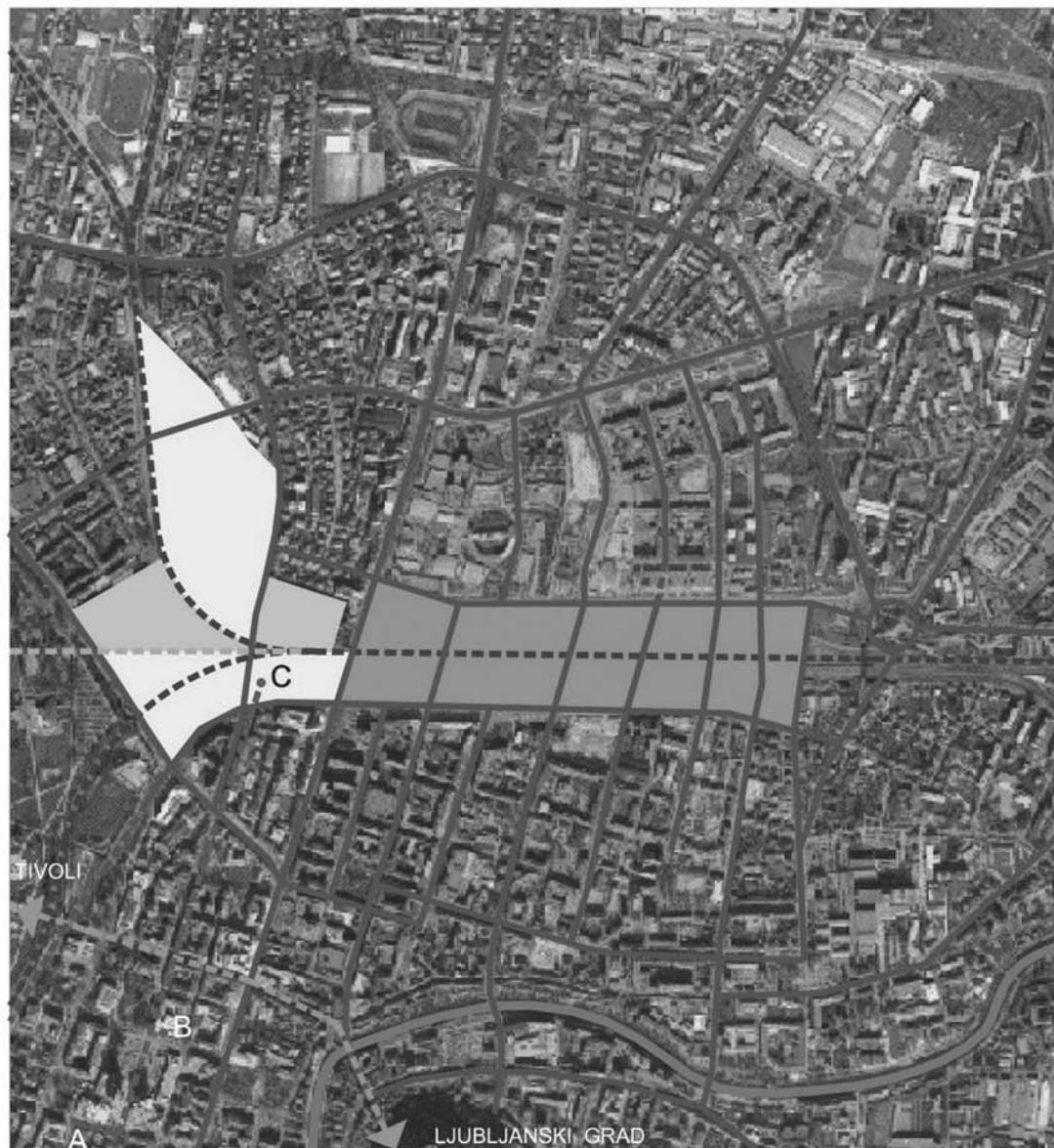
Tega največjega projekta državnega pomena in javno-zasebnega partnerstva ne moremo graditi po občinskem lokacijskem načrtu, pripraviti je treba državni lokacijski načrt s preveritvami različic. Korak v tej smeri je javni razpis Agencije za železniški promet za »študijo izvedljivosti za razvoj železniške

PROSTORSKA SHEMA BREZ POGLOBITVE ŽELEZNICE



- OBSTOJEČA ŽELEZNIŠKA TRASA
 - OBSTOJEČA ULIČNA MREŽA
 - REKA LJUBJANICA
 - SPROŠČENA ZEMLJIŠČA - V OKVIRU PCL 120 000m² *
- * okvirni izračun na podlagi geodetske karte

PROSTORSKA SHEMA PO POGLOBITVI ŽELEZNICE



■■■■■■■	POGLOBITEV ŽELEZNIŠKE TRASE, VARIJANTA- A	
■■■■■■■	POGLOBITEV ŽELEZNIŠKE TRASE, VARIJANTA- B	
■■■■■■■	ULIČNA MREŽA	
■■■■■■■	REKA LJUBJANICA	
■■■■■■■	OS DRŽAVNOSTI	
	A - PREDSEDNIŠKA PALAČA	
	B - DRŽAVNI ZBOR	
	C - NOVO UPRAVNO SREDIŠČE: VLADNA PALAČA, MINISTRSTVA	
■■■■■■■	POVEZAVA GRAD - TIVOLI	
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA - V OKVIRU PCL	230 000m ² *
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA -1FAZA	170 000m ² *
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA -2FAZA	70 000m ² *
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA SKUPAJ	470 000m ² *

* okvirni izračun na podlagi geodetske karte



infrastrukture na območju ljubljanskega vozlišča», ki bo preverila tudi dve poglobljeni varianti. V tako razširjen projekt morata zavestno vstopiti mesto in država ter pridobiti tudi evropska sredstva. Po vseh merilih stroke in zakona o javnih naročilih je treba ponoviti tudi javni urbanistično-arhitekturni natečaj. Tuji strateški partner, če je pravi, se bo v takšno razširitev projekta pripravljen vključiti, saj bi tudi on lahko dobil večji delež posla, čeprav ne bi bil več večinski deležnik. Če ga bolj kot ustvarjalno sodelovanje zanima, jo špekulacije z zemljišči, pa je bolje, da mu že na začetku rečemo ne.

Projekt bo zmanjšal tudi pritiske na zgodovinsko jedro in omogočil celovito prenovo arhitekturne dediščine stare Ljubljane ter nov polet kulture, poslovnosti in turizma. Ne razpršitev, samo zgostitev urbane strukture in poslovnih, upravnih funkcij, ki jih omogoča poglobitev, lahko prinese gospodarsko konkurenčnost, socialno kohezijo in arhitekturno kvaliteto. Poglobitev ni strošek, temveč vložek kapitala z največjo presežno vrednostjo, kajti nikjer drugje ne moremo na primernejšem mestu odpreti več poslovnih prostorov in delovnih mest ter zgraditi več novih stanovanj. Projekt omogoča tudi rešitev globoke krize Slovenskih železnic, kajti samo s poglobitvijo postanejo večinski lastnik največjega stavbnega zemljišča v samem središču mesta.

Trenutek je pravi, največji državni projekt, nacionalni program izgradnje avtocest, se zaključuje, odprta je zgodovinska priložnost za novo usmeritev in razvoj naše gradbene operative in skoraj vseh segmentov gospodarstva, od nepremičninskega trga prek bančništva do urbanizma in arhitekture. Leto dni pred predsedovanjem EU, ko bo Ljubljana dejanska, ne samo kulturna prestolnica Evrope, je še čas, da se s pripravo in predstavitvijo tega projekta vključimo v najsodobnejše tokove gradbene kulture za trajnostni razvoj mest, kar je ključna tema strokovnega srečanja trenutno predsedujoče Nemčije (»Baukultur für eine nachhaltige Stadtentwicklung«, Hamburg, april 2007). Poglobitev z nadgradnjo skozi ravnotežje ekonomskih, socialnih in ekoloških vidikov omogoča celovit urbani razvoj s poudarkom na mestni strukturi in arhitekturni kakovosti (Resolucija Evropskega sveta 2001). Gre za idealen razvojni projekt javno-zasebnega partnerstva (PPP), ki lahko sproži nov razvojni cikel tako v mestu kot v državi.

Odnos do železnice se je skozi čas spreminjal. Na začetku so »železno cesto« kot največjo atrakcijo speljali skozi mestni park, da so si jo meščani lahko ogledovali na promenadi. Pred drugo svetovno vojno, ko prometne težave niso bile niti primerljive z današnjimi, so na plakatu s pomenljivim naslovom »Vsi v boj za poglobitev železnice« železniške tire skozi mesto predstavili kot velikansko verigo, torej največjo oviro razvoju mesta. Poglobitev je bila v urbanističnem programu leta 1938 sprejeta kot edina rešitev. Zanj je bil že ustanovljen tehnični biro, uresničitev projekta pa je žal preprečila druga svetovna vojna.

Tudi po vojni je Biro za rešitev ljubljanskega železniškega vozla leta 1956 obdelal rešitev na nivoju in varianto s poglobitvijo, ki jo je podprla urbanistična in arhitekturna stroka s profesorjem Ravnikarjem na čelu. S podvozi je tedanja politika stroko za nekaj desetletij po(d)vozila.

Na natečaju za rešitev PCL smo kljub jasnim opozorilom, da je za poglobitev prepozno, poglobljali železnico skupina Odprtega kroga in skupina Ambienta. V naši skupini smo dokazali, da poglobitev ni samo možna, temveč nujna. Ne le, da se da rešiti večina prometnih in logističnih problemov, s poglobljanjem je mogoče začeti, tako da pol postaje skoraj nemoteno deluje. S poglobitvijo nam Bežigrad ne beži več in mesto ne uhaja. Miklošičeva ulica, ki se na eni strani začne s Plečnikovim Tromostovjem, se na drugi odpre in naravnava na Plečnikov Akademski kolegij. Na koncu Cankarjeve se Tivoli spet poveže z mestom. V velik prostor med Bežigradom in Šiško bi lahko namestili novo vladno palačo s pripadajočimi ministrstvi, ki še nimajo svojih prostorov, in tako tudi prostorsko racionalizirali državno upravo. Med predsedniško palačo na Gregorčičevi (glava), parlamentom na Šubičevi (srce) in novim upravnim središčem (pleksus solaris) se po Beethovnovi in Župančičevi vzpostavlja nova os državnosti, ki se pred državnim zborom lepo seka z osjo mestnosti, ki prek brvi čez Ljubljanico veže mestno hišo in parla-

ment. S tem je vzpostavljena prostorska in ne le simbolna vez, ki odpira novo energijo, še več, podpira sinergijo med mestom in državo. Novi center z upravnimi, poslovnimi in stanovanjskimi funkcijami presega *ex-center*, dihotomijo med starim jedrom in BTC... Ljubljani daje značilnosti prestolnice in Sloveniji značaj države z vizijo.

poglobitev železnice kot dolg prihodnosti

ira zorko



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Verjetno je vsem zainteresiranim popolnoma jasno, da je za poglobitev železnice v Ljubljani napočil odločilni trenutek. Če je ne bomo poglobili v nekaj naslednjih letih, recimo do leta 2014, ko se izteče pravkar začeto in za Slovenijo še zelo ugodno obdobje financiranja iz evropskih razvojnih skladov, je verjetno ne bomo poglobili nikoli.

Vendar denar Evropske unije ne bi smel biti odločilen. Gre zgolj za še en vidik izredno ugodne razvojno-gospodarske, tehnološko-tehnične in politične konstelacije, ki je preprosto ne smemo zapraviti. Evropski denar, v kolikor nam ga bo uspelo pravočasno pridobiti, in denar zainteresiranih investorjev naj bo v tem projektu poudarjenega javnega interesa predvsem sredstvo, da se uresniči tisto, kar je vredno in potrebno realizirati za trajno kvaliteto življenja v prestolnici. Tudi če se pokaže najslabše, da je namreč večina mestnih zemljišč ob železnici ta trenutek že v privatni lasti, se je treba zavedati, da gre za davek zdaj že skoraj usodnega zaostanka pri razvoju učinkovite prometne infrastrukture, ki bo, v povezavi s kvalitetnimi javnimi površinami in uspešnim delovanjem mesta kot celote, edino trdno jamstvo za dolgoročno vrednost naložb in poslovno uspešnost investicij v mestu.

Železnico moramo poglobiti, če hočemo polno izkoristiti potenciala osrednjega mestnega prostora nove evropske prestolnice in tako znova vzpostaviti izgubljeno razvojno ravnotežje med središčem in obrobjem. Pri tem torej ne mislimo le na pozidavo »prostih« zemljišč s (pre)obsežnimi in po današnjih predlogih verjetno preveč koncentriranimi programi, pač pa predvsem na urbanistične povezave in oblikovanje javnih prostorov med danes ločenimi deli mesta, katerih območja presegajo aktualni načrt potniške postaje. Območje možnega pozitivnega vplivanja daleč presega aktualni načrt potniške postaje. Argumenti poglobitve torej niso le ekonomski, predvsem ne v smislu zgolj hitrega, enkratnega in nesorazmerno visokega dobička.

Vrnitev javnih prevoznih sredstev

Poglobitev je ključna za sodobno ureditev prometa, takšno, ki bo ustrezala nujnemu razvoju učinkovitih in med seboj usklajenih sistemov javnega transporta od mestnih in primestnih do medregijskih in mednarodnih povezav. Poglobitev omogoča potek tranzitnega koridorja tovarne proge in postajo sodobne hitre proge v samem mestu. Vlak in mestni tramvaj sta v Evropi prevozni sredstvi sedanjosti in prihodnosti in povezava Barcelona-Kijev za Slovenijo pomeni podoben razvojni izziv, kot je bila v 19. stoletju povezava Dunaj-Trst. Takrat smo znali izkoristiti velik privilegij, da je čez naše ozemlje stekla ena od prvih železnic na svetu. Z njo se je na Slovenskem začelo obdobje izgradnje domačega omrežja potniških, tovarnih in industrijskih prog. Šlo je za pomembno združevanje narodovih gospodarskih moči in Edvard Ravnikar je to obdobje večkrat omenjal kot prvo in za prostor pomembno materializacijo ideje o združenji Sloveniji.

Ta razvojni kapital smo po drugi vojni kljub opozorilom načrtovalcev, ki so v železnici videli dobro osnovo za racionalno rabo prostora, lahko miselno zapravili. Zaradi inertne, pragmatično kratkovidne, zgolj v ceste in osebni avtomobil usmerjene gradbeno-izvajalske politike ga žal še vedno zapravljamo, kljub temu da se je v Evropi že s pojavom prvih pešcon v mestnih središčih, posebno pa še v osemdesetih in devetdesetih letih začelo železnicam in javnim prevoznim sredstvom zelo naklonjeno obdobje. Sprejet je bil način financiranja, ki je zaradi prepoznanih eksternih stroškov cestnega prometa del denarja namenjal za izgradnjo okoljsko sprejemljivejše infrastrukture in prometa. Ne le, da to obdobje še kar traja, ampak dobiva povsem nov zagon in smisel zaradi vedno bolj pereče ekološke problematike.

Vsi vemo, da sočasno z obnovo, tehnološko posodobitvijo ter programsko in estetsko osvežitvijo železniških postaj v evropskih mestih potekata intenzivno izgrajevanje in posodabljanje celovito zasnovanih sistemov javnega mestnega prevoza. Temu praviloma sledi kvalitetna prenova ulic, parkov in trgov, torej celotnega javnega prostora. Organiziranje in izgradnja omrežja javnih prevoznih sredstev, povezana s kvalitetno preobrazbo, oživiljanjem, povezovanjem in zgoščevanjem kvalitetnih urbanih prostorov, bi morala biti osrednji razvojni projekt Slovenije v naslednjem obdobju, pilotno sodelovanje države in Ljubljane v prestolnici pa njegov vzorčni primer. Kompleksnost takšnih nalog, skupaj z bolj strnjeno in tipološko pestrejšo stanovanjsko gradnjo, bi šele lahko pokazala pravo vrednost arhitekturne in urbanistične stroke.

Decumanus tretjega tisočletja

Kakšne možnosti vizualnih in fizičnih povezav se poleg prometnih rešitev Ljubljani odpirajo s poglobitvijo železnice, lahko vidimo iz dveh aktualnih predlogov Odrpatega kroga in Ambianta.

Plečnikov Akademski kolegij za Bežigradom lahko jemljemo kot inovativen poskus, kako z maso velike arhitekturne forme ukriviti na sever bežeči prostor mesta. Če s poglobitvijo omogočimo neposreden pogled in dostop do njega v izteku Miklošičeve ulice, kot to lepo pokaže predlog Odrpatega kroga, nam uspe vrniti Bežigrad v mentalno sliko ožjega mestnega središča. Metaforično, a hkrati tudi povsem stvarno in vsakemu meščanu razumljivo bi nam torej uspelo pripeljati sever, deloma pa tudi zahod mesta prav na Prešernov trg, tja, kjer se v resnici začneja ta del Ljubljane z danes pozabljenim gajem plemenitih in izjemnih Slovencev vred (Navje je od Tromostovja oddaljeno le slabih 1000 metrov). To pa za zavest in počutje prebivalcev sploh niso več majhne in nepomembne stvari. In ta kvaliteta se lahko potem na mnogih že nastavljenih prečnih priložnostih ponavlja na razdalji od obrežja (upajmo, da kmalu ponovno plovne) Ljubljanice prek železnice daleč na vzhod, vse do BTC-ja. Podobno velja za povezavo s Tivolijem, ki jo s poglobitvijo lahko dobimo v



vzdolžni smeri med vzhodom in zahodom, med Šišenskim hribom in Jančami. Naravo okolice mesta lahko na zahodu pripeljemo prav na prag glavnega postajnega trga in jo prek načrtovanega novega mestnega parka vzdolž Navja in z zelenim pasom ob Šmartinski ulici povežemo z žal le še preostankom zelenega klina proti Savi, z drevoredi prečnih cest pa s prostorom vzdolž Ljubljane. Poglobljeni koridor tirnih naprav lahko proti vzhodu nadgradimo v novo vitalno os mesta. Nastal bi novi decumanus kot prehod osvobojenih prečnih povezav med severom in jugom ter kot povezava med okrepljenim središčem javnega življenja, *agoro*, in *emporijem*, mestom trgovine, ki ga danes predstavlja BTC. Oba sta si po klasični tradiciji nekdanja stala nasproti, čeprav so se njune funkcije delno prepletale.² Na nivoju parterja lahko tega in druge koridorje železniških tras, na primer tistega skozi Rožno dolino na Viču in tista, ki potekata skozi zaledje Šiške in Bežigrada, izkoristimo za potek prog mestnega tramvaja, vzdolž njih pa aktiviramo danes hrbtni strani propadlih predmestij.

Z realizacijo za marsikoga presenetljive, a prostorsko in prometno izredno učinkovite zamisli ločnega cestnega *by passa* pod Šišenskim hribom arhitekta Eda Ravnika bi širše mestno središče lahko dolgoročno v celoti razbremenili večine avtomobilskega prometa ter uresničili peš cono z javnimi prevoznimi sredstvi na Slovenski cesti in v širšem mestnem središču. Park Tivoli (z njim pa tudi občutek za širšo geografsko umeščenost mesta) bi lahko znova polno povezali z mestom ter Grajskim gričem na drugi strani. Z boljšo dostopnostjo z javnimi sredstvi in aktiviranjem novih lokacij (Kolizej, Metalka, Šestica...) bi širše mestno središče znova naredili zanimivo za javno življenje, trgovino in za prebivanje.

Kot vidimo, pri poglobitvi ne gre zgolj za kvadratne metre zemljišč okrog potniške postaje. Če bomo ravnali modro in odločno, lahko s poglobitvijo železnice in razvojem učinkovitega javnega prometa aktiviramo velik del neizkoriščenih potencialov mesta.³ Poglobitev je priložnost, da se razvojni impulz znova prenese z obrobja v središče in ponovno aktivira Ljubljana 20. stoletja, ki je z vznikom obrobnihih potrošniških satelitov zašla v razvojno depresijo in se danes vse bolj prazni in propada. Gre za mesto, ki se ga spominjamo še iz zlatih časov promenade in kasneje Nebotičnika, Metanke, Supermarketa, pasaja s cvetličarnami, delikatesami, drogerijami, frizerskimi saloni, kino dvoranami, gledališči, restavracijami in umetniškimi galerijami...

V primerih obeh predlogov ne gre za izmišljene, ampak za odkrite prostorske možnosti, ki v mestu že obstajajo, vidijo pa jih lažje tisti strokovnjaki in ustvarjalci, ki se mestu kontinuirano posvečajo daljše obdobje in ki pri iskanju rešitev niso že vnaprej omejeni z običajno parcialnim interesom naročnika. Gre za prakso, ki sta jo v 20. stoletju k sreči imela priložnost udeležati tako Plečnik kot Ravnika in ki je Ljubljani prinesla odlične rezultate. Oba sta si za mesto po njunem mnenju potrebne naloge večkrat zadajala kar sama.

Kako do cilja

»Mislim, da bo prevladala tretja pot ob splošni retrogradni drži in čisti avtopoetizaciji vodečih Američanov, Švicarjev in Nizozemcev. Arhitektura bo zajedla v socialne razmere, v avtohtone potrebe življenja, v poetiko in podobe realnosti. Arhitektura ne bo več igra, kopičenje artefaktov, bo bolj mesto, bolj *civitas*, kot pa posamezen objekt. Gre za neposreden, etičen, širši, edukativen odnos arhitekture do societete. To je tretja pot ob retrogradni in avtopoetizirajoči, po kateri bo morala iti arhitektura.« (Boris Podrecca)⁴

Čeprav jo glede na avtorja lahko beremo tudi kot samokritiko, se z zgornjo izjavo lahko strinjamo in se nam zdi aktualna tudi glede trenutnega dogajanja v Ljubljani. Povojna revolucija je že desetletja končana, v prostoru je naredila veliko škode, še več si je morda delamo danes, potrošništvo kaže na obrazih kupcev svoj utrujeni obraz. V desetih letih smo Slovenci v svojih glavah bivanjski prostor spremenili v zemljišče, prostor je postal eno od sredstev za pridobivanje denarja, hkrati pa smo kot ponosni prebivalci prestolnice odkrili bogastvo svoje zgodovine, lepoto mestnih ambientov in dosežke naših prednikov. Kvalitet, ki se nam jih pomagajo zavedati tudi vsako leto bolj množični obiskovalci, pa je še mnogo več, tako kot tudi priložnosti za odpravo razvojnih napak in pomanjkljivosti. Pri realizaciji svojih javnih programov

potrebuje Ljubljana sodelovanje mnogih, vzpostavitev ustreznih strokovnih teles in tekoče sodelovanje zainteresirane javnosti. Ta naj omogoči pregledno delovanje, nego in razumevanje mesta, ki bo presegalo zgolj seštevek neto kvadratur ali z dragimi PR službami servirane kolektivne fascinacije.

Richard Burdett, lanski selektor Bienala in svetovalec pri razvoju mest, meni, da je tudi najboljši arhitekt lahko samo toliko dober, kot je dober natečaj.⁵ To smo jasno videli v primeru Kolizeja, kjer pa so stvari kljub medijskemu hujskanju na koncu vendar potekale bolj transparentno, kot se zdaj dogaja s potniško postajo, s skrivnostnim podpisom pogodbe s Trigranitom (govori se, da je realni vložek države in mesta v pogodbi izrazito podcenjen in da je vloga mesta in države pri vodenju investicije in njenem programu podrejena) in nenadnim pojavom ekipe Helmuta Jahna. Jahn gotovo ni arhitekt »tretje poti«, ki bi ga poznavalec tako njegovega poslovno uspešnega in profesionalnega dela kot tudi tradicije urejanja Ljubljane lahko priporočal za takšno nalogo.

Konkretni alternativni predlogi z vsemi prednostmi, ki jih po našem mnenju prinaša poglobitev, so dani. Kako jih uporabiti in kako k sodelovanju in ustvarjalnemu delu privabiti še druge, to je naloga tistih, ki trenutno odločajo o usodi mestnega razvoja. Ker bo stvari, o katerih smo pisali, treba tako ali drugače kmalu realizirati, upajmo, da bodo pri tem pametnejši od prejšnjih.

Opombe:

¹ »Zmagoslavna vrnitev tramvaja v mnogih mestih«, *Delo*, 20. 2. 2007.

² Robert Gilkey Dyck, *Plečnikova Ljubljana: ponovitev klasičnih urbanističnih načrtov*.

³ Ekonomičnost teh posegov bi lahko dodatno upravičevali z eksternimi stroški prometnih zastojev, dvigom kvalitete življenja in posledično s trajnostjo naložb v mestu.

⁴ *Plečnik, Ljubljana, et cetera*, Boris Podrecca v pogovoru z Darinko Kladnik o razstavi v Gradcu. O Plečniku in vsem, kar ga še veže nanj: *Katalog k razstavi*, 2003.

⁵ Intervju, Richard Burdett, »Med fizično in politično strukturo mest je dinamični odnos«, *ORIS*, št. 42, 2006.

neposredni demokraciji se obetajo boljši časi

miha burger



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

kronika

V sredo, 13. decembra zvečer se je v razstavnem salonu Kresije zgodilo tisto, zaradi česar lahko zapišemo naslovni stavek.

Martin Luter je verjel, da lahko človek sam razume in sprejme božjo besedo, da ne rabi toliko posrednikov niti jim ne rabi toliko plačevati, da mu razložijo božjo besedo, in da ni prav, da ti posredniki tistim, ki več plačajo, razlagajo božjo besedo bolj njim v prid. Zapisal je, kako zmanjšati balastno posredništvo, in zapis pribil na neka vrata. Dovolj ljudi je sprejelo njegovo vero in narejen je bil korak k tistemu, kar je bolj prav.

To, kar je božja beseda, lahko danes enačimo z vsem, kar se imenuje interes Celote, vse, kar je javni oz. skupni interes. Današnje predstavnike oblasti in različne razlagalce lahko mirno enačimo z božjimi posredniki, duhovščino v Lutrovih časih. Tudi danes ne potrebujemo toliko razlagalcev tega, kaj je skupni, javni interes, tudi danes moramo preprečevati, da ti predstavniki razlagajo javni interes v prid tistim, ki več plačajo!

Verjamem, da se bližamo trenutku, ko bo dovolj ljudi spoznalo, da lahko sami, neposredno odločajo, katere rešitve javnih, skupnih zadev jim bolj ustrezajo. Ugotovili bodo, da potrebujejo razlagalcev in posrednikov, ki bi odločali namesto njih, katere rešitve so boljše zanje. Splet okoliščin bo pripomogel, da bo dovolj ljudi to sprejelo in ugotovilo, da s svojo aktivnostjo lahko prisilijo upravljavce skupnih zadev k tistemu, kar je bolj prav. Namesto posrednikov in predstavnikov bomo imeli le izvoljene upravljavce, ki bodo delovali le tako, kot zahteva skupni interes, in javnih zadev ne bodo več mogli izkoriščati za lastno bogatenje in za tiste, ki več plačajo.

Neposredni demokraciji se obetajo boljši časi. Neposredna demokracija je v našem primeru dovolj strokovne civilne družbe, ki je v sredo, 13. decembra zvečer jasno povedala, kaj je bolj prav za naše glavno mesto glede poglobitve železnice. V bistvu so samo izrazili strinjanje s tem, za kar se generacije arhitektov zavzemajo že več kot sto let! In kakršno koli dodatno pojasnjevanje in razlaganje in prepričevanje o nuji poglobitve železnice znotraj stroke od tega večera dalje sploh ni potrebno! Potrebni so le vztrajanje pri doseženi poziciji in vse možne aktivnosti, da se to, kar je neposredna demokracija v sredo zvečer dosegla, tudi udejanji. Seveda predvsem v soočenju z različnimi predstavniki in razlagalci, ki bodo večkrat, hote ali nehote, poskušali delovati kot duhovščina v Lutrovih časih. To je treba vzeti v zakup, ne smemo si delati utvar, da se morda ne bo zgodilo. Zato je nujno, da se formira operativna skupina, za katero stoji vsa izražena neposredna demokracija, vsaka izrečena beseda strokovne civilne družbe, zabeležena v sredo zvečer, ponovljena še v vseh aktivnostih in oblikah, ki bodo sledile. Nekateri primeri formiranja takšnih operativnih skupin obstajajo. Čeprav je neposredna demokracija pri nas dokaj nepoznana ali celo smešna in velikokrat primerjana z obdobjem samoupravnega socializma, pa ravno dogodek v sredo zvečer obeta njene bolj-

še čase. Društvo arhitektov Ljubljana lahko formira takšno operativno skupino, ki bo uporabila vsa sredstva in orodja neposredne demokracije.

Če ob tem primeru ne bo zaživela, se bo javni interes, usoda mesta zgodila po volji tistih, ki bodo več plačali.

V sredo, 13. decembra zvečer se je v razstavnem salonu Kresije zgodilo tisto, zaradi česar lahko zapišemo naslovni stavek.

Martin Luter je verjel, da lahko človek sam razume in sprejme božjo besedo, da ne rabi toliko posrednikov niti jim ne rabi toliko plačevati, da mu razložijo božjo besedo, in da ni prav, da ti posredniki tistim, ki več plačajo, razlagajo božjo besedo bolj njim v prid. Zapisal je, kako zmanjšati balastno posredništvo, in zapis pribil na neka vrata. Dovolj ljudi je sprejelo njegovo vero in narejen je bil korak k tistemu, kar je bolj prav.

To, kar je božja beseda, lahko danes enačimo z vsem, kar se imenuje interes Celote, vse, kar je javni oz. skupni interes. Današnje predstavnike oblasti in različne razlagalce lahko mirno enačimo z božjimi posredniki, duhovščino v Lutrovih časih. Tudi danes ne potrebujemo toliko razlagalcev tega, kaj je skupni, javni interes, tudi danes moramo preprečevati, da ti predstavniki razlagajo javni interes v prid tistim, ki več plačajo!

Verjamem, da se bližamo trenutku, ko bo dovolj ljudi spoznalo, da lahko sami, neposredno odločajo, katere rešitve javnih, skupnih zadev jim bolj ustrezajo. Ugotovili bodo, da potrebujejo razlagalcev in posrednikov, ki bi odločali namesto njih, katere rešitve so boljše zanje. Splet okoliščin bo pripomogel, da bo dovolj ljudi to sprejelo in ugotovilo, da s svojo aktivnostjo lahko prisilijo upravljavce skupnih zadev k tistemu, kar je bolj prav. Namesto posrednikov in predstavnikov bomo imeli le izvoljene upravljavce, ki bodo delovali le tako, kot zahteva skupni interes, in javnih zadev ne bodo več mogli izkoriščati za lastno bogatenje in za tiste, ki več plačajo.

Neposredni demokraciji se obetajo boljši časi. Neposredna demokracija je v našem primeru dovolj strokovne civilne družbe, ki je v sredo, 13. decembra zvečer jasno povedala, kaj je bolj prav za naše glavno mesto glede poglobitve železnice. V bistvu so samo izrazili strinjanje s tem, za kar se generacije arhitektov zavzemajo že več kot sto let! In kakršno koli dodatno pojasnjevanje in razlaganje in prepričevanje o nuji poglobitve železnice znotraj stroke od tega večera dalje sploh ni potrebno! Potrebni so le vztrajanje pri doseženi poziciji in vse možne aktivnosti, da se to, kar je neposredna demokracija v sredo zvečer dosegla, tudi udejanji. Seveda predvsem v soočenju z različnimi predstavniki in razlagalci, ki bodo večkrat, hote ali nehote, poskušali delovati kot duhovščina v Lutrovih časih. To je treba vzeti v zakup, ne smemo si delati utvar, da se morda ne bo zgodilo. Zato je nujno, da se formira operativna skupina, za katero stoji vsa izražena neposredna demokracija, vsaka izrečena beseda strokovne civilne družbe, zabeležena v sredo zvečer, ponovljena še v



vseh aktivnostih in oblikah, ki bodo sledile. Nekateri primeri formiranja takšnih operativnih skupin obstajajo. Čeprav je neposredna demokracija pri nas dokaj nepoznana ali celo smešena in velikokrat primerjana z obdobjem samoupravnega socializma, pa ravno dogodek v sredo zvečer obeta njene boljše čase. Društvo arhitektov Ljubljana lahko formira takšno operativno skupino, ki bo uporabila vsa sredstva in orodja neposredne demokracije. Če ob tem primeru ne bo zaživela, se bo javni interes, usoda mesta zgodila po volji tistih, ki bodo več plačali.

potniški center ljubljana ali poglobitev - stotič

aleš vrhovec



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Ali je vprašanje Potniškega centra Ljubljana in v tem kontekstu poglobitev železnice res ključno vprašanje, na katerem stoji in pade urbani razvoj celotnega mesta? Ali je ta problem res toliko nadrejen vsem ostalim urbanističnim zagatam Ljubljane, da se o čem drugem sploh nima smisla pogovarjati, dokler ne najdemo ustreznega odgovora nanj?

Odgovor je po mojem mnenju dvojen. Po eni strani je ta urbanistični izziv le eden v nizu problemov mesta, nič pomembnejši, denimo, od vprašanj mirujočega prometa, mestnih vpadnic ali cestne železnice. V strokovnih debatah je izrazito precenjen, predvsem pa nesimpatičen v smislu, da vedno znova paralizira razmišljanje na način »dokler ne rešimo poglobitve železnice, se o tem in onem ne da niti pogovarjati...«. Po drugi strani pa ima v resnici vlogo potencialnega rešitelja gordijskega voza ljubljanskega urbanizma, vendar iz povsem drugih razlogov, kot misli velik del strokovne javnosti, zlasti tisti del, ki goreče zagovarja poglobitev železnice.

Osebnost se s problematiko bolj ali manj kontinuirano srečujem že vse od leta 1992. Začelo se je s skupino za proučitev variantnih zasnov vozlišča in postaje v okviru ljubljanskega urbanističnega zavoda (vodja Marjan Vrhovec; Zorko, Glažar) in njenim triletnim intenzivnim preigravanjem različnih scenarijev, vključno s poglobitvijo. Nadaljevalo se je študijsko z mentorstvom trimesečnega seminarja pri prof. Janezu Koželju na temo postaje in (zaenkrat) zaključilo z zmago na mednarodnem urbanističnem natečaju za PCL (Klanjšček, Pavlin, Lavrič) in nato izdelavo lokacijskega načrta. Dovolj, da lahko mirno rečem – res je, poglobitev železnice bi bila za razvoj Ljubljane daleč najboljša rešitev. A z opombo – podobno, kot je mercedes S 500 daleč boljši od golfa 1.9 TDI. Avto je namreč toliko boljši, da je že skoraj nesramno, da golfe sploh še proizvajajo – pa vendar se večina vozi prav z njimi, in to z velikim zadovoljstvom.

V kontekstu reševanja problematike železniškega vozlišča, potniške postaje in nivelete tirov si morajo država, mesto in stroka postaviti nekaj temeljnih vprašanj – seveda potem, ko jim bo postalo dokončno jasno, da gre za prestolnico, regionalno središče in evropsko vozlišče obenem, zaradi česar so se o tem dolžni spraševati, in to skupaj.

Prvo je gotovo vprašanje ekonomskega praga mesta. Kakšen je realen finančni domet Ljubljane danes in kakšne so finančne ambicije mesta v prihodnosti? Nedvomno se je ta prag v petnajstih letih bistveno zvišal, na ravni države smo s pogovora o desetinah milijonov preskočili na stotine in še pred desetletjem nepredstavljive številke so danes nekako domače. Denarja v obtoku je torej verjetno dovolj, toda upoštevati je treba tudi druge pokazatelje stanja, ki govorijo o komaj obstoječem potniškem prometu na železnici, o katastrofalni komunalni (ne)urejenosti mesta in demografski podhranjenosti regije.

Drugo je vprašanje urbanega menedžmenta, ki v tekmi primerjalnih prednosti evropskih mest postaja ključen. Brez profesionalnega ekonomskega vodenja mesto sicer lahko preživi, ne more pa prosperirati (Ljubljana je dokaz za oboje). Samo takšen menedžment, podprt z infrastrukturo ustrezne organizacije (agencija, javno-zasebno partnerstvo), lahko transparentno usklajuje interese mesta, stroke in vlagateljev. In pometa z današnjim naivnim in škodljivo nedoraslim vodenjem npr. investicije PCL Zahod (znameniti Trigrit), kjer uradnik MOL-a in peščica »prostovoljcev« poleg vseh rednih službenih obveznosti koordinira še investicijo 200 milijonov evrov. Pomislimo – podjetje z letnim prometom 40 milijonov evrov ima po slovenskih standardih vsaj 50 zaposlenih, službo za razvoj in strategijo, predvsem pa vizijo in odločno vodstvo, ki svojih položajev ne bo kar tako prepustilo tujemu partnerju.





Naslednja je problematika urbanističnega planiranja. To je kot stroka v globoki krizi, še huje, v resnici sploh ne obstaja več, saj ni več organizacijske infrastrukture zanj, interes za to dejavnost pa je tudi povsem usahnil. Dobro arhitekturo še nekako spravi skupaj arhitekt na svoji jedilni mizi; pri urbanizmu je to izključeno. Ravno tako kompleksne naloge, kot je PCL, kjer vedno znova trčimo ob zid, kažejo na nujnost ponovne uveljavitve planerske stroke v vseh njenih razsežnostih, od kreativnega ukvarjanja z mestom do ustanovitve neizogibne agencije za urbanizem Ljubljane, kjer bo vsak hip kakih trideset arhitektov, urbanistov, krajinskih arhitektov, komunalcev in prometnikov na voljo predvsem mestu, potem šele tudi investitorjem. To je mesto dolžno meščanom in državi.

Zadnje, pa morda najpreprostejše vprašanje, ki lahko razreši dileme v zvezi s poglobitvijo, je vprašanje hitre železnice. Tu je zadeva preprosta – če bo hitra železnica tekla prek Slovenije (o tem marsikdo v tujini ni prav prepričan), potem mora skozi Ljubljano, in to skozi njeno središče. Nujen je torej predor pod Rožnikom, edino smiselno je predor podaljšati še do Most ter temeljito razmisliti o možnostih poteka tovarne proge po isti podzemni trasi pod Rožnikom. Drugega odgovora kot poglobitev železnice v takem primeru sploh ni.

Kar v primeru strokovnih in laičnih pogovorov o tej in podobni problematiki, ki zadeva razvoj mesta, nekako moti, je stalno razmišljanje v slogu »vse ali nič«. Danes je vse v zvezi z železnico in postajo v mestu v čistem razsulu, ko pa najdemo dokončno rešitev (npr. poglobitev), pride zlati vek – vse bo urejeno, delujoče in donosno. Vmes ni ničesar. Nobene zmernosti, nobenega postopnega reševanja problemov, nikakršnih 10 malih korakov za takojšnje izboljšanje stanja, na primer promoviranja in stimuliranja javnega prometa, ureditve minutnega parkiranja pred postajo in ureditve restavracije v stari železniški postaji. Takšni posegi bi lahko znatno izboljšali kvaliteto uporabe prostora, nena zadnje pa bi lahko tudi katero od »megaidej« postavili v povsem novo luč.

Moti pa tudi nereflektiran in sovražno-servilen odnos do vloge kapitala pri izgradnji mesta. Sovražnost je brez izjeme prva reakcija, dokler si investitor z dovolj vztrajnosti in moči ne prisluži čiste ponižnosti. O partnerstvu na ravni mesta in stroke ter kapitala ne zmore razmišljati nihče, kaj šele o usmerjanju in celo zvitosti pri lobiranju za širše interese. Pa vendar bi ta odnos moral biti pozitiven, saj gre za tipično situacijo »dobiš-dobim«, ki prinaša zavirljive rezultate. Gradnja je primarno ekonomska operacija, je, rečeno s parafrazo »new age« gledanja, umestitev kapitalske energije v prostor. Zadostuje, če si priključimo v spomin ljubljanski primer – idilično obravnavana stara Ljubljana je v resnici tipična neskrupulozna zemljiška špekulacija, kjer so v obdobju blaginje lesene koče pod gradom nadomestile baročne večnadstropnice, locirane stikoma druga do druge, z dodatno hišo na dvorišču za kar največji dobiček. Mesto je reguliralo le dvoje – višino in stavbno linijo, a vendar dovolj, da je ta arhitektura danes vredna občudovanja.

Na tem mestu nastopi spoznanje o nujnosti strategije mesta, ki bo usmerjala interes kapitala, mu dajala priložnost in poligon za uresničitev. Arhitekturna stroka je dolžna pri tem prevzeti aktivnejšo vlogo, bodisi v sklopu strokovne službe mestne občine, bodisi v sklopu neizogibnega urbanisti-

čnega sveta, bodisi pri pobudah za ustanovitev kompetentnega urbanističnega servisa mesta. Sama mora vzpostaviti način organiziranja in platformo delovanja, ki ji bosta zagotavljala mesto pri odločanju in podeljevala vlogo skrbnika javne koristi.

Vrnimo se k poglobitvi in njeni »odrešilnosti«. Amsterdam je leta 2005 zasnoval marketinško iniciativo, ki naj bi mesto profilirala kot prvorazredno poslovno in logistično vozlišče na ravni Pariza, Bruslja in Frankfurta. Okostje uradne mestne vizije do leta 2020, katere prioritete so »talent, rast, atmosfera, prostor in ugled«, je izgradnja nekaj milijonov m² površin v predpisanem razmerju 45 % stanovanj, 45 % poslovnih in 10 % javnih programov ter izgradnja superzmogljive železniške mreže. V okviru milijardne operacije so se odločili tudi za odstranitev moteče glavne železniške postaje z brega reke Ij in umestitev pod zemljo, kamor bodo šli tudi praktično vsi tiri znotraj mesta. Potrebne so torej vizija, izdelana strategija in umestitev v kar najširšo poslovno operacijo, ki bo ustvarila ogromen dobiček – in šele potem je mogoče razmišljati o poglobitvi, ki bo v primerjavi z vsem drugim mala malica. Poglobitev je lahko samo posledica, nikakor pa ne povod – vse drugo je naivnost, ki ne govori v prid stroki. Tudi in še posebno ne v ljubljanskem primeru.

Ali je vprašanje Potniškega centra Ljubljana in v tem kontekstu poglobitev železnice res ključno vprašanje, na katerem stoji in pade urbani razvoj celotnega mesta? Ali je ta problem res toliko nadrejen vsem ostalim urbanističnim zagatam Ljubljane, da se o čem drugem sploh nima smisla pogovarjati, dokler ne najdemo ustreznega odgovora nanj?

Odgovor je po mojem mnenju dvojen. Po eni strani je ta urbanistični izziv le eden v nizu problemov mesta, nič pomembnejši, denimo, od vprašanj mirujočega prometa, mestnih vpadnic ali cestne železnice. V strokovnih debatah je izrazito precenjen, predvsem pa nesimpatičen v smislu, da vedno znova paralizira razmišljanje na način »dokler ne rešimo poglobitve železnice, se o tem in onem ne da niti pogovarjati...«. Po drugi strani pa ima v resnici vlogo potencialnega rešitelja gordijskega voza ljubljanskega urbanizma, vendar iz povsem drugih razlogov, kot misli velik del strokovne javnosti, zlasti tisti del, ki goreče zagovarja poglobitev železnice.

Osebo se s problematiko bolj ali manj kontinuirano srečujem že vse od leta 1992. Začelo se je s skupino za proučitev variantnih zasnov vozlišča in postaje v okviru ljubljanskega urbanističnega zavoda (vodja Marjan Vrhovec; Zorko, Glažar) in njenim triletnim intenzivnim preigravanjem različnih scenarijev, vključno s poglobitvijo. Nadaljevalo se je študijsko z mentorstvom trimesečnega seminarja pri prof. Janezu Koželju na temo postaje in (zaenkrat) zaključilo z zmago na mednarodnem urbanističnem natečaju za PCL (Klanjšček, Pavlin, Lavrič) in nato izdelavo lokacijskega načrta. Dovolj, da lahko mirno rečem – res je, poglobitev železnice bi bila za razvoj Ljubljane daleč najboljša rešitev. A z opombo – podobno, kot je mercedes S 500 daleč boljši od golfa 1.9 TDI. Avto je namreč toliko boljši, da je že skoraj nesramno, da golfe sploh še proizvajajo – pa vendar se večina vozi prav z njimi, in to z velikim zadovoljstvom.

V kontekstu reševanja problematike železniškega vozlišča, potniške postaje in nivelete tirov si morajo država, mesto in stroka postaviti nekaj temeljnih



vprašanj – seveda potem, ko jim bo postalo dokončno jasno, da gre za prestolnico, regionalno središče in evropsko vozlišče obenem, zaradi česar so se o tem dolžni spraševati, in to skupaj.

Prvo je gotovo vprašanje ekonomskega praga mesta. Kakšen je realen finančni domet Ljubljane danes in kakšne so finančne ambicije mesta v prihodnosti? Nedvomno se je ta prag v petnajstih letih bistveno zvišal, na ravni države smo s pogovora o desetinah milijonov preskočili na stotine in še pred desetletjem nepredstavljive številke so danes nekako domače. Denarja v obtoku je torej verjetno dovolj, toda upoštevati je treba tudi druge pokazatelje stanja, ki govori o komaj obstoječem potniškem prometu na železnici, o katastrofalni komunalni (ne)urejenosti mesta in demografski podhranjenosti regije.

Drugo je vprašanje urbanega menedžmenta, ki v tekmi primerjalnih prednosti evropskih mest postaja ključen. Brez profesionalnega ekonomskega vodenja mesto sicer lahko preživi, ne more pa prosperirati (Ljubljana je dokaz za oboje). Samo takšen menedžment, podprt z infrastrukturo ustrezne organizacije (agencija, javno-zasebno partnerstvo), lahko transparentno usklajuje interese mesta, stroke in vlagateljev. In pomete z današnjim naivnim in škodljivo nedoraslim vodenjem npr. investicije PCL Zahod (znameniti Trigrit), kjer uradnik MOL-a in peščica »prostovoljcev« poleg vseh rednih službenih obveznosti koordinira še investicijo 200 milijonov evrov. Pomislimo – podjetje z letnim prometom 40 milijonov evrov ima po slovenskih standardih vsaj 50 zaposlenih, službo za razvoj in strategijo, predvsem pa vizijo in odločno vodstvo, ki svojih položajev ne bo kar tako prepustilo tujemu partnerju.

Naslednja je problematika urbanističnega planiranja. To je kot stroka v globoki krizi, še huje, v resnici sploh ne obstaja več, saj ni več organizacijske infrastrukture zanj, interes za to dejavnost pa je tudi povsem usahnil. Dobro arhitekturo še nekako spravi skupaj arhitekt na svoji jedilni mizi; pri urbanizmu je to izključeno. Ravno tako kompleksne naloge, kot je PCL, kjer vedno znova trčimo ob zid, kažejo na nujnost ponovne uveljavitve planerske stroke v vseh njenih razsežnostih, od kreativnega ukvarjanja z mestom do ustanovitve neizogibne agencije za urbanizem Ljubljane, kjer bo vsak hip kakih trideset arhitektov, urbanistov, krajinskih arhitektov, komunalcev in prometnikov na voljo predvsem mestu, potem šele tudi investitorjem. To je mesto dolžno meščanom in državi.

Zadnje, pa morda najpreprostejše vprašanje, ki lahko razreši dileme v zvezi s poglobitvijo, je vprašanje hitre železnice. Tu je zadeva preprosta – če bo hitra železnica tekla prek Slovenije (o tem marsikdo v tujini ni prav prepričan), potem mora skozi Ljubljano, in to skozi njeno središče. Nujen je torej predor pod Rožnikom, edino smiselno je predor podaljšati še do Most ter temeljito razmisliti o možnostih poteka tovarne proge po isti podzemni trasi pod Rožnikom. Druga odgovora kot poglobitev železnice v takem primeru sploh ni.

Kar v primeru strokovnih in laičnih pogovorov o tej in podobni problematiki, ki zadeva razvoj mesta, nekako moti, je stalno razmišljanje v slogu »vse ali nič«. Danes je vse v zvezi z železnico in postajo v mestu v čistem razsulu, ko pa najdemo dokončno rešitev (npr. poglobitev), pride zlati vek – vse bo urejeno, delujoče in donosno. Vmes ni ničesar. Nobene zmernosti, nobenega postopne-





ga reševanja problemov, nikakršnih 10 malih korakov za takojšnje izboljšanje stanja, na primer promoviranja in stimuliranja javnega prometa, ureditve minutnega parkiranja pred postajo in ureditve restavracije v stari železniški postaji. Takšni posegi bi lahko znatno izboljšali kvaliteto uporabe prostora, nenazadnje pa bi lahko tudi katero od »megaidej« postavili v povsem novo luč.

Moti pa tudi nereflektiran in sovražno-servilen odnos do vloge kapitala pri izgradnji mesta. Sovražnost je brez izjeme prva reakcija, dokler si investitor z dovolj vztrajnosti in moči ne prisluži čiste ponižnosti. O partnerstvu na ravni mesta in stroke ter kapitala ne zmore razmišljati nihče, kaj šele o usmerjanju in celo zvitosti pri lobiranju za širše interese. Pa vendar bi ta odnos moral biti pozitiven, saj gre za tipično situacijo »dobiš-dobim«, ki prinaša zavirljive rezultate. Gradnja je primarno ekonomska operacija, je, rečeno s parafrazo »new age« gledanja, umestitev kapitalske energije v prostor. Zadostuje, če si priključimo v spomin ljubljanski primer – idilično obravnavana stara Ljubljana je v resnici tipična neskrupulozna zemljiška špekulacija, kjer so v obdobju blaginje lesene koče pod gradom nadomestile baročne večnadstropnice, locirane stikoma druga do druge, z dodatno hišo na dvorišču za kar največji dobiček. Mesto je reguliralo le dvoje – višino in stavbno linijo, a vendar dovolj, da je ta arhitektura danes vredna občudovanja.

Na tem mestu nastopi spoznanje o nujnosti strategije mesta, ki bo usmerjala interes kapitala, mu dajala priložnost in poligon za uresničitev. Arhitekturna stroka je dolžna pri tem prevzeti aktivnejšo vlogo, bodisi v sklopu strokovne službe mestne občine, bodisi v sklopu neizogibnega urbanističnega sveta, bod-

isi pri pobudah za ustanovitev kompetentnega urbanističnega servisa mesta. Sama mora vzpostaviti način organiziranja in platformo delovanja, ki ji bosta zagotavljala mesto pri odločanju in podeljevala vlogo skrbnika javne koristi.

Vrnimo se k poglobitvi in njeni »odrešilnosti«. Amsterdam je leta 2005 zasnoval marketinško iniciativo, ki naj bi mesto profilirala kot prvorazredno poslovno in logistično vozlišče na ravni Pariza, Bruslja in Frankfurta. Okostje uradne mestne vizije do leta 2020, katere prioritete so »talent, rast, atmosfera, prostor in ugled«, je izgradnja nekaj milijonov m² površin v predpisanem razmerju 45 % stanovanj, 45 % poslovnih in 10 % javnih programov ter izgradnja superzmogljive železniške mreže. V okviru milijardne operacije so se odločili tudi za odstranitev moteče glavne železniške postaje z brega reke IJ in umestitev pod zemljo, kamor bodo šli tudi praktično vsi tiri znotraj mesta. Potrebne so torej vizija, izdelana strategija in umestitev v kar najširšo poslovno operacijo, ki bo ustvarila ogromen dobiček – in šele potem je mogoče razmišljati o poglobitvi, ki bo v primerjavi z vsem drugim mala malica. Poglobitev je lahko samo posledica, nikakor pa ne povod – vse drugo je naivnost, ki ne govori v prid stroki. Tudi in še posebno ne v ljubljanskem primeru.



Ij - diznilend

edo ravnika ml.



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

I Disneyland ni le hiša za gradom in ostali primeri. Disneyland je ljubljanska fakulteta za arhitekturo. Strokovna publicistika, ki nima prostora za dejstvo, da je prostor plen roparjev. Disneyland so oprani možgani mlade generacije arhitektov. To sta zbornica in društvo. Disneyland je nerazumevanje dejstva, da ministri ne prej v Jugoslaviji ne danes niso na položajih da se brigajo za okolje temveč da ustrezajo interesom, ki jim nese zloraba okolja za kuliso skrbi zanj. Disneyland so apeli na režim naj v javnem interesu ukrepa proti svojim klientom.

Raven strokovne diskusije je mizerna. Premetava se koncepte, ki ne naredijo nobene zareze več¹. Povedano je revno, brez tehnike urbanističnega metjeja. Diskusije o strokovnih zadevah so spleti legend. V slogu peticije se sprašuje zakaj ali zakaj ne to ali ono. Ideje se ne krešajo druga ob drugi in zato ne oblikujejo. Zagotovo vemo dvoje: (1) od generacij arhitektov in urbanistov, diskvalificiranih v desetletjih servilnosti ne gre pričakovati ničesar več. (2) na vsakem kupu gnoja na koncu vedno požene sveža rast². K slednjemu prispevam z vztrajanjem pri osvetlitvi geneze katastrofalnega stanja v slovenskem urbanizmu. Komu na čast bi se moral pretvarjati kako pri nas ni ekscesov, ki jih vidimo povsod v vzhodni Evropi in na Balkanu. Posebnost Doline šentflorjanske je le naivna vera, da se da gnolobo premazati s hinavščino.

Mafija—oznaka za sprego oblasti s klienti—zahteva zase in za svoje projekte respekt. Reče si "kapital", pa "razvoj" in "napredek". Hoče pozitivno konotacijo. Kdor jim nasprotuje je nor, provincialen, zaplotniški. Vendar prav izsiljevanje družbene sprejemljivosti, ki je nimaš, kaže kaj si. Da so lopovski projekti mestotvorni dokazuješ s plačano promocijo, ki se javne diskusije izogne kot kuge. Mafija torej ni primarna kategorija, kot bi šlo za živalsko vrsto. Naziv pritiče njim, ki ga zaslužijo po načinu delovanja. Njihov kapital je zloraba oblasti in državne uprave, manipulacija mestne urbanistične službe, institucij ter strokovnih združenj in servilna kooperativnost posameznikov, ki naj bi bili prominentni v stroki. Obratni kapital "kapitala" so mestni ter državni proračun ter mestna renta. "Kapital" zabrede v težave, ko se mu izmakne kapital iz prejšnjih dveh stavkov.

Ni več projekta v mestu, ki bi ga ta gospoda dala na mizo, pa ne bi bili ljudje kategorično proti. Ljudje nasprotujejo vizijam iz zadrnosti. Ne. Ljudje so siti za njihovimi hrbti zmenjenih projektov, vedno istih problematičnih nosilcev, večno istega zakulisja, preplačevanja vedno istim monopolistom. Projektov, ki lažejo o svojih pravih namenih in katere privič vidijo tik pred realizacijo v obliki, zmenjeni drugje³. Projekti, ki ne nastanejo po tej poti, so deležni avtomatične sabotaže. Odnos do njih je zero tolerance. Da se bo tu kaj spremenilo bo potreben kvantni preskok v kvaliteti politike, ne stroke.

V Ljubljani od sedemdesetih let do danes ni bilo projekta, ki ne bi bil zastavljen z namenom preliti del proračunskega denarja po zakulisnem dogovoru. Zato v Ljubljani od leta 1975 ni spiska potrjenih projektov—stanje ne more ne

biti naklepno—ki bi vsako leto angažirali del proračuna za dolgoročne posege v javnem interesu.

Zajedanci mestne rente ne marajo urbanizma. Nočejo opredelitev namembnosti, veljavnih načrtov, razvojnih usmeritev, ker hočejo sproti arbitriranje, kakor komu uspe zaseči del mestnega prostora⁴ in kakor se mu špekulacija izide v danem trenutku. Enako nočejo odločanja o mestnih zadevah z idealnim instrumentom referendum. Ali ne bi bilo lepo začeti s trdnim mandatom za kar si se prej prepričal, da ljudje hočejo⁵. Vendar jih mandat meščanov za mestotvorne projekte ne zanima. Ljubljana nima urbanističnega načrta ker ga ne sme imeti. Postopki so dolgotrajni in zapleteni, da se jih ne loti nihče, ki vnaprej ne ve da se bodo izšli v njegovo korist.

V obtoku je laž o irelevantnosti urbanističnih načrtov kot 'spiskih želja' brez teže. Urbanistični načrt ima ogromno težo, če za njim stoji kredibilna oblast, ki za to ne potrebuje kapitala, razen moralnega. Urbanistični red se enako kot pravni vzpostavi z dolgoročno korektnimi postopki. Slovenska politična kasta ima polna usta pravne države, a ne razume, da je urbanistični red integralen del pravnega reda. V teh krogih velja, da je urejanje urbanističnih zadev v vrha v korist klientov odpustljivo kavalirstvo. Če je aparat, ki naj bi skrbel za urbanizem korumpiran, niso te razmere nič drugačne kot tiste v policiji, pravosodju in zakonodaji. Enako je korumpiran najprej—pred vsemi drugimi vplivi—od političnega arbitriranja. Na to podlago se vsedejo združbe in špekulanti. Danes politični mandat pomeni proste roke za vsaj sve leti malverzacij s prostorom. Ni ga, ki bi to videl drugače.

Segrevanje ozračja je prvi primer ob katerem bo človeštvo za svoje preživetje terjalo moralno trdne, izobražene in poštene politične elite, z železno voljo uveljavljati skupne interese. Politiko, ki ne pozna klientelizma. Integriteta politike postaja smrtno resna praktična zadeva, politični klientelizem neznošno družbeno breme, zloraba prostora in okolja za profit zločin proti človeštvu. V dokaz da v tem prepričanju nisem sam, citat⁶, s pripombo, da bo to predmet naslednje revolucije. Še vsaka doslej se je morala zgoditi, da je pometla s privilegiji butastih in požrešnih škodljivcev. Ti scene še nikoli niso zapustili na podlagi izsledkov notranjega nadzora.

Mesta se gradijo postopoma. Urbino in London nastaneta ko vsaka generacija nekaj doda na kar je zgradila prejšnja in zbere del denarja v ta namen. Zato morajo biti sheme razvoja dolgoročne. Od Grkov in srednjega veka naprej meščani živijo na kupu. V začetku iz obrambnih razlogov, potem vse bolj zaradi drugih prednosti. Koncentracija denarja in znanja, sodelovanje za skupne cilje, vse tisto, o čemer se urbanist uči v šoli, je dodana vrednost uspešne skupnosti, več kot vsota naporov posameznikov. Enako spoznanje, da tisto, kar naredi mesto učinkovito, kompaktno bivanje pa znosno in lepo, daleč presega individualne možnosti.



Ko po lastni izbiri živiš na tesnem prostoru mesta je pomembno da aglomeracija deluje, da so parki in palače urejeni po mestno, da vrtnarstvo in arhitektura pokažeta kaj zmoreta. To naredi mesto večje. V njem se lažje diha. V mestu se najde dovolj ljudi za eno dvorano ljubiteljev Wagnerja in dovolj takih, ki svoje mesto projicirajo v svet. Ti imajo dovolj vpliva, da o koncertnih programih ne odločajo ljubitelji narodnih poskočnic, o železnici v mestu pa ne špekulanti z mestnimi zemljišči. Ljubljana nima drevoredov, zato pa ima sistem cestarsko zaglajenih in avtocestarsko ukrivljenih vpadnic ter ringov, ki služijo dvakrat dnevnomu premeščanju mase avtomobilov z ene periferije na drugo, v mirnejših obdobjih pa so idealne piste podivjanim motoristom.

Koncentracija prebivalstva z visokim izobrazbenim povprečjem pomeni koncentracijo finančne moči. K tej moči v zdravem mestu spada moč odločanja o mestni renti, v kolikor to ni drugače urejeno⁷. To spoznanje ne uide zajedalcem⁸. Ljubljanskemu meščanu, ki nesporno ima evropsko mestno kulturo, "kapital" soli pamet kako se mora obnašati, da bo Evrope vreden ter mu prireja mestne parametre za svoj profit. Instrumenti za financiranje mesta so lahko v enem mestu usmerjeni v vse kar je mestno, nakar mesto prosperira, drugo mesto, katerega meščani so za mestno ograjo spravljena divjačina parazitov in se temu ne uprejo, se ne razvija, ker "ni denarja"⁹.

Kaj je v ljubljanskem urbanizmu mafijško? Skvadristična geneza današnjega stanja. Z večdesetletnim odvajanjem mestotvornim projektom potrebnega denarja v žepe parazitov je Ljubljana njihova žrtev enako kot je z onesnaženjem načeta smreka žrtev lubadarja. V desetletjih zlorab oslabljeni javni interesi se ne more upirati zajedalcem. Zato mesto odмира.

Projekti v zadnjem delu tega prispevka bi rešili temeljne urbanistične probleme v Ljubljani. Uspešno bi konkurirali za evropska sredstva, pritegnili bi zdrav zasebni kapital. Vsi imajo nepremostljiv hendikep: ko gre za evropska sredstva ne sme biti na mizi projektov, ki bi s strokovno utemeljenostjo konkurirali projektom za potrebe transmisije mestne rente v zasebne žepe. Če jih kdo vendarle vsili na mizo niso realni, zato niso posredovani naprej. Ker za Evropo sprejemljivih projektov "kapital" nima in ker ne pride v poštev da bi jih imel kdorkoli drug, jih nima Ljubljana. Tako Ljubljana plačuje ceno "kapitalu" z zaostajanjem za primerljivimi evropskimi mesti.

Razumeti gre zakaj "kapital" ne sprejema strokovno utemeljenih projektov v javnem interesu. Bolj je projekt členjen, sestavljen iz prepletenih elementov, ki skupaj dajejo sinergične učinke, kompakten, tehnično zahteven, bolj z istovrstnimi posegi rešuje več problemov hkrati, bolj so detajli premišljeni in cena razporejena na postavke, kjer se pojavlja le enkrat, bolj so tehnično zahtevni, skratka težji so, manjša je marža, manj možnosti za ribarjenje v kalnem in utemeljevanje podražitev z lažnimi argumenti, bolj se denar obrača v javno dobro. Transparenten in kvaliteten projekt je za "kapital" nezanimiv. Ta hoče surogat urbanizma in mir pred urbanizmom. In tako je Disneyland tudi

naivna vera v konstruktivno razpravo s "kapitalom". Kako mu je treba strpno predstaviti strokovna stališča, nakar bo prepoznal njihovo težo in jih sprejel za svoja. To je enako absurdno, kot bi hoteli vzpostaviti dialog—ad rem, bog ne daj ad personam—s podganami o deratizaciji.

II

Pri tradiciji, ki jo stroka ima v Sloveniji, je bilo urbanizem in arhitekturo težko spraviti na dno, kjer sta danes. Začelo se je pri koncu NOB, v štabu v Črnomlju, kjer je imel Maček ekipo gradbenih tehnikov, v katerih je videl intelektualni potencial za povojno obnovo. Po vojni je bilo gradbeništvo Mačkovo, tako kot so bile njegove mnoge stvari, med njimi univerza, televizija, časopisi in Ljubljana. Za urbanizem je imel pripombo "kateri osel si je to izmislil", za arhitekturo pa "pripelji mi tega arhitekta da ga sunem v rit". Železnica bi bila poglobljena ko je bil to še enostaven poseg, že pred vojno, če bi ta prišla malo pozneje. Tudi po vojni, ko je bilo dolgo časa še vse odprto. Po vojni je na poti poglobitve v začetku stal le Maček. Njegova beseda je bila odločilna in bil je kategorično proti vsemu, kar so predlagali inženirji, arhitekti in urbanisti. In ti so vztrajno zagovarjali poglobitev. Le postopoma so njegovi podrepaniki iz tega razvili doktrino, servilne institucije in stroke pa so tolikokrat izdale po direktivi fravdulentna mnenja¹⁰ proti poglobitvi, da niso več mogle nazaj. Tako Maček še danes kroji ljubljanski urbanizem. Stroka je sprejemala to igro, kar je pred kratkim kulminiralo v orgiji utemeljevanja zakaj mora železnica ostati v nivoju, v sklopu medijske podpore natečaju za PCL¹¹.

.Ena od premis Kraigherjeve reforme je bila, naj denar—potem ko se poberejo davki—ostane tistemu, ki ga je ustvaril. Tako je v času reforme Ljubljana prvič in zadnjič v povojni zgodovini—vključno zadnjih petnajst let—imela razvojne projekte in njim namenjen transparenten proračun. Ob tem je odkrila, kako bogato mesto v resnici je. Ko je unitarizem restavriral svojo predreformno oblast in to skril za fasado samoupravnog dogovorne ureditve, pa je Ljubljana postala velika vreča denarja iz katere se je zajemalo in odvajalo v republiko, v Beograd¹³, v črne fonde in v tujino. Sistem odvajanja denarja iz mesta se je po začetnem eksperimentiranju v kakih desetih letih utrdil tam, kjer pri vsem pozabljanju preteklosti in gledanju naprej še danes je. V Ljubljani se pobere 40% denarja, ki ga je tako ali drugače mogoče nabrati v Sloveniji. Po cost—benefit analizi zadostuje omejiti rop na Ljubljano. Glavna koordinatorja unitaristične restavracije po Kavčiču, Maček in Dolanc, sta v sedemdesetih letih vzpostavila in dvajset let nadzorovala personalno strukturo izvajalcev, ki po osamosvojitvi obvladuje pomladne stranke enako kot svoje. Onemogoča obrat v smeri, ki je za Ljubljano nujna. Ko prestolnice postajajo pomemben faktor mednarodne konkurenčnosti je Ljubljana iz te igre izločena.

Zajemanje in odvajanje proračunov je bilo usmerjeno tja, kjer se obrača največ javnega denarja: (1) stanovanjska gradnja, (2) ceste, (3) energetika, (4)



Simbolična podoba pravega obraza podvozno podhodne Ljubljane.



Kdor se spominja nekdanjega stika Tivolija z mestom se zaveda obupne degradacije mestnega prostora ki jo predstavljajo izsiljene cestarske rešitve namišljenih prometnih zadreg, povsod v mestu kjer urbanistični premislek pri odločanju že davno nima nobene teže več.

zdravstvo. Ta področja so najbolj bogata z javnimi naročili ter investicijami. Ostalo je drobiž. Te investicije (recimo jim tip A) so kontinuirane, dolgoročne, finančno masivne, vendar enostavne in predvidljive. Za razliko so mestotvorne druge narave. Vsaka je drugačna, vsaka specifična, vsaka kompleksna, oblikovno in tehnično zahtevna, multidisciplinarna in kar je še podobnih kategorij (tip B). In če je Ljubljana vreča denarja, iz katere gre tega odvajati hitro, na debelo in neopazno, ji gre vsiliti čim manjše število čim bolj preplačanih projektov tipa (A) ter v kali zatreti projekte tipa (B) katere gre proglasiti za nerealne. Danes gre seznamu štirih segmentov dodati trgovino, ki takrat ni bila zanimiva, ker je bil volumen z današnjim neprimerljiv. Investicije tipa (A) so praviloma preplačane najmanj 100%. Vse skupaj posnema in odvaja razpoložljivo mestno rento. Tako za investicije tipa (B) dejansko "ni denarja", čeravno bi ga bilo v zdravih razmerah zadosti.

Po zmagi unitarizma je politika, sama daleč od kake odličnosti—kar velja za današnje enako kot za tisto prej—stroki odrekla primernost ukvarjati se s svojim predmetom. Ob sabotaži domače pameti se je hodilo "gledat v Nemčijo"¹⁴. _uranovič je to imenoval uvozna orientacija in današnja razprodajna orientacija je ista težnja politike voditi državo ne da bi morala iz svojega naroda izbežati na plan dodano vrednost, ki jo deklarativno išče z lučjo, a je v resnici od nje ogrožena.

Vprašanje dodane vrednosti se reducira na vprašanje ali mora biti politika res navzkriž z kreativnim potencialom naroda. Ali se res mora opirati na servilno stroko. Niti odgovor na to se ne more izogniti dodani vrednosti. Dodano vrednost ima politična elita, ki zna iz svojega naroda iztisniti dodano vrednost na vseh drugih ravneh, kar za politiko vsebuje kali lastne negacije. Neodvisna strokovna elita, ki bi urbanizirala mesta ter dodajala vrednost industrijskim produktom za svoj status ne bi bila dolžna politiki. Znebila bi se njene tutele. Meritokracija bi upravljala z mesti, gradnjami, podjetji in infrastrukturo, z vzgojo in izobraževanjem, z raziskovalno dejavnostjo in zdravstvom na način, ki bi iz teh procesov izločil politiko z njenimi klienti, jih naredil transparentne, jih načrtoval in uspešno zagovarjal pred javnostjo. Slednje bi predstavljalo ključno reformo na poti k dodani vrednosti.

Ali se politika in njeni klienti tej usodi lahko izognejo z uvozom dodane vrednosti? Ne morejo. Vic dodane vrednosti je dodanost, nekaj, česar ni še nobeden videl. Dodana vrednost, ki jo vidiš v Nemčiji—vgrajeno v mercedesu ali spretnih poglobitvah železnice v mestih—je dodana na nemško delo in obračunana. Evropska patentna zakonodaja prepoveduje graditi dodano vrednost na nečem, kar si videl v Nemčiji. Slovenska dodana vrednost—industrijska ali urbanistična—lahko zraste le na domačem zelniku. Da bi, moraš pustiti dihati takim, ki so pripravljeni obdelovati domači zelnik in znajo na njem kaj pridelati. Tujec bo svojo dodano vrednost, tudi ko bi jo pridelal v Sloveniji, pospravil in naložil pri sebi doma, ker bo delal v duhu Adama Smitha za bogastvo svojega naroda. Zato je v širokem evropskem svetu, ki goji in razvija dodano vrednost, neodvisen inženir z lastno pametjo cenjen. Zato je isti inženir za mafijo neprebavljiv. Odgovor tistim, ki z lučjo iščejo vzroke razvojne stagnacije v Sloveniji.

Če preštejemo milijone kvadratnih metrov po vojni zgrajenih površin, kubikov izkopa, milijone kvadratnih metrov asfalta in podnjega ustroja cest, vse stotine kilometrov instalacij in si predstavljamo, da bi vse to po čudežu skočilo na prava mesta, bi bila Ljubljana za isti vloženi denar in napor vzorno opremljeno, lepo, privlačno in delujočo evropsko mesto. Vidimo, da problem ni bil denar. Tega je bilo očitno zadosti za vse, kar se je zgradilo—kaj šele, če upoštevamo, da je bilo to daleč preplačano—problem je bil v nedodani vrednosti, oziroma izključevanju iz procesa tistih, ki bi jo lahko dodali. Taki bi bili tehnično izobraženi, kreativni, inventivni, širokopotezni, razgledani, moralni, intelektualno pošteni¹⁵ in sposobni—skratka čudni na vse mogoče načine—gradbeni inženirji, arhitekti in urbanisti, prav taki, ob kakršne si tisti ki imajo v Sloveniji realno moč vsa leta po vojni, do tegale trenutka, brišejo čevlje na očeh javnosti.

Da je bil ljubljanski denar na razpolago, ga Ljubljana ni smela zapravljati za razvojne projekte. V boju proti takim deviacijam je bil najbolj učinkovit instrument diskvalifikacija meščana¹⁶, ki hoče urejeno mesto nato pa tiste stroke, ki

je nosilec mestotvornih projektov, to je urbanizma in arhitekture. Glej jih, kako si prirejajo biznis, si postavljajo spomenike, namesto da bi delali stanovanja za delavce. Stran z megalomanskimi projekti, dragimi materiali¹⁷. V Ljubljani tudi danes ni mogoče predstaviti strokovno neoporečnega projekta ne da bi ga pričakali šarlatani v senci politike z javnimi in prikritimi diskvalifikacijami. Te so objavljene, medtem ko projekta ni mogoče zagovarjati. Lopovska je tudi praksa po kateri stroške projektov ocenjujejo njihovi nasprotniki, lobiji itd.

Režimsko ščuvanje javnosti proti arhitektom je bila spremljava restavracije. Ustvarilo je negativen imidž stroke, jo naredilo konformistično, izvedlo znotraj nje negativno selekcijo, jo na koncu korumpiralo v orodje, čeravno je bila v času po vojni ena bolj pokončnih. Investicije so postale instrument pranja denarja, njihova funkcionalnost pa ne le ni bila sekundarna, ampak praviloma mestu škodljiva. Da javna investicija postane vir "kapitala" morajo biti njeni cilji diametralno nasprotni normalnim.

Predraga stanovanja požirajo mestno rento. Razpoložljivi denar, ki bi ga meščani obrnili na sto mestu koristnih načinov, se odvaja po tem kanalu. Mesto Helsinki ima—izrecno, da vzdržuje kupno moč meščanov v korist mesta—politiško intervencije na trgu stanovanj, čim jim cena naraste. V ta namen ima rezervo urbaniziranih in komunalno opremljenih zemljišč. V Ljubljani je obratno. Mesto svoja in državna zemljišča prenaša v roke špekulantov in za njihov račun vzdržuje visoko ceno stanovanj. V tem racketu so banke, izpostavljene s posojili za naložbe v preplačane nepremičnine. Edino ta racket, ne kake investicije v industrijo, tehnologijo, razvoj ali mestno infrastrukturo, privlači tuje banke. Na tem bojnem polju je vsa konkurenca. To izpostavlja celo slovensko ekonomijo recesiji, ko se bodo na silo vzdrževane visoke cene sesule, medtem pa škodi mestu, ko predraga stanovanja odvajajo mestno rento. Meščani so ujetniki svojega mesta. Tukaj so se rodili, tukaj živijo, delajo, kupujejo, se šolajo, zdravijo in vse to, čemur se ne morejo izogniti je lahko kvalitetno ali mizerno. Ljubljana ima dovolj denarja za visoko raven mestnega življenja, le da ga mestotvorni projekti ne vidijo, ker ga bolje vidijo drugi apetiti.

III

Zakaj torej ne gre in ne gre. Zakaj je v Ljubljani nemogoče karkoli premakniti v smeri kvalitetne urbanizacije, ko ta vse bolj postaja predmet konkurenčnosti evropskih mest. Kar nasprotuje obratu v to smer meji na kriminalno. Ljubljanski vrabci čivkajo o gradbenem in cestarskem lobiju, kot bi šlo za prebrisano tolpo, ki povsod uveljavi svoje interese. Stvar je bolj prozaična. Zadoštuje reči, da javni interes in "kapital" konkurirata za ista proračunska in drugače zbrana javna sredstva ter je sistemsko urejeno da v tej konkurenci vedno zmaga "kapital". Da se od srede sedemdesetih let do danes klientelizem napaja iz sredstev ustvarjenih v fravdulentnih projektih v Ljubljani je trditev, ki odbija. Zato precizirajmo in pogledajmo še nekaj zgodovine. V obdobju jugoslovanskega liberalizma, ki je za dobo šestih let uveljavljal načelo naj se denar porablja kjer se ustvarja in se je v Ljubljani, kot rečeno, prvič in zadnjič zvrstilo nekaj transparentnih projektov, so ljudje videli (in potem pozabili), da prihodki mesta zadostujejo za celo vrsto mestotvornih posegov. Ti bi od takrat do danes naredili Ljubljano elegantno evropsko prestolnico. Za kaj takega so bili vsi pogoji, ne nazadnje bogata strokovna tradicija v arhitekturi in urbanizmu ter denar. Zadostovalo bi izvesti vsako leto stroškovno dosegljivi del strokovno zastavljenega dolgoročnega programa.

Namesto tega so se po Kavčiču zvrstili samoupravni sporazumi, ki so zajeli mestno akumulacijo za investicije, na katere tisti, ki so prispevali denar niso imeli vpliva. Nato sta 'zakon o združenem delu' in 'samoupravno dogovorna' politična ureditev uzakonila odnose med investitorji (proračunom in sredstvi iz samoupravnih sporazumov), izvajalci in takoimenovanimi uporabniki (ti so prispevali denar po vsiljenih sporazumih). Združevali so se v 'samoupravne interesne skupnosti', v katere so bili povezani vnaprej določeni 'pooblaščen' in 'primerni' izvajalci, plus takoimenovane 'organizacije posebnega družbenega pomena' z upravnimi pooblastili. Nato so se vzpostavile 'dogovorne cene' del in storitev, na primer kvadratnega metra stanovanja in metra ceste¹⁸. Spominjanje na te zadeve bi bilo deplasirano, če ne bi bili aktivni še vsi instrumenti te politike.



Projekti so bili fravdulentni na dva načina. (1) bili so močno precenjeni, (2) bili so prirejeni zajemanju in pretoku denarja, torej skrajno poenostavljeni, ne-artikulirani in tehnično nezahtevni. Za današnje razmere še pomembnejše je dejstvo, da so bile 'dogovorne cene' nastavljene daleč nad proizvodnimi, kar je bil nato vir izvenproračunskega oziroma črnega financiranja česarkoli že, stran od oči javnosti¹⁹. Danes ne govorimo več o 'dogovorni' ceni stanovanja, trdimo da je tržna, vendar je to laž. Ta cena ostaja umetno napihnjena z istim ciljem odvajati denar. Je tudi pomemben vir inflacije.

Za delovanje sistema so se vzpostavili notranji odnosi v 'interesnih skupnostih': projektira in ocenjuje 'dogovorno' višino potrebnih sredstev naj tisti, ki bo izvajal, ker najbolje pozna svojo tehnologijo. Nato naj se še sam nadzira, ker kot izvajalec sam najbolje ve, kaj je treba nadzorovati. Pri vsem mlatenju po Kardelju je njegov izum—notranji nadzor, ki ga izvajajo partiji predani kadri ipso facto iznad vsakega suma—glavni šlager tudi po osamosvojitvi²⁰. Iz samoupravno dogovornega arzenala se oživlja 'samoupravna interesna skupnost' pod novo oznako javno-zasebnega partnerstva. Pod isto oznako dobiva nov zagon samoupravna kategorija 'gradnje za trg za znanega naročnika'. Ko so bili lopovi sami sebi arbitri v strokovnih in javnih zadevah—investicije so oboje—so bili naslednji korak izvorno fravdulentni projekti. Iz tisth časov je praksa, ko projekt, skuhan v ozadju in prirejen temu namenu, dobi "zeleno luč" tik pred realizacijo. Te nato ne ustavi noben protest. Za investitorja s pravo etiketo, "preverjenega" izvajalca, "paradnega konja", "nosilca razvoja" ipd., je podpora "druženopolitične skupnosti" avtomatična. Zanj ni administrativnih ovir, kaj šele javnega nadzora.

Iz istega časa je izločanje opisanim konkurenčnih projektov, zasnovanih v javnem interesu s strani neodvisnih projektantov ter instrumenti diskvalifikacije slednjih. Od takrat so naklepno mizerno plačani projekti javnih investicij—ko zbornica z lučjo išče vzroke tega stanja, a jih ne najde—kot sabotaža kvalitete, namreč projektov, dovolj temeljitih, da omogočajo podroben opis količin in tako dajejo investitorjem osnovo za nadzor izvajalcev. Tej deviaciji ni boljšega protiukrepa kot okleščena cena projekta. Kako nadaljevanje te prakse nese "kapitalu" se je pravkar plastično pokazalo pri aferi okrog onkološkega inštituta.

Naj povzamem. "Kapital" vsiljuje mestu fravdulentne projekte in uzurpira mestne prostore, ključne za ureditev javnih zadev, ko postajajo pravilne urbanistične usmeritve stvar preživetja. Slovenija je udarjena z deformirano politično kasto in državno upravo, ko je informirano poštena ter v javni interes usmerjena politika stvar preživetja. In to sploh ni vse. Stvar preživetja je tudi sposobnost politike—tudi ko bi ta enkrat zmogla potrebno poštenost in bi se otrsela klientov—razločevati med strokovnjaki in šarlatani. V času ko je učinkovito ter prosvetljeno vodstvo—z vrha—edina možnost za hitro intervencijo glede težkih okoljskih in infrastrukturnih problemov, pri nas "kapital" manipulira politiko—ne glede na njeno barvo—z instrumenti unitaristične reakcije na reformno obdobje šestdesetih let dvajsetega stoletja. Kot takrat, se pri tem neovirano posluhuje laži, zavajanja

in grožnje, za kar je ta, stvari nedorasla politika, več kot dovzetna. In ko že poslušamo za kaj vse je skrajni čas, je skrajni čas da to nekdo reče.

IV

V nadaljevanju naštetih projekti so sinergični, v smislu da vsak od njih rešuje cel sklop neodvisnih problemov. Do istih ali podobnih rešitev bi prišel urbanist, ki bi se ljubljanskih problemov lotil neobremenjen od lobističnih pritiskov. Predlogi so moteči, ker nakazujejo kam bi mesto moralo usmerjati denar. Zato so sistematično prezrti.

1. Železnica:

Ljubljana mora pričakati mednarodni železniški koridor z urbanističnimi dokumenti, ki bodo določali parametre, kote in smeri poteka poglobljene hitre železnice. Mednarodni konzorcij, ki jo bo gradil, jo bo z veseljem potegnil kot bo Ljubljana rekla. Denar bo njegov problem, zato ne kvasimo o stroških. Glavni strošek bo tunel pod Rožnikom, ki bo enako dolg in drag če bo železnica sedem metrov višje ali nižje ter razcep za Rožnikom. Dva kilometra poglobitve na ljubljanski strani Rožnika lahko upoštevamo kot organizacijo gradbišča, kar dejansko bo. Ljubljana mora zagotoviti le urbanistične pogoje in stvarne pogoje za gradnjo. V tej zvezi je posebej pomembno še: zemljišča v lasti železnice, ki na srečo skoraj povsod obdajajo funkcionalno območje železnice gre rezervirati za potrebe tehnične izvedbe poglobitve. Po poglobitvi bo na razpolago ves prostor zgoraj. Razpolaganje s temi zemljišči, omogočanje njihovega prehajanja v zasebno last je sabotaža poglobitve.

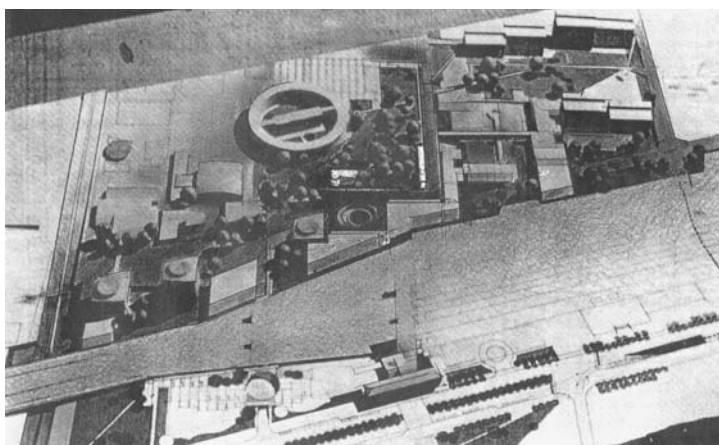
Razmišljanja o čelnih in obvoznih kolodvorih (karkoli, samo poglobitve ne) so zgrešena. Da bo Ljubljana prvorazredno mesto mora biti postaja mednarodne hitre železnice v samem srcu mesta. Očitno je zakaj in tega ni treba razpredati. Trasa mednarodne železnice mora biti na prvem podzemnem nivoju.

2. Primestna železnica:

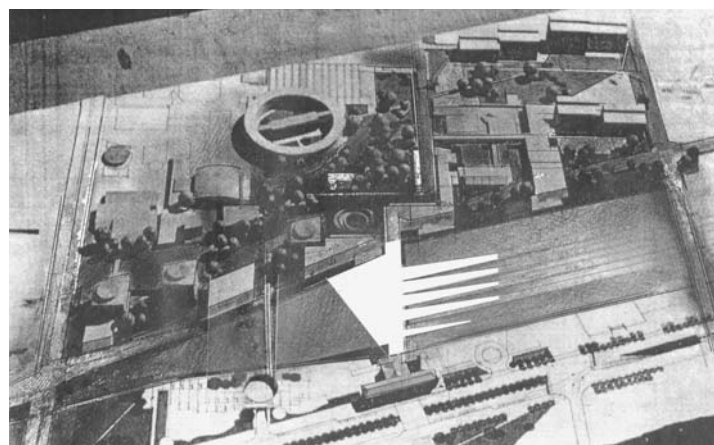
Govori se o slabi prometni dostopnosti Ljubljane. Na drugi strani železnica razmišlja kako bi povečala privlačnost za potnike. Tudi za to stvar je pravi odgovor v sodelovanju države in mesta.

Primestna železnica mora biti ločena od mednarodne. Razume se, da mora biti urejeno prestopanje med obema na isti železniški postaji, pod isto streho, v istem ogrevanem prostoru in po najkrajši poti. Tako se na mednarodno železnico priključijo vsi kraji v Sloveniji, ki ne ležijo na njenem koridorju.

Medmestno železnico, ki s približevanjem ljubljani postaja primestna, gre na območju mesta gledati kot podzemno železnico v dveh pogledih. (1) urediti je potrebno gostejšo mrežo postaj izstopanja, tako, da na primer potnik vstopi v Šentjurju ali Lescah ali Metliki ali Ilirski Bistrici, itd., izstopi pa ali pri Kliničnem centru ali pri Cankarjevem domu, itd., ne le na glavni postaji in (2) da bo to tehnično izvedljivo mora trasa pod zemljo, kjer je njeno mesto na drugem podzemnem nivoju.



Ureditev celotnega programa na severni strani tirov po našem natečajnem projektu. Pomembna prednost rešitve je poglobljena Vilharjeva, ki tako prenese promet v suteran, natančno kamor spada, istočasno za potrebe železnice, avtobusne postaje in Gospodarskega razstavišča.



Poglobitev železnice postane možna neodvisno od zazidave, kjer programi, implementirani na njihovih končnih lokacijah, delujejo povsem neprizadeto. Termini izgradnje enega in drugega kompleksa so tako neodvisni.

Namesto butastega 'park and ride', po katerem se iz oddaljenega kraja v Slovenijo cijaziš po cestah dokler ne prideš do parkirišča na ljubljanski periferiji, tam prestopiš na primitiven javni transport (ali imaginarno cestno železnico), itd., je smiselno 'park and ride' pri katerem se pripelješ z avtom do svoje lokalne železniške postaje – te so po Sloveniji posejane na gosto – pušiš avto tam, prestopiš na železnico in izstopiš v Ljubljani na lokalni postaji, najbližji tvojemu cilju (V CD – postaja bi bila pri Moderni galeriji – bi tako prišel peš, enako v klinični center ...). Nazaj grede se na domači postaji vsedeš v svoj avto in se odpelješ domov po prazni cesti. Taka ureditev bi radikalno povečala dostopnost Ljubljane in dohodek železnice.

Prednosti poglobitve železnice:

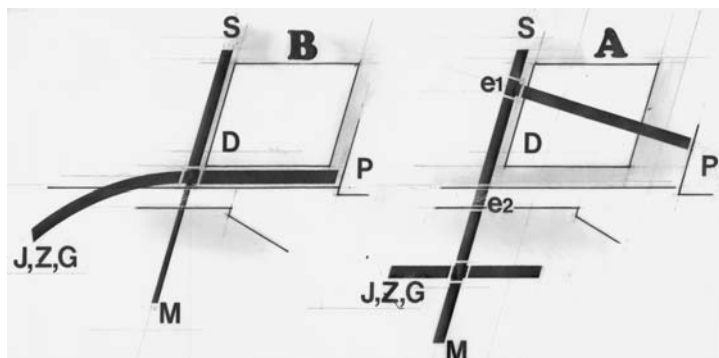
- poglobitev bo združila sedaj ločena južni in severni del mesta in mu tako omogočila naraven razvoj,
- sprostila bo ogromne gradbene površine v centru mesta, mimogrede bo nastalo več kot dovolj prostora za nekaj mestnih parkov,
- to bo ustavilo ekstenzivno širjenje mestnih površin (med drugim, na primer, tistih, ki jih je treba pozimi plužiti), skrajšalo prometne poti, itd.,
- omogočila bo ureditev moderne železniške postaje na mednarodnem koridorju TGV,
- omogočila bo prestavitev primestne železnice pod zemljo, s tem pa implementacijo razpršene mreže železniških postaj v centru Ljubljane.

Nujni pogoji:

PCL kot je zastavljen onemogoča poglobitev, zato se mora umakniti PCL, ne poglobitev. Ves prostor med Vilharjevo in tiri mora ostati rezervat za poglobitev. Cesta VII korpusa (Tivolska) se mora povezati z Vilharjevo, kar vrne mestu območje Masarikove. Avtobusna postaja mora na Vilharjevo. Rezervacija zemljišč v lasti železnice, to je države, je nujen pogoj.

Finančni viri:

- mesto ima 15 milijard tolarjev rezerviranih za PCL; ta denar zadostuje kot mestni vložek za pripravljala dela za poglobitev,
- denar, ki ga mesto vsako leto zmeče DARSu za škodljive cestarske podvige in podražitve le teh,
- tekoče posodabljanje železnice iz državnega proračuna,
- finančni viri mednarodnega konzorcija, ki bo svoj koridor brez stroškov za mesto potegnil skozi Ljubljano, kot bodo predpisovali urbanistični dokumenti,
- evropska sredstva.



Shema našega natečajnega predloga leta 1980, ki je z enostavnim posegom dosegel troje: (1) združitve dveh križišč v eno, (2) osvoboditev območja Masarikove vsega tranzitnega prometa, kar bi omogočilo takojšnje urejanje mestnega prostora na južni strani tirov, (3) možnost reševanja prometnih terminalov na severni strani tirov. V prvi fazi začasno s provizoričnim podvozom pod železnico. Po poglobitvi se to križišče dvigne na teren. Njegova funkcionalnost se pri tem ohrani v celoti. Shema izhodiščne prometne rešitve podana z natečajnimi pogoji, ki je presekala območje GR na terenu in obremenjevala s prometom območje Masarikove, medtem ko naša shema ohranja prostor GR v celem in osvobaja Masarikovo tranzitnega prometa.

Sabotaže:

Naročene stare laži o poglobitvi železnice so zajete v štirih točkah: (1) da predstavlja poglobitev fantastičen strošek, (2) da ni mogoče preusmeriti mestnega prometa medtem ko bi se izvajala poglobitvena dela, (3) da je Kardelev podvoz povzročil ireverzibilne dodatne posege, (4) da dejansko stanje že onemogoča poglobitev, ko je ta hip, preden se možnosti neodgovorno za prejo, poglobitev še povsem realna.

Nova sabotaža je teza, da bo poglobitev mogoče izvesti nekoč pozneje s tuneliranjem, kar naj omogoči izvajanje PCL kot je stvar zastavljena. Sabotaža je prenos zemljišč v lasti železnice v zasebne roke.

Nekaj zgodovine:

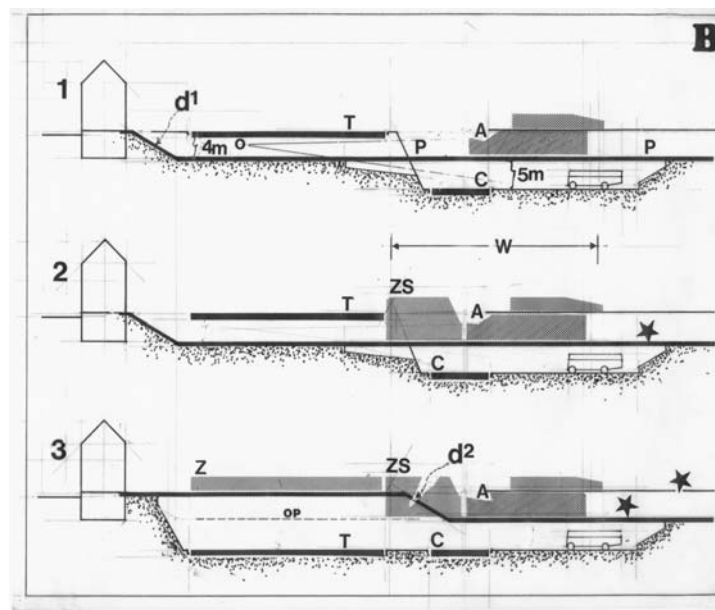
V našem natečajnem elaboratu leta 1979 so bili podani elementi korektnih rešitev. Tako so na mizi že skoraj 30 let. Prikazani so na teh slikah:

Natečaj leta 1979 je bil dvostopenjski. V prvi stopnji je bilo izbranih pet projektov, med drugimi naš, ki so vsi predvidevali poglobitev. Mušičev elaborat je izpadel, ker je predlagal po prvotni oceni žirije nesprejemljivo postajo deset metrov (v četrti etaži) nad tiri. Ko je tako bilo videti, da bo rezultat natečaja poglobitev, se je še enkrat vmešal Maček in to spet prepovedal (člani žirije bodo to potrdili). Zato je bil izločen Mušičev projekt proti razpisnim pogojem uvrščen v konkurenco kot šesti in je v drugi stopnji zmagal. Na gornji sliki prikazani projekt dobil drugo nagrado. Za formalno diskvalifikacijo našega projekta je bil spet zadolžen ZRMK, ki je tokrat napisal strokovno mnenje, da bi prehod Ceste VII. korpusa na sever ogrozil stolpnico Dela.

3. Restavracija Tivolija z odstranitvijo Ceste VII. korpusa:

Cesta VII korpusa je bila politično izsiljena mazaška rešitev namišljenega prometnega problema iz sedemdesetih let. Posledice so šolski primer pohabe mestnega prostora v to kar danes je, slum, ki ga preči avtocesta z vsemi elementi, to pa v srcu mesta pomeni nekajkrat širše pasovno območje hrupa, strupenih izpustov, nesnage, kriminala, teme in strahu. Območje odstranjene tivolske ceste predstavlja pas najbolj kvalitetne mestne površine, z enim posegom na razpolago za izvedbo vrste sinergičnih projektov, ki so vsi možni, ker so vsi tehnično nezahtevni, izvedljivi v dnevnem kopu.

Čisto spodaj je prostor za traso podzemne železnice, kamor se v določenem delu prenese trasa primestne železnice, ki se končno umakne iz mestnega parterja. Uredijo se postaje, kjer se neposredno izstopa do posameznih programov (vlada, DZ, Cankarjev dom...), potem ko se je vstopilo na vseh punktih v Sloveniji, ki so dosegljivi z železnico. Nad tem je mesto za podzemne



Shematičen prikaz faznosti poglobitve železnice v treh funkcionalnih korakih.



parkirne površine v več etažah, ki pokrijejo (kot kača–vsakemu svoj najbližji odsek) vse potrebe upravnih in kulturnih programov v tem delu mesta. Nad terenom je prostor najprej za restavrirani Tivoli v nekdanji obliki plus kvaliteto zazidavo v nekoč pozidanih karejih vendar z večjo gostoto in bolj reprezentativno. Potrebno zemljišče za vse te posege je zvezno, neobremenjeno in v javni lasti. Tunel omogoča dovoz do programov na obrobju Rožnika ter dokončno odstranitev vsega prometa iz Tivolija. Vse navedeno dosežemo, ker obravnavamo probleme kot celoto.

Prednosti:

- vračanje sedaj odrezanega Tivolija v objem mesta, restavracija parka, Plečnikove promenade, sklopa Jakopičevega paviljona,
- gradnja kvalitetnih novih programov na mestu zgradb, ki so bile porušene, da so naredile prostor za Cesto VII. korpusa,
- ustavljanje kriminala, ki ga ta rez sedaj pospešuje,
- konec hrupa, divjanja z vozili in smradu v tem delu mesta,
- dostopnost za vozila in servise za Tivolski grad, ob istočasni izločitvi vsega prometa po Tivoliju,
- ureditev postaje podzemne (primestne) železnice blizu Moderne galerije, ki bo služila vladnim programom, DZ in CD (poslanci in vladni uradniki se bodo lahko v Ljubljano pripeljali z vlakom naravnost pred vrata svojih delovnih mest),
- zagotavljanje zadostnih parkirnih površin za celotno zahodno obrobje mestnega jedra, za potrebe vlade in DZ, ter za kulturne programe,
- znatno zmanjšanje prometa po cestah na površini,
- optimalna lokacija parkiranja, razpotežnjena vzdolž programov,
- vstop in izstop v garaže naravnost z vpadnic (Tržaška in Celovška), izstopi iz garaž na raznih punktih blizu posameznim ciljem,
- drastično zmanjšanje prometa, ki ga sedaj ustvarjajo predvsem iskalci parkirnih mest,
- projekt odgovori tudi na vprašanje kam naj gre parkiranje, če se Trg Republike uredi kot reprezentančna mestna površina.

Nujni pogoji:

Tunel pod Rožnikom, nato zaprtje Ceste VII. korpusa za tranzitni promet. Rezervacija prostora okrog hale Tivoli, koridorja na Frankopanski in ob tobačni tovarni.

Finančni viri za restavracijo Tivolija:

- komercialna prodaja novozgrajenih površin za stanovanja, ambasade, reprezentančne programe,
- denar, ki ga vlada in DZ namenjata za reševanje svojih potreb po parkirnih mestih in neposredna prodaja polovice parkirnih mest; pri prodaji garaž po "dogovorni" ceni ki je 200% proizvodne, zadostuje prodati polovico garaž (vnaprej zagotovljeni kupci so državna uprava in ustanove–ti vse kar kupijo brez besede plačajo po "dogovorni" ceni in še malo dražje) garaže pa zgraditi po dejanski ceni, kar ne pomeni nič bolj zahtevnega kot prikrajšanje gradbenega lobija za običajni ekstra profit; druga polovica bo tako zastoj in na razpolago za javne potrebe; taka finančna konstrukcija je ponovitev manipulacije Ferantov vrt obrnjena v javno korist: tam je bila polovica stanovanj naprodaj po "dogovorni" ceni kupcem s pravim denarjem, druga po-

lovica pa je šla takim, ki so stanovanja dobili zastoj ali na smešne kredite in so tako prvi kupili stanovanja še drugim,

- evropska sredstva ki bi jih Ljubljana za tak projekt gotovo dobila.

Sabotaže:

Predlog poglobitve Ceste VII. korpusa v podzemno avtocesto služi kot preteza da ni treba rezervirati koridorja za tunel. Ko je tunel s tem onemogočen, postane poglobitev nerealna. Teze o problematičnosti uvozov in izvozov v tako garažo (uvozi in izvozi poglobljene avtoceste niso problematični), čeprav projekt kaže, da so skrajno enostavni. Podvoz na Prešernovi, kot utrditev sedanjega stanja.

Nekaj zgodovine:

Študijo rekonstrukcije Tivolija s tunelom v Rožniku smo izdelali za mestno raziskovalno skupnost, ki je projekt potrdila in ga poslala urbanistom naj ga vključijo v plan. Sledila je sabotaža s tega mesta in sicer so vprašali običajnega monopolista koliko bi tunel stal. Ocena je bila 120 mio DEM. Mi smo jim poslali konkretno ponudbo gradbenega podjetja, ki je bila 20 mio DEM, vendar je šla v plan prva ocena, s stališčem da je poseg nerealen ker je predrag.

4. Garaže v grajskem hribu na obrobju stare Ljubljane:

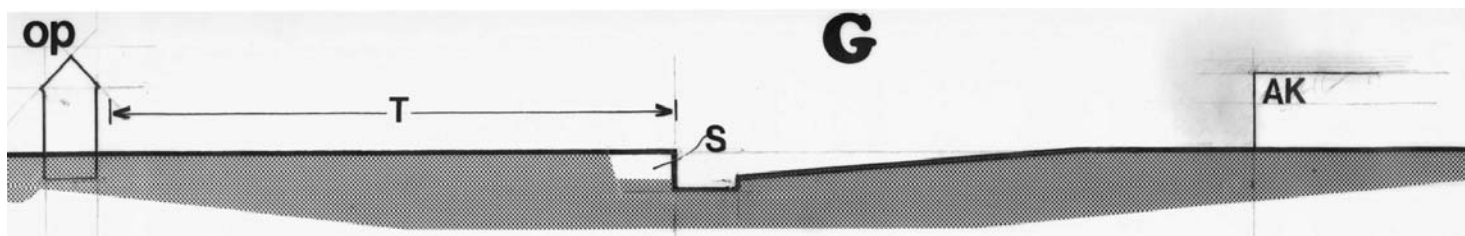
Ta predlog gre ocenjevati v odnosu na alternativo. Ta je nekaj garažnih punktov, raztresenih v bližini stare Ljubljane, vendar je dostop do njih še vedno po cestah, ki jih zato ni mogoče zapreti.

Prednosti:

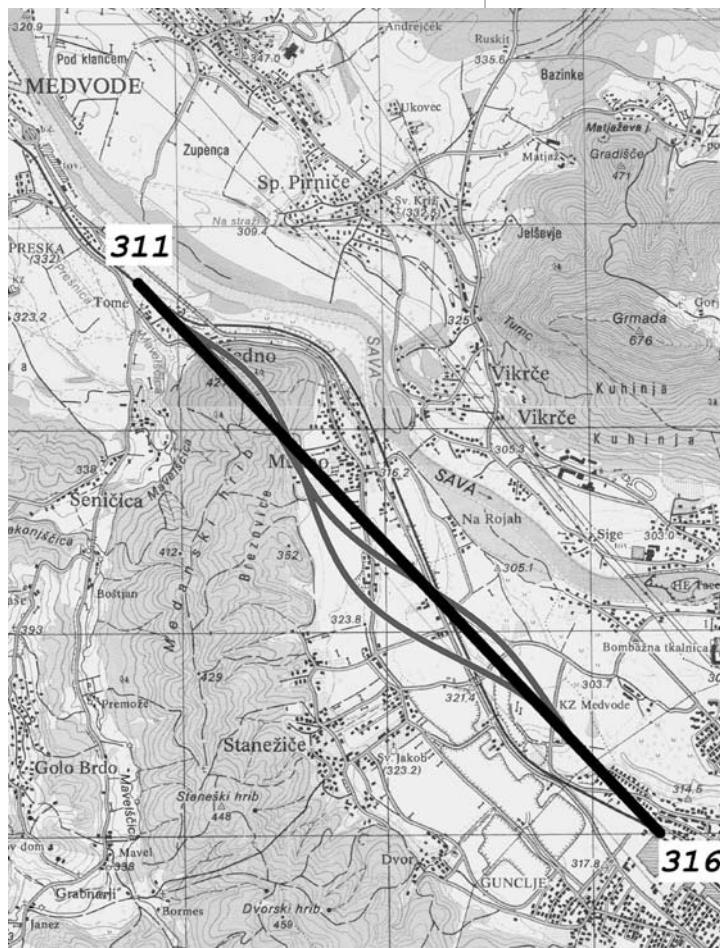
- garaža pokrije na enem, optimalno lociranem mestu, potrebe po parkiranju za vso staro Ljubljano in širše,
- garaža ni točkovna ampak kot kača sledi programom vzdolž starega mesta,
- garaža je delno statična sanacija hribine, ki se poseda in plazi,
- omogoča izsušitev sedaj vlažnega stika med hribom in hišami, kar je velik problem,
- omogoča posodobitev dotrajanih ali neobstojećih instalacij v starem mestu–kanalizacije, napeljav, energije ... ,
- naredi staro mesto dostopno za servise–dovoz, odvoz smeti, ogrevanje, itd.,
- omogoči gradnjo dodatnih servisnih površin–skladišč, ogrevalnih postaj–ter povezav med servisnimi programi, kar sprosti historične površine za kvalitetno namembnost,
- dostop je časovno neomejen (24 ur na dan, ne kot zdaj ko je omejen na dve uri zgodaj jutraj), kar je za kvaliteten servis in dostop nujno,
- vhodi in izstopi v garaže so na obeh koncih tunela pod gradom, to je na prometnici, ki bo vedno odprta, kar pomeni da lahko celo območje osrednjega mestnega jedra spremenimo v peš cono.

Nujni pogoji:

Mesto izvedbe ne poveri svojim običajnim klientom ampak najcenejšemu ponudniku na mednarodnem razpisu, da onemogoči manever najnižja-ponudba–naknadne-podražitve, izvajalcu zagotovi pogoje (dostop do materiala, deponije ...) in prepreči šikane z upravnimi postopki.



Prerez vzdolž črne črte. Povprečni padec 1.3 promila dopušča rahlo nihanje tudi v vertikalni smeri. Tako lahko potek železnice sledi terenu na konstantni globlini oziroma upošteva nekatere druge pogoje pri urejanju naselja.



Črna črta nakazuje raven potek železnice, sivi pa dva primera horizontalnega nihanja trase s čimer je mogoče doseči poljubno točko lokacije železniške postaje.

Finančni viri za garaže pod ljubljanskim gradom:

- prodaja 50% parkirnih mest po "tržni" ("dogovorni") ceni,
- mestni program komunalnega opremljanja stare Ljubljane,
- zasebni kapital v sklopu urejanja komercialnih (trgovskih, hotelskih, gostinskih ...) programov v starem mestnem jedru,
- evropska sredstva.

Sabotaže:

Izsiljen pričetek gradnje garaž na Ambroževem in Kongresnem trgu.

Nekaj zgodovine:

Predlog je na mizi od leta 1975. V tem času je doživel vrsto diskvalifikacij, ki se kot legende prenašajo od ene mestne garniture na drugo. Včasih so lastniki terenov, včasih je hribina, včasih je problem tuneliranje, pa dostopnost, pa varnost, pa čas. Vse mestne garniture so se na daleč izognile osnovni študiji, ki bi strokovno odgovorila na ta vprašanja.

(5) STANEŽIČE:

Pripravlja se – v zakulisju, vendar z vso paro – nov cestarsko betonerski vandalizem med Medvodami in Šentvidom, kjer gre v Medvodah šestpasovni viadukt na eno stran Save, da uniči nedotaknjeno obrežje na Zupenci pod Pirničami, drug pa nazaj da uniči še to stran, razrije ves prostor okrog gostilne Cir-

man, nakar se v Stanežičah barabija krona z ogromnim rondojem. Prostor med Brodom in Medvodami je zadnja krajinska vrednota severno od Ljubljane. Med drugim jo je opazila vrsta slovenskih slikarjev. Prostor je še neokrnjen, kot tak neprecenljiv, kar postaja še bolj z rastočo degradacijo okolice Ljubljane. Vse to nič ne zaleže, ker so študije pokazale da je taka šestpasovnica nujna.

Poglejmo kaj pokaže študija v lastni režiji. Vržemo oko na zemljevid in opazimo kar nas preseneti. Kota železnice v Šentvidu je šest metrov višja od kote v Medvodah. To je zato, ker je Šentvid na drugi ježi, Medvode pa tik ob Savi. Potegnemo črto med obema pozicijama. Naredimo prerez. Trasa teče kontinuirano v naklonu 1.3 promila na začetku 8 metrov pod terenom, da je izvedljiva v dnevnem kopu. Nato je potreben kratek tunel (500 metrov). Tako železnica z majhnimi stroški izgine pod zemljo. Slučajno se izogne še glavnim naseljem. Z rahlim nihajem od ravne črte dosežemo poljubno točko na območju Stanežič, kamor prestavimo sedanjo postajo Medno. Dobimo železniško povezavo z Ljubljano²¹, ki razbremeni cesto. Na sproščeni trasi sedanje železnice je mogoče z enostavnimi posegi doseči vse izboljšave cestne propustnosti in odcepe. Kako, je vaja za drugi letnik. Nato vemo, da modernizacija železnic predvsem pomeni ravnanje tras ter da je zavoj pod motelom Medno daleč preoster. Vemo tudi, da potrebno ravnanje ni le horizontalno ampak tudi vertikalno. Tunel torej prav tam nekoč bo, ker bo gornjo rešitev takoj opazil vsak železniški inženir. Premislek kot ga nakazuje ta shema je bil apriorno onemogočen z razpisom, kar dokazuje, da je bil natečaj za Stanežiče enako fravdulenten kot PCL.

Ko smo to premislili, se vsedemo dol in gledamo kako sodrga izsilji svoj gangsterizem vsem ugovorom, alternativam, opozorilom navkljub. To je neizogibno, ker se le na način kot je stvar predlagana, pridobi zadostna količina asfalta, betona, izkopa in nasutja, tista kritična masa enostavnih gradbenih del, potrebna za uspešen prenos zadostne količine javnega denarja v zasebne žepce in se valorizirajo insajderske malverzacije z zemljišči. Alternativa po gornji študiji teh bistvenih lastnosti nima. Zato bo stvar po zamisli lobija edina za katero (s podražitvami) bo mesto na koncu imelo denar in za katero bo resen denar dobilo od države.

Enako je mogoče poiskati enostavne lepe rešitve za vse urbanistično prometne zadrege: na Bledu, v Portorožu in Piranu, itd., itd., pri Radvljici, kjer se perverzna polvkopana trasa končno izvaja in se je naknadno pokazalo, da bo treba urediti še letališko pisto kot ločen masiven poseg. Kako enostavno bi bilo pospraviti avtocesto pod pisto in v kak tunel ter pustiti tisto lepo polje pri miru. Vendar taka rešitev tudi ni imela zgoraj omenjenih bistvenih lastnosti. Nauk vsega povedanega gre povzeti takole. Kot je mogoče ustaviti segrevanje ozračja le z drastičnim posegom v interese zajedalcev, ki z grabljenjem dividend danes ogrožajo preživetje generacij v prihodnosti – kot predlaga Al Gore z radikalnim zasukom v tem kaj država obdavčuje – je pri nas za začetek potreben enako radikalen poseg v interese, začrtane v samoupravno-dogovornih časih, naj bo to še tako odveč brezvestni večini stroke, ki jim sproti nekaj malega vrže kolaboracija z njimi. Ne se slepiti – to velja mladim generacijam, ki gledajo naprej – da se bo pri tem mogoče izogniti obračunu (in ranam, ki spadajo zraven) s klientelistično politiko. Da bo ta prepoznala moč argumenta. Če je bila sinekura prodane duše način bivanja moje generacije, to gotovo ne bo opcija za tiste, ki prihajajo. Stroka, ki je tako na tleh kot tale, nima nobene kredibilnosti več, da bi jo njeni bolj prodorni eksponenti še komu ponujali naprodaj. Moja generacija je zaprčila kar je ustvarila povojna in ni sama ustvarila nič, kar bi se komu še splačalo korumpirati.



Prerez vzdolž črne črte. Povprečni padec 1.3 promila dopušča rahlo nihanje tudi v vertikalni smeri. Tako lahko potek železnice sledi terenu na konstantni globini oziroma upošteva nekatere druge pogoje pri urejanju naselja.



Opombe:

¹ Na primer vizionarstvo. Vizije so urbanistične sheme, zadosti daleč (z ogromno varnostno maržo) od realnega dogajanja, da tudi z zadnjim koncem repa ne zadenejo v mafijske vizije. Vizionarjanje je ta izogibalni manevar v kosteh. Drug tip istega vizionarstva je urbanizem, ki jemlje trenutne želje in potrebe mafije kot naravno danost in se jim prilagaja. Na primer vizija podzemne Ljubljane, ki se izo-gne železnice, da ta lahko ostane na terenu.

² Mlajši in mladi rod poudarjata usmerjenost svojih pogledov v prihodnost in kako jih pretekle ribari-je starih oslov ne zanimajo. Sem spada konvencionalna pripomba da ni informiranega pogleda v prihodnost brez zgodovinskega spomina. Kdor ga nima lahko koraka v prihodnost z roko v roki z morilci svojih staršev. Ko na to odgovori (in teh je kot uši) pa kaj, če mi to zneso, mu manjka temelj evropske civilizacije, humanistična osveščenost (no pa kaj, kdo pa to rabi–volumen primitivizma ki ga absorbira ta rekurzija je neomejen). Ignoranca do preteklosti nas potegne nazaj bolj kot brskanje po njej. Te dileme so že davno in daleč bolje od polpismenih diplomatov ljubljanskih fakultet premleli stari Grki, Spinoza in Erazem, Voltaire, Hume in Kant, Schopenhauer, Feuerbach in Niet-zsche, Wagner in Marx, Orwell, Wittgenstein in Popper, Kuhn in Feyerabend, etcetera, da omenim le peščico. Zavračanje etabliranih resnic je gibalno humanističnega zavedanja. Praznina v kulturni in zgodovinski zavesti je barbarstvo. Danes je cela vzhodna Evropa–Slovenija ni nobena izjema–udar-jena s sodrgo, ki ima manipulacijo argumentov za profit za legitimno. V tem črpa iz ogromne zalo-gre študiiranega proletariata, naprodaj za mezdo, vsem ki plačajo.

Kar imam povedati, bi v normalnih pogojih povedal zlepa, v toku svojega strokovnega življenja. Če pa ima nekdo kot jaz od leta 1973 do danes zavezan gobec (z izjemo dveh let po osamosvojitvi) se neizrečnega nabere preveč za strpen dialog. Mene je klika, sedeča na slovenskih medijih (ta, ki na njih sedi danes nič manj od one ki je na njih sedela še nedavno), proglasila za norca, ki se mu blede o nekakšni mafiji. Zato moram–ker sem te diskvalifikatorske barabaje do grla sit–in da bi bilo, kar imam povedati o ljubljanskem urbanizmu, utemeljeno kot stališče normalno mislečega, pojasniti ka-to to oznako neke entitete uporabljam legitimno.

V pravadnini, leta 1963, smo pod očetovim vodstvom zmagali ex aequo na natečaju za ureditev sever-nega dela Benetk. Naš projekt je označil zasipavanje lagune kot nedopustno in predlagal rešitev, ki jo je ohranjala, medtem ko so drugi to početje utemeljevali (kot bi poslušal špekulante in njihove stroka-vne pucfleke tukaj in zdaj) z 'ekonomskimi' in 'prostorskimi' argumenti. Ko se je ustanovila delovna sku-pina za realizacijo sinteze nagradjenih projektov, je bila ta usmeritev temelj projektnih naloge. V delovni skupini je bil Tonci Foscari iz beneške patricijske družine, katerega mama je ustanovila gibanje Italia Nostra. Z njim sem pisal zapisnike, hodil na seje beneškega mestnega sveta in poslušal ostre polemike. Od njega sem prvič slišal, kako se mafija loteva urbanizma. To je bil začetek mojega razumevanja kako se ji mesto za vsako ceno in za svoje preživetje mora upreti. Mafija je bil v teh razpravah delovni na-ziv–stalno na ustih vseh uglednih razpravalcev–za zasipalce lagune in v širšem pomenu za tisto, kar je prav takrat preraščalo v Craxizem (De Michelis je začel politično kariero kot assessore all'urbanistica v Benetkah, on je prekinil pogodbo z našo delovno skupino) in pozneje Berlusconiem. Nekaj tradicio-nalne mafije (omenjala se je družina Brenta) je bilo zraven pri operativnih posegih (pri običajnem za-straševanju neprilagojenih, pa tudi tako, da se je sem in tja kaj zasulo samo od sebe, nakar se ni brska-lo po preteklosti ampak se je gledalo naprej–tako je nastal Tronchetto), vendar je bil to že takrat gene-ričen naziv za tisto, kar večini, ki jih skrbi urbanistični gangsterizem, mafija pomeni danes.

Vse je bilo tam. Šlo je za iste stvari kot danes v Ljubljani. Izgинуli papirji, pod mizo podpisane pogod-be, odločitve opolnosti, podeljevanje koncesij mimo predpisanih postopkov, skrivanje pred javnos-tjo, masivno preplačevanje javnih naročil, klijentelizem, divja privatizacija mestnega premoženja, pozidava terenov, ki so zastonj kot se zaščiteni, ker so v javni lasti, ker so potrebni mestnim projek-tom, ker so označeni kot nezadovoljivi in kjer sprememba namembnosti ne zahteva kapitala, le zlor-a-bo oblasti. Da taka operacija nič ne stane če oblast drži štago, oziroma je vložek neznamen v primer-javi s tržno ceno atraktivnih zazidljivih zemljišč. V italiji je bilo to zasipavanje lagune v Benetkah (plus črpanje plina ter gradnja industrijske cone v nekoč naravnem rezervatu Marghere), pozidava, s pa-peževim blagoslovom, starodavnih pinet v Rimu, sekanje gozdov–dolg in temeljito dokumentiran spisek tisoč prostorskih zlorab, vse kar je pri nas 40 let pozneje na svojem začetku, ko smo že verje-li, da se nam ne bo zgodilo. Mimogrede: ko gledamo današnji avtocestarski vandalizem, se spomi-njamo kako je bil potek ceste Ljubljana–Zagreb krajinsko skrbno oblikovan.

Italija je svetu zapustila tri koncepte, ki ostajajo del svetovne kulturne zgodovine: mafija, skvadrizem, fašizem. K tej triadi spada še sodobni terorizem. Ekonomski skvadrizem smo sami doživeli ob divji privatizaciji. Ta vtis nam retroaktivno pomaga razumeti, kako je deloval skvadrizem črnih in rjavih srajc, ko sta policija in pravosodje gledala stran. Fašizem je nadgradil skvadrizem ob koluziji države. Njegovi končni dosežki so grozeče posledice zlorabe okolja, segregiranje ozračja, utapljanje v toksi-čnih odpadkih, rušenje biološkega ravnovesja, sesipanje moralne integritete človeške družbe. Prvi del te konceptualne triade–mafija–bo družbena kategorija ko sicilske, albanske in ruske mafije ne bo nikjer več, bo le še globalna mafija v navezi z degenerirano politiko, pralci javnega denarja in tero-rističnim izsiljevanjem. Naziv je za tisto kar označuje povsem legitimem.

Druga epizoda je bil (tudi v pravadnini) moj in mojega prijatelja matematika Andreja Kmeta velik us-pesh na mednarodnem urbanističnem natečaju 'Construction et Humanisme' v Parizu, leta 1970–ne posredno po revolucionarnem letu 1968. Tudi tu je bilo pet ex aequo nagrad s celega sveta. Nateča-ju je sledila konferenca v festivalni dvorani v Cannesu. Ko sva tam uspešno predstavila glavne (nagra-jene) teze svojega videnja urbanističnega razvoja v prihodnosti, ki so bile na liniji tako leta 1968 kot današnjega razvoja urbanizma (pa ne v Sanghaju in ne v Dubaju, kjer se ponavlja ekstenzivna urba-nizacija po vzorcu povojne Evrope v desetkrat večjem merilu). Kmet je ob predstavitvi projektov pole-miziral s profesorjem Lefebvrom–takrat svete krave francoskega establishmenta–v francoščini in ga povozil, da so študenti ploskali. Zato so naju povabili v skupino študentov, ki je v sklopu revolucionar-nno pozidavo Azurne obale, Nice, Cannes in naprej proti zahodu ter pasu 50 km v notranjost. Obrav-navalo se je vse, in res prav vse, kar je danes–z zamikom 40 let–problem tukaj, kjer je resna zloraba prostora v svojih začetkih. Vsaj meni ne pomaga gledati naprej. Preteklost vsiljuje prihaja za menoj. Vendar se je idila začeta v Cannesu nehala, ker je povabilo meni temeljilo na napačni predpostavki. Moji novi prijatelji so me obravnavali kot da predstavljam Jugoslavijo, deželo, kjer je bilo po njihove-m vse urejeno kot bo v Franciji potem, ko bodo zmagale njihove ideje. Nisem jim mogel dopove-dati, da vse proti čemu nastopajo velja za vzhodni blok, če potegnše enačaj med oblastjo in odgo-varjajočo mafijo na obeh straneh. To je bila zanje anatema (oblast na vzhodu jim je predstavljala ti-sto za kar so se borili–podobno nerazumevanje so doživljali češki in poljski disidenti) in moje vztra-janje so imeli za reakcijo. Ta nesporazum ostaja znotraj Evrope na levici do danes.

Hecno pa je, da je imela revolucija leta 1968 v Franciji zelo konkretne posledice, da so študenti do-segli le odstop De Gaulla in vrsto reform, ampak v tem sklopu tudi dejansko spremembo zakon-o-daje, ki je Francijo res obvarovala nadaljnjih mafijskih ekscosov pri posegih v prostor. In ker je bilo delo skupine v kateri sem sodeloval usmerjeno v strokovno brezhibno podprte pravne vidike, pisa-nje zakonov–podroben opis zlorab, protikužepov, njihova zakonska opredelitev in obveze ukrepa-nja–o tem od takrat naprej nekaj vem in je moje usajanje strokovno utemeljeno. Lahko rečem, da sem mafijo študiral na Sorboni, kjer je bil center študentskega gibanja. Zato ostajam pri oznaki enti-tete, ki odloča v slovenskem urbanizmu.

In ko že omenjam ostracizem svoje osebe doma, naj dodam še dva upeha iz tistega časa, ki tudi ni-koli nista bila objavljena v Sloveniji, ne v strokovnem, ne v dnevnem časopisju. Leta 1976 sem dobil posebno nagrado na mednarodnema natečaju za regulacijo mesta Karlsruhe in nagrado revije Casa-bella za esej. Mojega je izbral Charles Jencks, zato ker je napovedal in utemeljil polom postmoder-nizma. Vsi trije uspehi so bili zunaj temeljito publicirani. Pri nas še danes o njih noli nič vedeti niti na-jožji strokovni krog. Dodati moram, da sva dogajanje v Cannesu podrobno opisala (nagrado na na-tečaju, jugoslovansko zastavo na drogu pred festivalno dvorano, uspeh pri študentih, intervjuje za

radio Monte Carlo in za nacionalni radio, objave v revijah, vrsto razstav, ki so sledile) in vse skupaj tri-krat zapored poslala takratnemu dopisniku Dela v Parizu. Vse zamen.

Tako imam nekaj mednarodnih referenc v urbanizmu. Tudi doma jih imam nekaj. Ni jih veliko, a saj jih nima tudi nihče drug. Na tem področju ga ni, ki bi kaj produktivnega naredil, ker je strokovna do-slednost pomenila neizogiben konflikt z oblastjo in interesi v njenem ozadju, čemur so vedno sledi-le represalije. Stroka se ni mogla učiti ne iz svojih uspehov, ne iz svojih napak.

³ Ko se je zastavila Cesta VII korpusa je doživela močno nasprotovanje javnosti. Organizirano je bilo protestno zasedanje. Ko se je začelo so v dvorano vkorakali Zemljarič in ekipa ter se vsedli v prvo vr-sto. Rekli niso nič, samo sedeli. Protestni shod je projekt podprl.

⁴ Spet je na mizi prodaja mestnih zemljišč za krpanje proračuna. Ker bo finančni učinek neznamen in je s tako prodajo nemogoče napolniti proračun (katerega resni viri so drugje, treba jih je le sprosti-ti za mestne projekte), v tem ne moremo videti drugega kot napoved nadaljnje privatizacije me-stnih površin. Tako si mesto amputira kompetence pri urejanju prostora.

⁵ Poglejmo korekten postopek. Najprej nekaj stopenjskih natečajev, ker hočemo videti čim več pre-dlogov. Nato tehnična obdelava do stopnje, ko postane možna primerjalna kvantifikacija in nič več. Nato tehnične rešitve zahtevnih, ne pa tudi rutinskih posegov. Neodvisna ocena stroškov in para-metrov zahtevnih posegov, ko pri ocenah sodelujejo tisti, ki predloge zagovarjajo, da lahko korigi-rajjo običajno lopovsko diskvalifikacijo kako je sicer lepo, a nerealno, ker je predrago. Končni strok-ovni izbor postavi na mizo tehnično izvedljive alternative, z objektivno ovrednotenimi parametri in študijami kaj kateri prinese. Med temi odloči referendum. Diametralno nasprotno zgoraj rečenemu je dejansko dogajanje, česar šolski primer je bil natečaj za PCL: natečaj kot formalno pokritje prej do-govorjene zlorabe mestnega prostora, ob diskvalifikaciji alternati.

⁶ ... burning moral issues of today, such as integrity in politics, public spiritedness, honesty about his-tory ... (The Economist, marec 17 letos, str. 34)

⁷ Na primer tako, da o razporeditvi ustvarjenih sredstev ne odloča tisti, ki jih je pridobil ampak njegov za-jedalec. Podobno kot je v Jugoslaviji dohodek ustvarjal severozahod in z njim razpolagal jugovzhod. Beograjski model tega prelivanja sredstev izvira iz stare Turčije: paša dobi v zakup rajo, iz kate-re istisne harač s sredstvi o katerih odloča sam in v višini, ki jo glede na učinkovitost sredstev dolo-či sam. Za koncesijo plača sultanu v Carigrad fiksno letno nadomestilo.

⁸ Na primer. Parkiranje je lahko urejeno kot mestni servis ali kot racket. Špekulanti potrebo po parki-ranju obravnavajo kot poslovno priložnost, medtem ko je interes mesta olajšati dostopnost zato, da delujejo prave mestne funkcije in to izvesti tako, da je parkiranje enostavno, kar ohranja energijo za bistvene zadeve. Mestna uprava ki služi "kapitalu" bo ljudj s prisilo naganjala v garaže hiše, kjer jih bo skubel po ceni, ki jo določa "trg". Večja bo prisila, višja bo "tržna" cena parkiranja. To je tipično mafajska ureditev. Mestu škoduje, ker dela mestne funkcije zaradi katerih ljudje prihajajo v mesto dostopne le z napor in stroški.

⁹ Tukaj sem imel pripravljeno serijo slik, v ilustracijo degradacije mesta, povzročene že samo s cestar-skimi posegi, a zanje najbrž ni prostora. Povsem razložno se da pokazati, kako cestarsko nasilje kot rakava tvorba uničuje mestno tkivo in kako so taki degradacijski posegi v Ljubljani standardni.

¹⁰ Ko se je o tem odločalo v šestdesetih letih je ZRMK izdal neverjetno mnenje da poglobitev železni-ce ni opcija, ker bi prekinila dotok podtalnice z Rožnika v Ljubljano. Ing. Sovinčeva se mi je konec sedemdesetih za to opravičila.

¹¹ Poglejmo kaj tipično motivira ljubljanske projekte. Da je cilj nekega konzorcija zgraditi 300.000m2 mestotvornih površin bo verjel samo osel. Danes v Ljubljani ne moreš prodati niti 10.000m2 poslov-nega prostora. S postopkom: (1) fravdulenten natečaj, ki vnaprej pogojuje rešitev in jo z neizogi-bnim rezultatom legitimira, (2) konzorcij, ki privatizira mestno in državno premoženje ter rento, (3) program ostane nedoločeno, zazidavo predstavljajo kocke z nedefinirano namembnostjo, (4) mesto sprejme prostorske akte na tej podlagi, s čimer zakoni prejšnje tri točke. Od tu naprej konzorcij se-di na ogromni mestni površini s katero razpolaga osvobojen vseh mestnih pristojnosti in reže kose tistim ki plačajo. Ti lahko gradijo takoj, kar hočejo, kakor pridejo. Država da na razpolago železniška zemljišča, mesto prispeva edini pravi kapital. Šele ta dva vložka naredita stvar zanimivo za špekulan-te, ki ne vložijo nič. Partnerstvo pomeni pozneje povsem izgub z javnim denarjem. Železnica ostane na sedanjih koti, da za poglobitev potrebni prostor ne moti operacije.

¹² Pri odstranitvi Rankovića je šlo za to, ne za prisluškovanje v Titovi spalnici in Rankovićaeva struja je v tej konfrontaciji sedem let pozneje zmagala.

¹³ Kjer je šel del denarja v mestotvorne projekte. Tako Srbija danes ima evropskim primerljivo prestol-nico, Slovenija pa glavno mesto primerljivo z aglomeracijami tretjega sveta.

¹⁴ Cestarski "urbanizem"–ta je dal glavne rakave tvorbe v mestnem tkivu Ljubljane–je začela v tistem času ustaljena prometna smer na FAGG, ki je izvajala direktive in "hodila" po njihove vzorce v Nemčijo ter Ameriko.

¹⁵ Za kompenzacijo deficita teh lepih lastnosti se je razvil tehnični profil utemeljevalca podražitev. Na primer. Geomehanika je področje inženirstva na katerem je Slovenija vedno briljirala. Vemo, da je mo-goče sestavo tal ugotoviti povsem natančno z majhnimi stroški. V Jugoslaviji so bili Slovenci zna-ni po tem, da so bile njihove geomehanske ocene točne z minimalnimi odstopanji. Ko gre za podražitve se vedno znova izkaže, da je geološka sestava terena daleč težja od pričakovane, bodi hribina v tunelu ali sestava tal na ravnem. Ni se še zgodilo, da bi bila lažja od pričakovane, kar nekdo "strokovno" utemelji. Inženirji te baže so primerljivi z zdravniki, ki bi v nekoč renomirani bolnici svoje strokovno znanje obrnili v pridobivanje človeških organov za prodajo.

¹⁶ To so bile buržoazno liberalne deviacije, uradno "gnili liberalizem". Medtem so postale deviacije ne-prilagojenih novemu liberalnemu redu. Preganjajo jih isti nekdanji ideološki šintarji, po levitvi v lo-biste in kapitaliste.

¹⁷ V sedemdesetih in osemdesetih letih je bil rutinski odgovor na pripombe na predraga stanovanja, da projektanti "drago projektirajo". Če si vrtal naprej (to ni bilo zdravo), si izvedel, da je to kamen (z asoci-acij na marmornate palače), ko je kamen, rezan v tanke plošče, že bil med najcenejšimi oblogami.

¹⁸ To je bila tipično turška oblika davka, naložena gospodarstvu in prebivalstvu. Vse je bilo sistemsko preplačano, od investicij do raziskovalnih in, od avtomobila do viskija. In ljudje so to vedeli. Razu-melo se je, da tisti ki kupi stanovanje v Ljubljani zgradi še enega v Beogradu.

¹⁹ Tudi politično motiviranih mestnih projektov. Tako se je finančar CD, Izvajalka, ki sta bila primora-na realizirati projekt po vsiljeno nizkih cenah, sta izgubo kompenzirala z monopolom na gradnjo stanovanj. Tudi to prihaja za nami s svežo močjo. V Delu smo prebrali (Mandarić pri Jankoviću, De-lo 26 februarja, stran 3), da bi bil Mandarić pripravljen zgraditi novi stadion, a ker gre za naložbo, ki bi težko prinašala dobiček, bi v zameno dobil možnost gradnje stanovanjskega kompleksa v izpra-znjenih Stožicah. Ti meni stadion, jaz tebi v izkoriščanje ljubljanske iskalce stanovanj, z zagotovilom da bodo v desetletjih izpljeni instrumenti eksploatacije ostali nedotaknjeni. Ni boljšega dokaza za tr-ditev, da je možnost gradnje stanovanj v Ljubljani, po dogovornih cenah, pomemben vir kapitala. Dokaz, da ima isti učinek koncesija na odpiranje supermarketov, je aktualna zamisel o gradnji stadi-ona v zameno za tako lokacijo, na isti lokaciji. V končni konsekvenci si predstavljajmo ta turški način financiranja mestnih projektov prignan do absurda: mesto sklene z v Ljubljani aktivnimi mafijami samoupravni sporazum po katerem se ne smešava, ko te od meščanov pobirajo varščine in se ukvarjajo z drugo svojo običajno dejavnostjo, v zameno za znaten letni tribut. To bi res napolnilo proračun s sredstvi za potrebe novih in novih javno zasebnih partnerstev.

²⁰ Stanovanjski sklad skupaj z monopolnimi izvajalci resno razpravlja, da bodo za račun pristojnega ministrstva organizirali nadzor kvalitete gradbenih storitev in cen, kar utemeljuje z naštetimi samo-upravno dogovornimi argumenti.

²¹ Primerjaj z obupno skrivnčeno traso "cestne železnice" ki smo jo videli v natečajnih podlogah za Stanežice.

kriza slovenskega urbanizma

november 2006

miha milič



uvodnik
razstava
esej
zgodovina
akcija
teorija
predstavitev
intervju
filozofija
forum
prevodi

Urbanitas (lat.) je pojem antične retorike in označuje visok kulturni nivo grško-rimskega mestnega življenja. Pomen izraza v času Enciklopedije (urbanité) in kasneje pri Kantu (Urbanität) prav tako povezujejo z estetskim idealom življenja v mestnem okolju. Ta aspekt ostaja prisoten celo v času industrijske revolucije, ko število prebivalcev v mestih skokovito in drastično naraste; potreba po urejanju nastalih kaotičnih bivalnih razmer postane vedno bolj očitna. Iz teh okoliščin izhaja za nas pomemben pojem »urbanizem«, ki ga pripisujemo g. Ildefonsu Cerdáju. Cerdá je ob načrtovanju širitve Barcelone ugotovil, da se ne more nasloniti na nobeno strokovno literaturo, zato si jo je spisal kar sam (Teoría general de Urbanización, 1867). Ta pionirski duh se je v evropskem prostoru s časom transformiral v kombinacijo vede o urbanizmu in iz nje izhajajoče obsežne, prepletene in zapletene prostorske zakonodaje. Urbanizem pa je v veliki meri empiričen, prav tako vsa z njim povezana regulativa. Oba oblikujejo izkušnje, predvsem slabe. Zaradi takih je nastala in še nastaja potreba po novi ali dodatni prostorski regulaciji. Ves svet, predvsem Evropa, ki je mati moderne civilizacije, je tako v minulih stoletjih razvil bolj ali manj uspešne sisteme urbanistične dejavnosti. Ti definirajo ves obseg »urbanizma«, ki ga v teoriji in praksi poznamo danes.

Torej, urbanizem (urban: prid., lat. urbs = mesto) je dejavnost, ki se s širokim obsegom ekonomskega, političnega, socialnega in kulturnega konteksta urbanih struktur ter njihovih vplivov na grajeno okolje ukvarja z načrtovanjem in urejanjem naselij. Oziroma: urbanizem bi vse to naj bil.

Načrtovanje urbanega okolja ali komunalni servis?

Svet, v katerem živimo, se spreminja. Zlasti v obdobju še trajajoče digitalne revolucije in globalizacije so spremembe vedno večje; prisotne so v vsakdanjem načinu življenja, celo samega bivanja. Socialni aspekti javnega imajo danes digitalne paralele, virtualni svet interneta postaja realna alternativa. Glavni motor razvoja je povsod vedno bolj prisotna globalna ekonomija. Posledice so vidne na področju urbanizma tistih velemest, ki to realnost živijo že dalj časa. Urbanizem kot glavni dejavnik urejanja prostora praktično izginja, njegovo vlogo prevzema globalna ekonomija. Ta si postavlja spomenike v obliki poslovnih nebotičnikov in super-mega-marketov in med njimi pač generira prostor. To je »arhitekturni ikonizem«, kjer posamezne arhitekturne stvaritve dominirajo, medprostor pa postaja anonimen, obsojen na propad in novo vstajenje. To je novo, generično mesto, kjer pravzaprav ni pravil. V tem kontekstu urbanizem postaja zgolj komunalni servis, ki ga mestne službe nudijo »razvoju« mesta.

V slovenskem prostoru je od časov Fabianija preko Ravnikarja do današnjih dni, razen nekaj svetlih izjem, mogoče opaziti sinusoido anahronizma urbanistične dejavnosti. Danes ta anahronizem nosi negativni predznak.

V našem okolju so ideološke spremembe morda še bolj očitne, saj je prestop iz nekdanjega socialističnega v sistem s precej kapitalističnim značajem, ob tem pa

integracija v proces globalizacije, dodal še druge »pospeševalnike« vsakdana. Ritem, s katerim se pojavljajo za naše okolje tuje, nove komponente prostora, je izredno hiter. Še hitrejši je tempo, s katerim propada staro. Tem razmeram urbanizem v Sloveniji, kot je opaziti v nekaterih slovenskih mestih, ne more slediti. Naši urbanisti sicer spremljajo trende in dogajanje doma ter v tujini, iščejo paralele, poskušajo absorbirati znanje in zakone, zbrano pa implementirati v intelektualno in pravno dediščino preminulega. Toda ali so pri tem uspešni?

Strokovno zastopanje javnih interesov

Po severni Evropi se je v sredini 80tih let pričelo dogajati to, kar se je pri nas pričelo dogajati konec 90tih let. Kot je opazil Bo Grönlund, profesor na Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture, so se v 80tih pričele zapirati, prestrukturirati ali privatizirati razne javne urbanistične, planerske inštitucije, raziskovalne ustanove. Vedno bolj so bile prisotne celo težave pri zapolnjevanju programov prostorskega urejanja in urbanizma izobraževalnih ustanov. Prostorsko načrtovanje, zlasti urbanizem, je zabredlo v rahlo krizo.

Pri nas se je dogajalo nekaj podobnega - zgodila se je sprememba zakonodaje, ki je, po mojem mnenju, edina vplivala na razvoj urbanizma. Zakon o urejanju naselij in drugih posegov v prostor /ZUN/ (Ur.I.SRS 18/1984) je dejavnost urbanističnega načrtovanja prenesel iz javnega v zasebni sektor - »Dejavnost urbanističnega načrtovanja lahko opravlja gospodarska družba ali samostojni podjetnik posameznik...«.

Zakon o urejanju prostora /ZUreP-1/ (Ur.I.RS 110/2002, 8/2003), ki ureja to področje danes, ta sistem prostorskega načrtovanja ohranja. Ob tem pa drastično spreminja okoliščine opravljanja urbanističnega načrtovanja - »Izdelavo prostorskih aktov praviloma financira pripravljavec, razen lokacijskih načrtov, ki jih praviloma financira oziroma sofinancira tudi pobudnik...«. Če besedico »praviloma« interpretiramo pravilno, je bil prehod iz družbenega planiranja na popolno privatizacijo urbanizma dokončen. S tem je bil sicer znatno razbremenjen predvsem proračun občin, ker so stroške izdelave občinskih lokacijskih načrtov prenesli na same investitorje. Ob tem pa očitno nihče ni slutil, kako so bo v novih okoliščinah prostega trga obnesla dejavnost urbanističnega načrtovanja. Predvsem urbanizem so, hočeš - nočeš, pričeli krojiti ekonomisti. Prioritete ekonomistov in prioritete urbanistov pa niso in nikoli ne bodo enake. Kvaliteta izdelka je dobila premočnega konkurenta - ceno izdelka. Ob naročilu prostorskega akta danes pravzaprav večino prostorskih pogojev in omejitev sam sebi diktira tisti, ki ga naroča (beri: razpolaga s kapitalom). Res je, da so prisotne nekatere varovalke, kot je podrejenost in usklajenost s prostorskimi akti višjega nivoja; teh, kljub dejstvu, da so nekatera varovala vprašljiva, ne bom našteval. Izpostavil bom tisto, kar po mojem mnenju na tem mestu manjka. Prostorsko načrtovanje, npr. v sosednji Avstriji, deluje v okviru predpisanih procedur, ki so



zelo podobne postopkom, ki jim je ta dejavnost podvržena v Sloveniji. Vendar v različici, ki smo jo mi z ZUreP opustili – naročilo za izdelavo lokalnega prostorskega akta v Avstriji izhaja izključno s strani organa lokalne skupnosti. Ob tem pa v njihovi proceduri obstaja še komisija, ki predlog akta juristično in strokovno pregleda in odobri ali zavrne za nadaljnjo obravnavo. Analogija obeh procedur je preprosta – naročilo s strani državnega organa ali organa lokalne skupnosti načeloma zastopa javne interese, pri nas pa tako naročilo s strani gospodarskega subjekta ali zasebnika vedno zastopa njegove osebne interese. Ta logika je preprosta in deloma pojasnjuje težave, v katerih brede slovenska prostorska kultura.

Praksa slovenskega urbanizma

Prostorski akti lokalnega nivoja v današnji praksi izpolnjujejo vse zakonsko predpisane zahteve. Kljub temu so v primerjavi s prostorskimi akti naših sosedov na zelo primitivnem nivoju. To seveda ne velja za vse; nekateri so, po zaslugi redkih naročnikov ali razpisanih natečajev, na veliko višjem nivoju, nekateri pa, po zaslugi bolj pogostih naročnikov, na nižjem. Pred kratkim sem imel priložnost vpogleda v nek izjemno nesmiseln občinski lokacijski načrt, ki je posameznim investitorjem pri gradnji enodružinskih hiš omogočal izbiro med enokapnimi, dvokapnimi ali štirikapnimi strehami, hkrati pa je od njih zahteval, da morajo biti vse hiše, vključno s strehami, enake. Oblika strehe, ki bi jo izbral prvi investitor in za katero bi pridobil pravnomočno gradbeno dovoljenje, bi bila tako merodajna za celo naselje. Vsi ostali, ki jih je na tem območju približno 20 in si prav tako želijo zgraditi lastno hišo, bodo v najslabšem primeru primorani čakati 3-5 let, da bo tisti prvi investitor pričel z gradnjo do strehe. Le tako bi lahko razbrali »referenčno obliko« in jo poskušali postaviti na svoje projekte. V nekoliko boljšem primeru pa jim bo pristojna upravna enota ali tisti prvi srečnejš dovolil vpogled v »referenčni projekt«, katerega smernice bodo tako aplicirali na svoje, lastne projekte. Le kateri arhitekt bo ob takih pogojih pripravljen podpisati pogodbo o projektiranju? Kako bo določen rok oddaje dela?

Podobnih primerov je še precej. Ob prej omenjeni primerjavi je ob današnjem stanju možno ugotoviti, da je nivo našega urbanizma zaskrbljujoč. Še vedno se ponekod v zazidalne načrte za objekte vrisujejo črni kvadrati, pravokotniki, ki jih v tekstu spremlja določena toleranca horizontalnega gabarita, običajno 1,00m. Oprostite, to ni izhodišče za arhitekturo današnjega časa! Danes bi morali vse gabarite definirati zgolj smiselno uporabljeni regulacijski elementi. Vedno več načrtovalcev nekatere regulacijske elemente sicer uporablja, vendar žal preveč trendno. Praviloma ti elementi prihajajo k nam iz tujine, eden po eden. Tako je bilo mogoče najprej zaslediti razna razmerja med pozidanim in prostim, nato so se pojavile gradbene linije, počasi so prihajali nekakšni FZ-ji (faktor zazidanosti parcele) in FIZ-i (faktor izrabe zemljišča) itd. Prav smešno je, da nekateri izmed teh elementov, kljub že obstoječim standardom in krovnim zakonom, ki jih definirajo in uporabljajo, pri svoji uvedbi na lokalni ravni med seboj niso pomensko usklajeni. Trendni niso regulacijski elementi sami, temveč njihova uporaba v praksi. Toda pomen teh elementov ima za trendno uporabo preveliko težo. Velikokrat jih je zaslediti tam, kjer so odveč, kjer bi bili dobrodošli, pa manjkajo. Morda so vzroki za to generacijski, ker starejši načrtovalci tovrstnih elementov preprosto ne poznajo in se ob njihovi uporabi ne znajdejo najbolje. Na vsak način bo potrebno nameniti temu večji pomen v izobraževanju. Vendar vzrokov za tako zaskrbljujoče stanje vseeno ne smemo iskati pri izdelovalcih, temveč pri zakonodaji, ki to stanje omogoča in generira.

Posledice

Tipičen primer novodobne urbanistične stihije je eksplozija gradnje nakupovalnih centrov. Ta je v nasprotju z osnovami premišljenega urbanističnega načrtovanja, lokacije, koncentracije in kapacitete, nasprotno pa povsem odgovarja načelom za poslovno uspešnost. Praviloma so trgovski centri locirani na, gledano z oči urbanista, povsem neprimernih mestih, kjer rušijo obstoječe, delujoče prostorsko ravnotežje. Velikokrat npr. s svojo bližino konkurirajo življenju zgodovinskih mestnih centrov. Te konkurence stari centri ne vzdržijo, posledica je njihovo životarjenje in verjetni propad. S stališča socialnega okolja bi si tako situacijo lahko v Sloveniji privoščila le Ljubljana, a so bili načrtovalci

kljub temu dovolj pametni, da so novodobne gigante konzumne kulture locirali v širši okolici. Ne samo to, v primeru BTC-ja so celo zelo uspešno revitalizirali povsem degradirano območje. Povsem drugače je v nekaterih drugih slovenskih mestih. Maribor je začel s kapitalno napako, ko je direktno pred staro mestno jedro lociral ogromen nakupovalni center, ki se danes še dodatno širi. Nadaljeval je s strategijo podobno ljubljanski, a po mojem mnenju bistveno manj premišljeno. Koncentracija nakupovalnih centrov na posameznih obrobjih je danes preseгла vsako zdravo mero. Ponekod si eden nasproti drugemu stojijo trgovski centri, ki imajo bolj ali manj enak program. Pri tem se soočimo tudi s problemom kapacitete, ki v primeru Maribora absolutno presega potrebe vsaj na posameznih območjih, če ne celo v mestu kot celoti.

Trgovska dejavnost je žal le eden v vrsti primerov, zgodbo bi lahko nadaljevali pri dejavnosti izobraževanja, zdravstva, industrije, bivanja itd. Vse to nas na koncu vodi še do prometa oz. dejavnosti prometnega urejanja, ki vse načteto med seboj povezuje, v zadnjem času pa kaže preveč znakov absolutne avtonomije, vendar bom to problematiko raje pustil ob strani.

Osnova za spremembe

Naštel bom le nekaj možnih ukrepov, ki bi po mojem mnenju pripomogli k reševanju trenutno neprimernih okoliščin za dejavnost prostorskega načrtovanja, predvsem urbanizma:

- definicija strokovnih pojmov, izrazov, sprejeta na najvišji ravni in zavezujoča na vseh nižjih nivojih. Ob tem bi bile potrebne novele velikega števila veljavnih zakonov s področja urejanja prostora in graditve objektov, ker že trenutno stanje nekatere meša in uporablja različno.
 - vzpostavitev pregledne hierarhije in strukture prostorskih aktov, s predpisanimi roki, kdaj je potrebno posamezne novelirati. Svet, tudi naš prostor, se razvija, spreminja, temu morajo slediti in to omogočati tudi prostorski akti.
 - vzpostavitev obvezujočega in delujočega sistema interdisciplinarnega delovanja. Ob tem je potrebno vzpostaviti tudi sistem določanja hierarhije zastopanih strok glede na posamezne obravnavane teme.
 - v kolikor dejavnost prostorskega načrtovanja ostane v zasebnem sektorju, je nujna zagotovitev minimalnih tarifnih pogojev.
 - zagotovitev ustreznega zastopanja javnih interesov ob sprejemanju posameznih prostorskih aktov, predvsem s strani stroke. Ob razsojanju občinskih svetnikov, ki praviloma, blago rečeno, urbanizma ne poznajo, je potrebno zagotoviti tudi strokovno vrednotenje nameravanih sprememb v prostoru.
- Poleg vsega naštetega bi potrebovali tudi delujoč sistem inšpekcijskih služb, ki bi posamezne prekrške, npr. nelegalno oz. neskladno gradnjo, ustrezno sankcioniral in omogočal odpravo posledic, ne pa »legalizacije« neskladja v smislu izjem, ki lahko pravila zaobidejo.

Potreba po urbanistični dejavnosti

Glede na navedbe o svetovnih trendih generičnega urbanizma se postavlja vprašanje, ali v današnjem času sploh potrebujemo urbaniste in urbanizem? Moje prepričanje je, da naše socialno okolje še zdaleč ni dovolj zrelo, da bi si lahko privoščili generični urbanizem. Ob tem se je potrebno zavedati, da se generična oblika urbanizma velikokrat uporablja kot element oblikovanja identitete nekega urbanega okolja, ki je nima. V našem okolju sloni večina urbanega na bolj ali manj kvalitetni stavbni dediščini; neka identiteta ali njen osnutek torej obstaja in jo je potrebno le nadgraditi, izpostaviti v kontrastu, itd.. Nastali antagonizem generike in zgodovine v interpretaciji današnjega slovenskega urbanizma ustvarja kaotično okolje, kjer je izrazito očitna neusklajena razgradnja obstoječega in gradnja novega.

V svetu je v zadnjem času precej pogosto mogoče zaslediti pojem »urban design«, urbani dizajn. V tistih definicijah, ki sem jih izbrskal s svetovnega spleta, je izraz pravzaprav enak temu, kar je pojem »urbanizem«, z vso svojo zgodovino, predstavljal nekoč. Ni mi mar, če bo potrebno pojem »urbanizem« zaradi tega, ker je prišel na slab glas, zamenjati z novim, bolj modernim. Bom pa zelo vesel, in najbrž ne bom edini, če bo novo ime pomagalo urbanemu vrniti pozabljene vrednote.

konec sanj?

strast do realnosti v sodobni
nizozemski arhitekturi ... in njene omejitve

roemer
van toorn



uvodnik
razstava
esej
zgodovina
akcija
teorija
predstavitev
intervju
filozofija
forum
prevodi



MVRDV, Hannoverski paviljon

Včasih se nam ni zdelo neumno sanjati velikih sanj. Predstave o novem, boljšem svetu so mislecem dajale energijo in jih silile k prizadevanju za spreminjanje statusa quo. Danes pa so utopične sanje redke. Namesto da bi se pehali za nedosegljivimi ideali, rajši deskamo po razburkanih valovih prostega trga globalnega kapitalizma. V našem divje cvetočem "razvitem" svetu (prenapolnjenem z računalniško vodeno proizvodnjo, tehnološkimi in genetskimi aplikacijami ter komercialno in kulturno zabavo) je realnost skoraj bolj razburljiva od sanj. Nekateri celo trdijo, da so ideali, po katerih smo tako hrepeneli v preteklosti, zdaj postali realnost – politika "tretje poti" je prepričana, da neoliberalistični ekonomski mehanizem potrebuje le še nekaj manjših popravkov, da je pozni kapitalizem edina možnost in da moramo, čeprav sicer potrebujemo socialne pravice in neko mero enakosti, z odprtimi rokami sprejeti globalizem.

Fundamentalizem prostega trga zagovarja tezo, da utopični poskusi spreminjanja družbe vodijo v diktature. Tako pa ne razmišljajo le konservativci. Neomarksista Michael Hardt in Antonio Negri trdita, da organiziranje upora na obrobju ni več potrebno, saj je zdaj upor že dejaven v samem osrčju družbe. Verjameta, da je pozni kapitalizem tako zapleten in dinamičen, da lahko samodejno preklaplja med stanjema odtujočega ravnotežja nadzora in možnosti za množstvo različnih svobod. Zdaj se vse spreminja mnogo hitreje, kot smo si lahko kdaj koli predstavljali. Do osemdesetih let so kulturne institucije obsojale transgresivna dejanja avantgardnih umetnikov, danes pa taka transgresivna dela spodbujajo in podpirajo, saj jim tudi škandali prinašajo publiciteto. Globalni kapitalizem se vedno znova izkaže za zmožnega spreminjati svoje začetne omejitve in izzive, ki svoj vrhunec doživijo v novih investicijah. Pomembna posledica tega je med drugim tudi zastarelost vseh zgodnejših oblik družbene kritike in družbene angažiranosti. Tako so tudi mnogi arhitekti prepričani, da ni več vredno upravljati časa z zamišljanjem novih ideologij ali s kritiziranjem "sistema". Namesto v tej kritiki raje iščejo navdih v neskončnih mutacijah poznega kapitalizma.

Na simpoziju o temi "Stanje arhitekture na začetku 21. stoletja", organiziranem na Columbia University, je Sylvia Lavin (predstojnica dodiplomskega oddelka za arhitekturo na UCLA) tvegala provokativno izjavo, češ da arhitektura ni več "kul", če izhaja iz kritične tradicije. Njen glas pa ni osamljen, saj cela kohorta ameriških komentatorjev komaj čaka, da se premaknemo naprej od kritične arhitekture. Ena od oblik kritične arhitekture (vzorčni primeri zanjo so dela Petra Eisenmana, Daniela Libeskinda, para Diller+Scofidio in Bernarda Tschumija) daje pojasnila znotraj arhitekturnega/družbenega diskurza in se izogiba iskanju ugodnejših alternativ v obstoječi realnosti. Eisenmanova Frank House denimo sili par, ki prebiva v njej, k razmišljanju o psihologiji njenega sobivanja z razpoko v tleh med njunima ležiščema. Ro-



bert Somol in Sarah Whiting pa provokativno zahtevata, naj se s takšno "vročo" arhitekturo, ki kliče po konfrontaciji, ne opečemo več. Whitingova in Somol nasprotujeta arhitekturi, porojeni iz trpljenja oziroma iz potrebe po sabotiranju obstoječih norm. Namesto tega bi morali arhitekti početi "projektivne" stvari, ki so "kul". (Zakaj sem tu uporabila besedo "projektivne"? "Ker vsebuje besedo projekt, ki nas bolj napeljuje k pristopu, strategiji kot k samemu proizvodu, usmerjena je v prihodnost (pro-jekt), v nasprotju s kritičnim, ki se vedno obrača v že preteklo," pravi Sarah Whiting v enem od svojih elektronskih sporočil.)

Medtem ko Whitingova in Somol obravnavata večinoma ameriško kritično arhitekturo, ki ji dajejo vrednost teorije dekonstrukcije, poskuša evropski, azijski in avstralski kritični regionalizem (predstavljen z deli Anda, Hertzbergerja, Size in Murcutta) zaradi občutja gnusa do sodobne družbe preseči od-tujenost, udobje in uničevanje narave. Kritični regionalizem ne stremi k zapletenim ali igrivim komentarjem družbe, ampak poskuša vlagati v alternativne prostore daleč od divjega mesta poznega kapitalizma. Upa na razmestitev momentov avtentičnosti, ki bi pomirili duha in telo ter nam pomagali, da bi v našem bežečem svetu sploh lahko preživeli. Kritična arhitektura verjame, da v središču družbe ni mogoče ustvarjati osvobajajoče realnosti, in zato dekonstruira arhitekturni diskurz, demistificira status quo in/ali išče alternativne svetove na obrobju.

Kot nasprotje kritičnemu regionalizmu in dekonstruktivizmu pa Whitingova in Somol predlagata "projektivne prakse", usmerjene v vključevanje realnosti, ki jo najdemo v specifično lokalnih kontekstih. Namesto da bi se oklepal ideoloških predsodkov o obliki gradnje (ki so izpeljani iz utopičnih sanj oziroma kriticizma), mora biti po njunem mnenju arhitekturni projekt sposoben delovati interaktivno. V projektivni praksi to pomeni, da je distanciranje kritične teorije nadomeščeno z bolj kuratorsko naravnanim odnosom. Če parafraziram nizozemskega avtorja Harma Tilmana, ta nova paradigma v arhitekturi predvideva, da svojo pozornost stalno usmerjamo na metodo ("kako"), kar pa pušča "kaj" in "zakaj" nedoločena. Projektivni arhitekti trdijo, da lahko na površje privedejo razne vrste skrite lepote, sil in možnosti, če sistematično raziskujejo obstoječo realnost s pomočjo diagramov in podobnih analitičnih pripomočkov.

Projektivni načrti obstoječo realnost ne le aktivirajo, temveč jo, kjer je to možno, tudi idealizirajo. Če uresničevanje projektivnega dizajna poteka po načrtih, potem inteligentna ekstrapolacija podatkov, uporaba estetske občutljivosti, preoblikovanje programa in primerna tehnologija spodbudijo tudi nastanek utopičnih momentov. Utopičnost pa pri tem ne postane osrednje gibalno, ampak ostaja naključna.

Medtem ko v Združenih državah potekajo diskusije o projektivnih načrtih, so na Nizozemskem ter drugih evropskih in azijskih državah ti že postali praksa. Preden se posvetimo primerom, se moramo ustaviti in razmisliti o naravi in razlogih za propad njihovega predhodnika – kritične arhitekture. Projektivne prakse po eni strani vodijo osebni in strateški motivi. Konec koncev, če želiš uspeli v naslednji generaciji, je logična ideja, da želiš svojo pozicijo postaviti v nasprotju s tisto, ki je pripadala prejšnji generaciji. Po drugi strani pa si je kritična tradicija sama nastavila argumente proti sanjanju celostnih sanj, proti oblikovanju spekulativnih sistemov, ki dajejo razumljivo sliko tega, kakšna bi morala biti realnost.

Razočaranje

Med koncem druge svetovne vojne in začetkom sedemdesetih let so mnogi arhitekti razmišljali, da moderna arhitektura ni poskrbela za emancipacijo, ampak je le spodbujala zatiranje in manipulacijo. Žalostno odkritje, da se visokoletne sanje lahko končajo z nočnimi morami, je prominentne člane arhitekturne skupnosti (med drugimi Kennetha Framptona, Manfreda Tafurija, Alda Rossija in Alda van Eycka) spodbudila k trmastemu nasprotovanju komercialnim in populističnim mestom. Verjeli so, da bi morala arhitektura, namesto da se ujame v zapor modernosti, spodbujati stalno nasprotovanje kapitalistični družbi. Čeprav deluje na obrobju družbe in pogosto ostaja rezer-



"Konec sanj?" - Črnc v trgovini Apple z Martinom Luthrom v ozadju. Iz kolektivne v individualno svobodo? (identiteta kot blagovna znamka, individualno tekmovanje)



Cestna reklama za Judovski muzej v Berlinu arhitekta Daniela Libeskinda: "Nič tistega, kar bi pričakovali."

virana le za elito, ostaja kreativnost kritične arhitekture odvisna ravno od tega, kako obvladuje stvari, ki jo same po sebi odbijajo.

Kot je opazil že Theodor Adorno: "Za lepoto danes ne obstaja nobeno merilo, razen globine, do katere kako delo lahko razrešuje nasprotja. Delo mora presekat nasprotja in jih premagovati – ne tako, da jih prekriva, ampak tako, da jih zasleduje." Praznina v Libeskindovem berlinskem Judovskem muzeju, ki obeležuje holokavst, je primer lepote, ki jo išče Adorno. Groza fašizma, ki je prisotna v tej praznini kot temna senca katastrofe, daje muzeju njegov simbolni pomen. Jean Nouvel se kritiki izogne tako, da simbolni pomen svojega dela posredno izrazi skozi obliko. Nouvel želi s pomočjo močne in čudne prisotnosti, ki vodi v nekakšno strastno kontemplacijo, odstraniti urok z našega posredovanega sveta. Njegovih objektov ni mogoče določiti, so neužitni, čudni. Družbeni teoretik Jean Baudrillard razmišlja, da je treba to nerazumljivo arhitekturo razvijati zato, da bi lahko dosegli nerazložljivo, neizgovorljivo realnost, ki se edina lahko postavi nasproti preveč pomena, ki ga v naši kulturi kratkotrajnih, ničvrednih podob pripisujemo vsemu povprek. Čudni jezik Nouvelove arhitekture obdaja nekakšna avra ničnosti, oziroma, če se izrazim z besedami Paula Virilia, avra tihega prostora, ki ničesar ne pove, in tako radikalno nasprotuje prenažiranju, značilnemu za našo oblikovalsko kulturo. Diller + Scofidio pa, namesto splošnega zanikanja naše širše kulturne situacije, ki jo najdemo v delih Daniela Libeskinda ali Jeana Nouvela, po analizi Michaela Haysa "ustvarjata nekakšen inventar sumničavosti. Ujameta najpomembnejše elemente dane situacije ali 'problema', jih zapišeta in upočasnita njihove procese, tako da naredita njihovo delovanje vidno, tik preden spet zdrsnejo nazaj v kulturno normo, nedosegljivo našemu kritičnemu pogledu."

Še ena oblika kritizma, kritični regionalizem, je reakcija na sodobno urbano življenje brez pravih korenin. Išče trajne vrednote, nasprotne naši kulturi mobilnosti (ni naključje, da kritični regionalizem vidi avtomobile kot nekaj najbolj groznega). Svoj odpor kaže na ravni topografije, antropologije, tektonike in lokalne obarvanosti. Ne išče odprtih spopadov, kot počnejo Eisenman, Liebeskind, Nouvel ali Diller + Scofidio, ampak ostaja kritičen v svojem umiku iz urbane kulture ter svojem stalnem prespraševanju in samovrednotenju. Alexander Tzonis in Liane Lefaivre trdita, da morajo elementi, ki določajo prostor, ustvariti distanco, da morajo biti zapleteni, celo moteči, da bi lahko premagali regionalne iluzije domačnosti, romantike in ljudskosti. Kritična arhitektura naj se ne bi kompromitirala, saj poskuša logiko, ki vodi k izkoriščanju, onesposobiti oziroma se od nje vsaj distancirati. Toda zaradi svoje stalne potrebe po razkrivanju sil, ki jim nasprotuje, ostaja obsojena na vpletenost v situacije, v katerih je njeno delovanje ogroženo. Zaradi tega kritična arhitektura ne more biti pravo delovanje, lahko je le reakcija.

Kritična arhitektura se večinoma opira na sistem samopotrjujočih se teoretskih in ideoloških izjav: "Poglejte me! Sem kritična! Preberite me!" Somol in Whitingova pravilno opažata, da kritična arhitektura le izpeljuje že vnaprej določeno berljivost. Gre za arhitekturo, ki ne dopušča alternativnih interpretacij. Če na objektu ne moremo jasno prebrati kritične teorije in vizije, potem objekt propade. Kritična arhitektura stoji nasproti normativnih in anonimnih pogojev produkcijskega procesa in si prizadeva ustvarjati razliko. Kriticism razkriva pravi obraz represivnih sil, zahteva takšno razumevanje, ki naj bi dvigovalo politično zavednost. Kriticism je edino upanje kritičnega arhitekta. Večina kritizma se osredotoča na teoriji formalizma in dekonstruktivizma in ima tekstualna in lingvistična nagnjenja. Druge kritične pozicije, na primer Alda van Eycka in zgodnjega Hermana Hertzbergerja in pa kritičnega regionalizma nasploh, poskušajo ustvarjati alternativne svetove, "utopične otoke", ki plujejo po morju anonimnosti in uničenja.

Čeprav mi je kritični regionalizem pri srcu, se mi zdi preveč nostalgichen (za izgubljeno, večinoma ruralno pokrajino), preveč udoben in obroben, preveč zaljubljen v arhitekturo (namesto v življenje, ki bi mu ga arhitektura le pomagala zapisati). Zdi se mi, da so več vredna dela, ki delujejo s širšo družbo in v njej in ki v neposredni komunikaciji z modernizacijo zastavljajo kolektivna in politična vprašanja. Žrtvenost kritične teorije ne pušča nič prostora branjem, ki bi projekte zares lahko izpeljala znotraj banalnega konteksta vsakdana

(vključno z udobnostjo in odtujitvijo). Odtujenosti ne smemo misliti kot nečesa, kar je treba premagati, ampak kot pozicijo, s katere se nam lahko odprejo novi horizonti. Modernizacije ne bi smeli imeti le za negativen pojav, saj nam nepremostljiva nasprotja, ki nastajajo v postindustrialnem mestu, polnem anahronističnih razpok, tega ne dovoljujejo, čeprav moderni, urbani, kapitalistični vsakdan teži k poenotenju vsakdanjega življenja. Delo Michaela Certeauja potrjuje nezmožnost poznega kapitalizma, da bi popolnoma koloniziral vsakdanje življenje, in poudarja, da možne alternative še vedno ostajajo dosegljive, saj posamezniki in institucije s kreativnim delovanjem sami uporabljajo svoje vire in izbirajo svoje načine. Kritiki in intelektualci o sebi radi mislijo, da so zunaj vsakdanjega življenja. Prepričani so, da je pokvarjeno, zato se mu poskušajo izogniti. Če parafraziram Henrija Lefebvra, uporabljajo retorični jezik, metajezik ali avtonomni jezik kot stalni nadomestek izkustva, kar jim dopušča neupoštevanje njihove lastne povprečnosti. Kritične prakse zavračajo tudi pozitivne stvari, ki smo jih dosegli v sodobni družbi, denimo živahnost popularne kulture, vključno z njenim hedonizmom, razkošjem in sme hom, in nanje nepravilno reagirajo.

Po kritiki

Projektivne prakse analizirajo dejstva in v ustvarjalnem procesu sprejemajo mikrodločitve, ki lahko načrte spremenijo presenetljivo konkretno, namesto da bi, na način kritične arhitekture, napadale realnost z vnaprejšnjimi stališči in se ji upirale. Arhitekt čaka in se v ustvarjalnem procesu pusti voditi informacijam. Pred kratkim je Michael Rock pripomnil, da "večino čudnih oblik v novi nizozemski arhitekturi lahko pripišemo zaupanju diagramom in posledičnemu pomanjkanju potrebe po odgovornosti avtorja, ki jo to prinaša. Ko tradicionalni nizozemski pragmatizem pripeljejo do absurda, do njegovih skrajnih meja, oblikovalci proizvedejo nove, popolnoma nepričakovane oblike. Ta absurдни hiperacionalizem utelešajo nekateri iz Droog Design. Oblikovalec preprosto uporablja sistem, dokler ta ne pokaže oblike v vsej njeni bizarnosti. Videti je, da želi nizozemsko oblikovanje izbrisati kakršen koli pomen, s katerim bi oblikovalci vsiljevali kar koli subjektivnega."

Merilo tukaj ni več subjektivna vizija, ampak odvisnost od ekstremnega realizma. Realizma, ki ni ne teoretsko ne politično obarvan, je nekakšna ničta točka političnosti, ki ne razmišlja o posledicah družbene konstrukcije, do katere bo pripeljal v realnosti. Ekstremne resničnosti, s katerimi se mora soočiti projektivno, so kiborgi, informacijska družba, globalne migracije denarja, ljudi in domišljije, nakupovanje, mediji, prosti čas ter sovpadanje popolne učinkovitosti in absolutne abstrakcije digitalizacije. Z drugimi besedami, takšne prakse do konca izpeljejo procese udobnosti, odtujitve in potujitve, ki so sodobno gibalno realnosti.

Za projektivne prakse sanje niso več potrebne, saj tudi naše najbolj divje sanje ne morejo predvideti, koliko navdihujoča, kaotična, osvobajajoča in dinamična je v resnici lahko naša resničnost. Kar je pomembno, je mera inteligence, s katero projekt predstavlja svoj odnos do resničnosti. Zagovorniki projektivnih praks dokazujejo, da sta ukvarjanje ali celo vpletenost v dane razmere (namesto odmaknjenosti) bolj produktivna kot sanje o novem svetu. Projektivne prakse spoštujejo in poskušajo na novo organizirati različne ekonomije, ekologije ter informacijske in družbene skupine, prisotne med procesom ustvarjanja. Projektivna arhitektura spodbuja vrnitev k disciplini s pomočjo pragmatičnega in tehničnega pristopa, ki upošteva interdisciplinarne vplive, katerih vloga je pomembna med realizacijo načrtov. V središču projektivnih praks je vprašanje o tem, kaj je arhitektura zmožna izraziti v snovni realnosti. Očetovski odnos "mi že najbolje vemo", ki je dolgo časa oviral kritično arhitekturo, je postal stvar preteklosti. In arhitektura je lahko ostala lepa, ne da bi ji bilo treba skrbeti zaradi nevarnosti površnosti in neiskrenosti, ki jo spremljata. Robert Somol trdi, da nam ni več treba govoriti "žal mi je". Projektivni arhitekti, kot so Foreign Office Architects, pogosto nimajo pojma, kaj sploh iščejo, razen da iščejo apolitično arhitekturno znanje, ki ga vodita le tehnologija in instrumentalnost. Drugi pa govorijo o lepoti (ki je bila tudi tema Dokumenta 2007 v Kasslu), tehničnem znanju in v nekaterih primerih o sistemih, ki se sami organizirajo od spodaj navzgor.



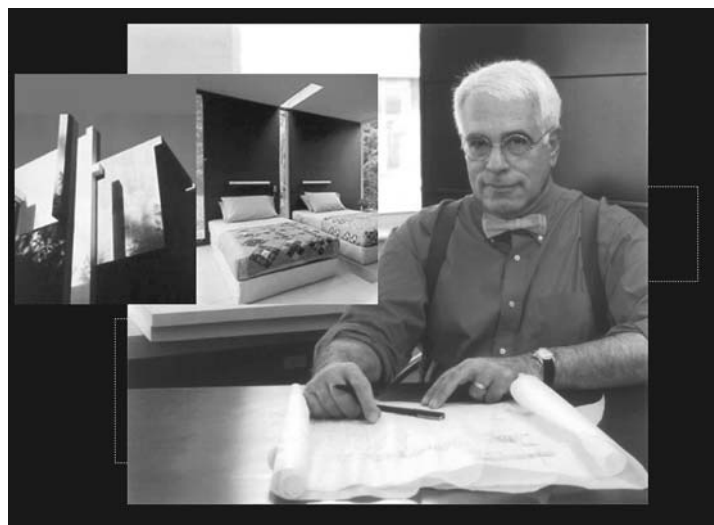
Zdaj nam ostaja še vprašanje, na kaj lahko v resnici vplivajo projektivne prakse. Po mojem mnenju lahko pred kratkim realizirane nizozemske projekte razdelimo v tri osnovne skupine. Te tri vrste so "projektivna avtonomija", "projektivna mise-en-scène" in "projektivna naturalizacija". Kot bomo videli kasneje, je projektivna avtonomija omejena v glavnem na geometrične modele. Po drugi strani pa projektivna mise-en-scène in projektivna naturalizacija bolj eksperimentirata z arhitekturo kot infrastrukturo. Projektivna avtonomija poskuša znova vzpostaviti stik z uporabnikom in tistim, ki o njej razmišlja, s pomočjo pasivnih izkustev, medtem ko projektivna mise-en-scène in projektivna naturalizacija iščeta njuno sodelovanje. Projektivno avtonomijo bolj zanima oblika, to, kaj lahko estetsko sporoča samo po sebi, projektivna mise-en-scène ustvarja gledališke situacije, projektivna naturalizacija pa išče strogo instrumentalne in dejavne sisteme.

V nizozemski praksi, ki se ji bom posvetil v nadaljevanju, arhitekti svojega dela teoretsko niso opredelili kot "projektivnega", pač pa delujejo na način, ki ga lahko zajamemo s tem ameriškim konceptom.

Projektivna avtonomija

V arhitekturi Clausa&Kaana, Rappa+Rappa in Neutelings Riedijka se razkriva to, čemur sam pravim "projektivna avtonomija". Pazljivo dodelane oblike (ki pomenijo povratak k disciplini), ki so značilne za njihovo projektivno strategijo, se, morda presenetljivo, zdijo nekako udobne in varne. Projektivna avtonomija se razvija okoli samozadostnosti prijetne in podjarmljene oblike in je teorija, ki lahko, kljub življenjskim problemom in bežočim, vztraja stoletja. Večinoma se kaže kot skromna arhitektura, ki v sebi učinkovito, estetsko in samozadostno združuje funkcionalne, ekonomske in reprezentacijske zahteve. Želja po umirjenosti in harmoniji, ravnodušni do sprememb, pa pomeni, da imamo pri projektivni avtonomiji opraviti s konvencionalno ali vsaj omejeno projektivno prakso. Projektivna avtonomija se ne zmeni za gibanje, kompleksnost oziroma še kakšen drug dinamičen proces, s pomočjo katerega bi lahko legitimirala načrte, pomembne so ji le trdne kulturne in ekonomske vrednote.

Rapp in Rapp se izražata s pridobljenim arhitekturnim jezikom, katerega notranja struktura so arhitekturne topologije, na primer ostanki zgodovinskega in sodobnega mesta. Njuno delo preveva duh zgodnjih, manj figurativnih del Alda Rossija, Hansa Kollhoffa in Colina Rowea. Tako je foyer (študentski dom) v amsterdamski četrti Bos en Lommer variacija na temo klasične tipologije atrija. Za Clausa in Kaana pa načelo organizacije ni zgodovinska tipologija, ampak tipografska avtonomija zgradbe – tu ne govorim toliko o njuni ljubezni do črk in števil, ampak o načinu, kako v notranjosti zgradbe razporedita prostorske intervale, o ritmu izmenjevanja ozkih in širokih prostorov, v katerem so urejeni vsi individualni elementi, od najmanjšega detajla do celotne zgradbe. Tako kot tipograf izbere pisavo in potem poišče najprimernejše razmake, tudi Claus in Kaan vešče razporedita okna, stebre, vrata, fasadne panele in volumne v ponavljajoče se zaporedje. Iščeta konvencionalno arhitekturo, ki zbuja zaupanje in se izogne kontroverznosti, arhitekturo, ki ji gre za težo, škatlaste volumne, svetlobo, lepoto in stil. Njun cilj nikakor nista radikalni šik in prevratnost, njune hiše pa vseeno premorejo vsaj nekaj minimalistične elegance. Abstraktni jezik in precizni detajli dajejo njunim zgradbam nekakšen samozadovoljen, eleganten sijaj. Lebdeči črni bar s svojim gladkim, črtastim vzorcem na glavni fasadi Občinskega urada v Breda razkriva sorodnost z elegantnim profiliranjem Bangovega in Olufsenovega oblikovanja. Minimalistični šik s svojo abstraktno popolnostjo zgleda vulgarnost. Medtem ko se Rappove in Rappove ter Clausove in Kaanove zgradbe obnašajo vljudno in resno, pa v delih Neutelingsa in Riedijka ostaja veliko prostora za zabavo. Zanju ni puritanske arhitekture, namesto tega dobre, močne oblike pripovedujejo svoje zgodbe. Arhitektura mora, podobno kot televizija, stripi in druge oblike popularne vizualne kulture, komunicirati z gledalci. V primeru Neutelingsa in Riedijka lahko zopet govorimo o "hišah z značajem". Iščeta dramatične učinke, ki dajejo gledalcu občutek "vsakdanjega arhitekturnega nadrealizma". Njune hiše so dramatis personae, ki so vstopile v našo



Eisenmanova hiša s po sredini prerezano posteljo



Claus & Kaan, Forenzični Inštitut Haag, Nizozemska 2004

metropolo, zdaj pa obračajo glave, da bi nadzorovale svojo okolico. Zgradbe v določeni pokrajini postanejo del gledališča življenja, čeprav glavne vloge tu ne igra uporabnik, ampak sama arhitektura. Neutelings in Riedijk se ne zanimata za življenje, ampak za anatomijo scene, na kateri bo potekala igra. Nju-ne hiše lahko čepijo, so grobe, duhovite ali celo čudne. Kritična arhitektura bi te močne poteze uporabila za sabotiranje arhitekturnega jezika ali vsaj družbenih pravil in vrednot. Neutelingsov in Riedijkov "pop art" pa ne skriva nobenih globljih motivov (kar na primer ne velja za Andyja Warhola). Njunim hišam je usojeno, da se razvijejo v samostojne osebnosti, ki izžarevajo enkratno in očarljivo zabavno identiteto, ki je ni lahko pozabiti. Takšna pripovedna skulptura se odlično ujema z igro blagovnih znamk, ki je tako ljuba naročniku in mestom.

Projektivna mise-en-scène

Arhitekturna biroja MVRDV in NL Architects znotraj projektivne mise-en-scène uporabljata pristop, pri katerem uporabnik postane glavni igralec in je povabljen, da prevzame dejavno vlogo v gledališču, katerega koreografi so arhitekti. Znotraj teh projektivnih praks ne smemo razmišljati o projektih. Tu gre za izpostavljanje realnosti s pomočjo scenarijev z navdihom gledaliških vsebin; pišejo jih arhitekti na podlagi dejstev, ki jih najdejo v sodobni "ekstremni realnosti". Ker nihče ne ve zares, kako naj reagira na nepričakovano množico inovacij in negotovosti v sami tej realnosti, je videti, da je nujno "nevtravno" opazovati vse spremembe.

Za projektivno mise-en-scène postane mesto veliko polje podatkov. Arhitektova metoda postane sistematična idealizacija, precenjevanje dosegljivih ključnih pojmov, v katere lahko zajame tudi povprečne elemente. Zahtevnim programom, ki jim je včasih skoraj nemogoče ustreči, zadostijo do zadnjega, prav tako pa tudi zapletenim in strogim nizozemskih gradbenim predpisom. Glavni cilj pa še vedno ostaja eksperimentiranje z resničnim svetom – na obrobju in v razpokah poznega kapitalizma želijo ti arhitekti izpostaviti še nedoločene predele resničnosti (ki jih imamo takoj za dele običajnega sveta), tako da jih s pomočjo gledališke predstave obrnejo na glavo.

Gledališke predstave nam ponavadi dopuščajo sanje o drugih svetovih. Vendar ne v gledališču MVRDV in NL Architects. Potem ko zaključijo z opazovanjem in zapisovanjem naše dinamične družbe, začnejo iskati nove oblike, ki s pomočjo domiselnega programa in sveže estetike zadovoljujejo naše dejanske vsakdanje potrebe. Življenje spremenijo v optimistično, zabavno igro, ki poišče rešitve, medtem ko se šali na račun naše resničnosti, ki je v stalnem preoblikovanju. Da so strehi bara v Utrechtu dodali še eno funkcijo, ni le bistra izraba prostora. S tem da so na streho študentskega lokala postavili košarkarko igrišče, so vzpostavili simpatično absurdno nasprotovanje dveh dokaj različnih miljejev. MVRDV ustvarjajo "neskončne" interierje, v katerih se trdno prepletajo različni programi. Sami arhitekti jim pravijo "lačne škatle", škatle, lačne združevanja različnih programov znotraj neprekinjene pokrajine. Kjer Neutelings in Riedijk ustvarjata oblike, ki pripovedujejo zgodbo, pri tem pa ostajajo odmaknjene od uporabnika/opazovalca, MVRDV vsebino prevedejo v natančno koreografijo prostorskih izkustev, ki uporabnika vpelje v znanstveno fantastiko, skrito v našem vsakdanu. Če vse krajevne knjižnice in pokrajine Brabant zložiš v eno samo ogromno stolpnico, ki je videti kakor deloma moderniziran poševni stolp iz Pise, študijske sobe pa namestiš v dvigalih, ki se vozijo gor in dol po pročelju knjig, uporabnik nenadoma postane del futuristične mise-en-scène.

Pri NL in MVRDV lahko upravičeno govorimo o spektakularnih efekti, o "zapisanem prostoru", ki naše izkustvo popelje (še posebno preko našega pogleda) v točno določeno smer. NL se pogosto šalijo in razvijajo tipologijo trendovskega življenjskega stila, ne da bi se preveč ukvarjali z utemeljevanjem svojega oblikovanja s psevdoznanstvenimi, iz podatkov izpeljanimi alibiji. MVRDV pa iščejo nove prostorske koncepte, ki bi lahko naši družbi brez pravih pravil našli najbolj domišljeno spektakularno obliko.

V konceptu projektivne mise-en-scène so z vaje spuščene v družbi žive sanje, ne pa posamezni koncepti tipologije, elegantnega minimalizma ali izra-

znega okrasja (tako kot pri projektivni avtonomiji). Pri projektivni mise-en-scène objekti niso pomembni kot uporabne stvari, ampak le kot zaslon, na katerega lahko projiciramo koščke naše ekstremne resničnosti. (V nizozemskem paviljonu za hannoverski Expo so MVRDV denimo projicirali vse mogoče podatke o nizozemskih klišejih – od umetnih pokrajin, peščin, polj tulipanol in gozdov do mlinov na veter.) Objekti postanejo nosilci vsakdanje kulture in življenjskih načinov, podobno kot v družboslovju. Arhitektura je ena od sodelavk pri utelešanju kulturnega in družbenega pomena. Projektivna mise-en-scène vsakdanje življenje povečuje s spektakularnim okrasjem; arhitekt ga zbere iz podatkov, ki povzemajo skrito logiko sodobne družbe. Namesto da bi še naprej skrivali šestnajst milijonov prašičev v tisočih bioindustrijskih hlevih s strmimi strehami, razsejanih po slikoviti nizozemski pokrajini, MVRDV predlagajo, da je prašiče mogoče učinkoviteje in prijazneje nastaniti v visokih stanovanjskih zgradbah v rotterdamskem pristanišču. Kar naenkrat (brez kakršnih koli vrednostnih sodb) se zdi dejstvo, da je na Nizozemskem več prašičev kot ljudi in da so lahko prašiči srečni v blokih z razgledom, čisto sprejemljivo. Šok terapija tako nadrealistične in pragmatične mise-en-scène bo takoj pritegnila našo pozornost (tako kot Toscanijevi plakati za Benetton, na katerih se v dnevni sobi pojavi umirajoči bolnik z aidsom). Še vedno pa ostaja nejasno, ali ta šokantno realistični način reprezentacije sploh vodi v kakšen boljši svet oziroma ali sploh ujame naš krasni novi svet. Pripovedke, skrite v našem vsakdanu, MVRDV privlečejo na plano s svojo opurtunistično domišljijo, iz uporabnikov pa naredijo glavne igralce, tako kot v svojem "Medical Centre Pajama Garden" v Veldhovnu. Namesto da bi se pacienti potikali po sterilnih hodnikih in drugih introvertiranih prostorih, tipičnih za bolnišnice, se lahko kar v pižamah sproščajo med oljkami in drugimi nadrealističnimi "mediteranskimi" scenami ter budni sanjajo o Mediteranu. Sanjanje o utopijah je izgubilo svoj čar. Naš vsakdanjik je tako prenapolnjen s fantazijami, da ni več treba sanjati drugačnega sveta zunaj. Podobno kot Steven Spielberg morajo tudi arhitekti ustvarjati nove reprezentacije, ki jih lahko razumejo vsi. Zabavna industrija vas najprej sooči z distopijami (na primer šestnajst milijonov natrpanih prašičev), potem pa vam zagotovi srečen konec, tako da jih zgledi s pomočjo "praktičnih rešitev", ki jim zagotavljajo konformnost. Njihov odnos pa je pogosto omenjen, hladen "kaj mi mar".

Projektivna naturalizacija

Tudi projektivna mise-en-scène ima svoje omejitve. Medtem ko je zaposlena s projiciranjem pomena na stvari, pozablja, da tudi same stvari nosijo pomen, da so lahko občutljive in dejavne in da lahko same sprožijo procese v očesih in telesih. Ta zmožnost performiranja je v središču praks, ki sledijo načinu, ki bi mu lahko rekli "projektivna naturalizacija". Na Nizozemskem so projektivno naturalizacijo razvijali med drugimi tudi Oosterhuis.nl, UN Studio, Maurice Nio in NOX Architekten. Večina je razstavljala na nedavni razstavi "Non-Standard Architectures" v Parizu. Projektivnemu naturalizmu ne gre za znake, sporočila, kode, vsebine ali kolaže idej, projicirane na objekt, ampak za tehnologijo, ki snov napravi dejavno.

Arhitektka Larsa Spuybroeka iz NOX tehnologija ne zanima kot način uravnavanja funkcij in udobja, ampak jo vidi kot silo, katere naloga je zadovoljiti našo potrebo po naključnem, s tem da ustvarja obilje možnosti in dogodkov. Piše: "S fluidnim mešanjem skorje in okolja, telesa in prostora, objektov in histroji bomo združili tudi tloris in volumen, tla in zaslone, površino in medij, mehanistično dojetanje telesa pa bo nadomestila bolj plastična, tekoča, čutna različica, v kateri sta združeni dejavnost in vizija." Ti arhitekti so se naučili iz geologije, biologije in celo zgodovine, da lahko procesi, ki so zmožni prilagajanja, ustvarjajo veliko bolj inteligentne, prefinjene in zapletene sisteme, kot bi jih kadar koli lahko vnaprej utrjene ideje. V ta pojem nekonvencionalne arhitekture lahko vključimo množico oblik in šol. Kar imajo vse te različne manifestacije skupnega z naravo, je to, da oblike, ki jih ustvarjajo, spominjajo na biološke strukture, procese in oblike. Lastnosti teh stavb se spreminjajo v skladu s spreminjanjem zunanjih razmer, tako kot narava. Fasada ni le preprosta lupina, ampak postane koža, ki ima svojo globino in se odziva na de-



javnost, svetlobne in temperaturne spremembe, včasih pa celo na čustva. Blobasti, inetraktivni "D-tower", delo NOX Architects, je povezan s spletno stranjo, na kateri lahko prebivalci mesta odgovarjajo na vprašalnik (oblikoval in zapisal ga je umetnik Q. S. Serafinj) o svojih vsakdanjih čustvih – sovraštvu, ljubezni, sreči in strahu. Odgovore potem obdelajo, iz njih naredijo graf različnih "pokrajin", na spletni strani pa lahko opazujemo maksimume in minimume čustev za vsako pošto številko v mestu posebej. Na zgradbi ta štiri čustva predstavljajo štiri barve – zelena, modra, rdeča in rumena, s katerimi je stavba osvetljena ponoči. Ko se zvečer pelješ skozi Doetinchem, vidiš, katero čustvo je čez dan prevladovalo pri mestnih prebivalcih. Množica izmerljivih podatkov in tehnologij je pripomogla k razvoju sofisticiranega metabolizma, ki tako kot pri Yokohama Terminal Foreign Office Architects tokove ljudi, avtomobilov, ladij in informacij spelje podobno kakor krvne celice skozi organizem zgradbe oziroma okrog njega. Ta projekt poskuša odstraniti vse ovire in zaplete, izogiba pa se tudi izražanju kulturnega pomena skozi šokantno (kot se dogaja v delih MVRDV).

Projekti projektivne naturalizacije ne ostajajo nedokončani ali grobi (kar je značilno za projektivno mise-en-scène), ampak so zglajeni in fluidni. Tu ne gre za ideologijo, ampak za (iskani) instinkt umetnih organizmov, ki naj bi zagotavljali, da procesi potekajo pravilno. Zgradbe naj bi delovale kot telesa brez glav, ki sledijo zapleteni biomehanski logiki. Ko so Foreign Office Architects razstavili svoj Yokohama Terminal na beneškem Bienalu, so poleg terminala razstavili še podobo telesa, rekoč, da logika njihove zgradbe spominja na logiko telesa. Tuja prisotnost oblik, ki so generirane s pomočjo "genske manipulacije" podatkov in projektivne naturalizacije, nam preprečuje, da bi te projekte nemudoma imeli za dobre ali slabe, lepe ali grde. Sodba je predstavljena na kasneje. Zgradba, podobno kot kakšen mit ali simbol, zavrača takojšno izrabo, raje vabi ljudi, naj jo uporabljajo, interpretirajo, stopijo v odnos s njo, da vstopijo v tok stimulov, ki jih proizvaja sama snov. S pomočjo novih digitalnih oblikovalskih metod in z računalniško vodenim ustvarjanjem zapletenih tridimenzionalnih elementov (napredno prototipiranje) se lahko končana zgradba bolj kot kdaj koli prej obnaša kot živ organizem.

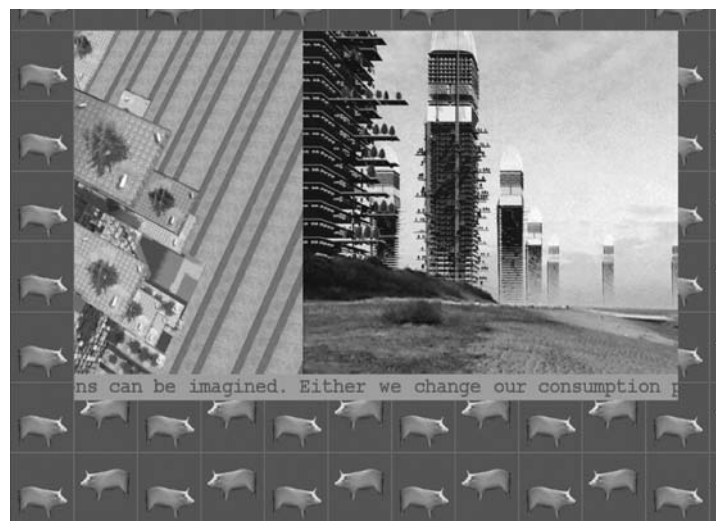
V nasprotju s projektivno mise-en-scène projektivne naturalizacije ne zanima načrtovanje scenarijev za objekte, povezane z družbo, religijo, močjo, politiko, globalizacijo ali posamezniki. Prizadeva si namreč za nekakšno superfunkcionalnost, ki poteka okrog gibanja, samoorganizacije in interaktivnosti. Intelligentnost njenih projektov ni toliko v zmožnosti premisleka ali v tem, da je reprezentacija za ali proti nečemu, ampak v zmožnosti spodbujanja odprtih procesov, ki naj bi lahko delovali samodejno, v skladu s tokovi statusa quo. S pomočjo naprednih gradbenih procesov gre pri projektivni naturalizaciji za oblikovanje z mehanicističnega stališča natančnih in lokalnih odločitev, ki naj bi vodile v odprte samoorganizirane sisteme, ki dopuščajo tokovom konsenza, da tečejo po svojih poteh. Velike sanje in druge podobne paradigme (razen teh o napredni tehnologiji in oblikovalski strokovnosti) tu niso pomembne. Medtem ko se osredotoča na organske abstrakcije, projektivna naturalizacija zanemara dejstvo, da udomačitev vsakega projekta temelji tudi na narativnosti njegove uporabe ter da gre pri posvojitvi za sodelovanje med družbenim vedenjem in danimi objektivnimi razmerami. Pozablja, da našo identiteto sestavljajo naša družbena dejanja in vedenje, ne pa le naša telesa.

Širše ambicije

Prelom s kriticismom, strast do realnosti in povratek k temu, kar lahko arhitektura naredi kot disciplina, so bistveni, da bi lahko čim bolj izkoristili mnoge možnosti, ki jih nudi "druga modernost". Namesto da bi napovedovali prihodnost, moramo postati pozorni na neznano, ki v tem trenutku že trka na naša vrata. Projektivne prakse so znak, da ni več vprašanje, ali naj arhitektura sodeluje v poznem kapitalizmu ali ne. To je že dano dejstvo. Kakšno obliko naj privzame to sodelovanje s trgom, pa ostaja etično in politično vprašanje, ki ga ni mogoče rešiti le s pragmatičnimi, tehničnimi in estetskimi izvajanji. Zgoraj opisane projektivne prakse ustvarjajo prostore, izrezane iz iste tkanine kot oblačila vodilnih sistemov. Kot take so omejene na oblike, ki še pose-



NL arhitekti, Košarkarski bar v Utrechtu



MVRDV, "pigs skyscrapers"



D-stolp Larsa Spuybroeka v Doeticnchemu



Terminal v Yokohami, Foreign Office Architects

bno ustrezajo udobju globalnega srednjega razreda. Poleg strahu pred soočenjem z neznanim so glavne skrbi srednjega razreda gladko tekoči procesi, ki zagotavljajo pravico do moči, individualizma, kariere, identitete, razkošja, zabave, potrošništva, ter infrastrukturo, ki omogoča vse navedeno.

Ta totalitarizem razlike, individualnih pravic (ki ga slavimo kot "mnoštvo" neoliberalizma) spregleda dejstvo, da je treba paziti na skupne interese svetovnega prebivalstva (vključno z interesi transnacionalnega srednjega razreda). Namesto paradigme razlikovanja bi morali oživiti paradigmo enakosti in odgovornosti, ki presega posameznika. Kulturi gre trenutno le za različnost, prilagodljivost in stalno iskanje novega, za učinke, ki jih lahko prinese kak načrt, za to, kako objekt deluje na trgu, kot odprta in nevtralna platforma. To je strategija, ki je opustila politične ideale, politično ali družbeno zgodovinsko zavedanje, in je v nevarnosti, da postane žrtev diktatur estetike, tehnologije in pragmatizma, ki slepo preplavljajo globalno ekonomijo. Namesto da bi arhitekti prevzeli odgovornost za oblikovanje in zbrali pogum za usmerjanje tokov v nekatere smeri, so etične in politične posledice oblikovalskih odločitev prepuščene trgu, arhitekti pa se umikajo v danost svoje discipline. V tem pogledu so vse tri zgoraj naštetje projektivne prakse formalistične.

Kar je pri projektivnih praksah pozitivnega, je dejstvo, da v samem procesu ustvarjanja načrta, vpliv materiala, ekonomije, gradbeništva, oblike, vsebine, specifičnega konteksta in pa s pomočjo arhitekturnega znanja in instrumentov, te projekcije lahko preizkušamo in razvijamo. Projektivne prakse si ustvarjajo svoje poti kar medtem, ko se izvajajo. S svojim delovanjem realnost projektira sama sebe.

Vendar pa projektivne prakse spregledajo dejstvo, da so utopične sanje nujne za ustvarjanje perspektiv projekta, ki sega preko statusa quo. Ne trdim, da je možno utopične sanje uresničiti, ampak da take sanje dajejo referenčni okvir političnim akcijam. Utopične sanje nam omogočijo natančno diagnostiranje sedanjosti. Ti trenutki izstopa iz odvisnosti od realnosti izpostavijo nezogibnost implicitnih vrednostnih sodb in pa dejstvo, da izključevanje političnega in družbenega nadzora tudi samo postane oblika družbenega in političnega nadzora. S sodelovanjem med utopičnimi sanjami in realnostjo bi lahko projektivne prakse razvijale nove družbene perspektive. Tisto, s čimer bi se projektivne prakse morale ukvarjati, je preobračanje kapitalizma proti demokraciji.

Edina težava, ki še ostaja, je, da doslej še nihče ni bil pripravljen na novo premisliti iztrošenega pojma demokracija ali pa izpeljati raziskave tega, kaj bi danes demokracija lahko pomenila za prostor. Razpravljanje o demokraciji ostaja hkrati tabu in fetiš. Besedo demokracija imamo za nekaj, kar nas odreši razmišljanja o tem, kako jo lahko realiziramo.

Če bi sanjali o novih oblikah demokracije, bi lahko razvili vizije, ki bi pretresle obstoječi politični ennui, slepo sledenje trgu in stalno usmerjenost v en sam problem. Namesto tega pa smo rajši kar malo zadremali. Mar res tako zelo uživamo v zasvojenosti z udobjem, oblikovalskimi trendi, tehnologijo in neskončnih (pri drugih neopaženih) razlikah? Mar ni že čas, da se zbudimo iz našega globokega spanca in zopet začnemo sanjati sanje utopije?

Roemer Van Toorn, vodja oddelka za projektivno teorijo in Ph.D. raziskovalec na Delft University of Technology (katedra Berlage), je avtor *In Search of Freedom in Contemporary Architecture: From Fresh Conversativism to Radical Democracy* (tik pred izidom) in knjige fotografij *Society of The And* (ki bo izšla decembra 2005).

**Opombe:**

- ¹ Gl. Francis Fukuyama, *The End of History and the Last Man*, Free Press, New York 1992; Anthony Giddens, *The Third Way: The Renewal of Social Democracy*, Polity Press, Malden, MA, 1999; Anthony Giddens (ur.), *The Global Third Way Debate*, Polity Press, Cambridge 2001.
- ² Michael Hardt, Antonio Negri, *Empire*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 2000; Gopal Balakrishnan (ur.), *Debating Empire*, Verso, London in New York 2003.
- ³ Gl. tudi Zaha Hadid, Patrik Schumacher (ur.), *Latent Utopias*, Springer Verlag, Dunaj in New York 2002.
- ⁴ Simpozij je bil organiziran ob odhodu Bernarda Tschumija z mesta dekana Columbia University v New Yorku 28. in 29. marca 2003 in je objavljen v: Bernard Tschumi, Irene Cheng (ur.), *The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century*, The Monacelli Press, New York 2003.
- ⁵ Več informacij o postkritičnem najdemo v: Sanford Kwinter, "Who is Afraid of Formalism?", v: *ANY*, št. 7/8, 1994; *Equipping the Architect for Today's Society*, The Berlage Institute in the Educational Landscape (pogovor med Wielom Aretsom, Alejandrom Zaero-Polom in Roemerjem Van Toornom); Stan Allen, "Revising Our Expertise", v: *Hunch*, št. 6/7, 2003; Sylvia Lavin, "In a Contemporary Mood", prav tam; Michael Speaks, "Design Intelligence", prav tam; Jeffery Kipins, "On the Wild Side", v: Rashid Moussavi, Alejandro Zaera-Polo (ur.), *Foreign Office Architects: Phylogenesis*, FOA's Ark, 1999, str. 566-580. Dokaj grobo razpravo o kriticismu med Halom Fosterjem, Michaelom Speaksom, Michaelom Hayesom, Sanfordom Kwinterjem in Felicity Scott najdemo v: *Praxis: Journal of Writing and Building*, št. 5, "Architecture after Capitalism", 2003, str. 6-23.
- ⁶ Sarah Whiting, Robert Somol, "Notes around the Doppler Effect and Other Moods of Modernisms", v: *Perspecta: The Yale Architectural Journal*, št. 33, "Mining Autonomy", 2002, str. 72-77.
- ⁷ Gl. Kenneth Frampton, "Towards a Critical regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance", v: Hal Foster (ur.), *The Anti-Aesthetics: Essays on Postmodern Culture*, New Press, New York in Liane Lefaivre 1999; Alexander Tzonis, *Critical Regionalism: Architecture and Identity in a Globalised World*, Prestel Usa, 2003.
- ⁸ Harm Tilman, "Architectuur onder globalisering", uvodnik v: *De Architect*, januar 2004.
- ⁹ Vsi podatki, ki se nanašajo na lokacijo, program, uporabo in infrastrukturo, pa tudi ekonomijo, politiko, umetnost, modo, medije, vsakdanje, tehnologijo, topologijo in materiale, ki nam lahko znatno pomagajo raziskati obstoječo realnost, so dokumentirani v diagramatični obliki, še zlasti zemljevidi in grafi. Ideologija je seveda implicitna že v sami znanosti merjenja z načinom sporočanja skritih lastnosti obstoječe realnosti. Večina projektivnih praks se te ideološke dimenzije ne zaveda. Še več, so ideološko "gladke", ker tančica modnosti in stila za dizajn skrija mnoga protislovja. Za več informacij o ideološki dimenziji v sodobni nizozemski arhitekturi gl. moj članek: "Fresh Conservatism: Landscapes of Normality", v: Hans Ibelings (ur.), *Artificial Landscape: Contemporary Architecture, Urbanism*, Nai Publishers, Rotterdam 2000, slov. prevod: "Sveži konservativizem", ab, št. 153-154, november 2001.
- ¹⁰ Manfredu Tafuriju je uspelo prepričati arhitekturni svet, da avantgarda ni prispevala le k naprednemu avantgardnemu programu, s tem da je preteklost preobrnila s svojo radikalno moderno tehnologijo, ampak je tudi pomagala pospešiti kapitalistično modernizacijo. Tafuri trdi, da so avantgardna načela montaže pospešila asimilativni proces dinamične in mehanične kapitalistične revolucije, ki ji je podvržen vsak posameznik – stalna napetost, ki izhaja iz urbanega življenja in izgube vrednot.
- ¹¹ Theodor Adorno, nav. v: Hilde Heyen, *Architecture and Modernity: A Critique*, MIT Press, Cambridge, MA, 2000, str.
- ¹² Odlično razlago Nouvelovih del gl. v pogovoru med Jeanom Baudrillardom in Jeanom Nouvelom ter uvod K. Michaela Haysa v: *The Singular Objects of Architecture*, University of Minnesota Press, Minneapolis, MN, 2002.
- ¹³ K. Michael Hays, "Scanners", v: Aaron Betsky, K. Michael Hays in Laurie Anderson, *Scanning: The Aberrant Architectures of Diller+Scofidio*, Whitney Museum of Art, New York 2003, str. 129-136.
- ¹⁴ Alexander Tzonis, Liane Lefaivre; gl. zgoraj, op. 7.
- ¹⁵ Več različnih pojasnil o nasprotju kritizma in projektivnega razvijata Somol in Whitingova v: *Notes around the Doppler Effect and Other Moods of Modernism*.
- ¹⁶ Predavanje Premsele, ki ga je imel grafični oblikovalec Michael Rock na Premsele Dutch Design Foundation v Amsterdamu 11. februarja 2004; zapis predavanja sem dobil po elektronski pošti in je dosegljiv na Premsele Foundation.
- ¹⁷ Hans Van Dijk je že leta 1995 opazil težnjo nizozemske arhitekture k nekakšnemu "estetskemu pragmatizmu", ki združuje realizem (ki upošteva reference, pravila in dosegljiva sredstva) z željo po ustvarjanju lepih hiš (vendar brez upoštevanja kakšne določene estetske teorije). Gl. "On Stagnation and Innovation. Commentary on a Selection", v: Ruud Brouwers in dr., *Architecture in the Netherlands. Yearbook 1994-1995*, Nai Publishers, Rotterdam 1995, str. 138-152.
- ¹⁸ Gl. tudi Robert Somol, "12 Reasons to Get Back into Shape", v: Rem Koolhaas, OMA-AMO (ur.), *Content*, Taschen, Köln 2004, str. 86-87.
- ¹⁹ Raziskave, ki jih vodijo biroji, kot je Stefano Boeri z Multiplicity in Raoul Bunschoten s CHORA, preučujejo preoblikovanja teritorijev, ki potekajo v sodobni družbi. Z novimi orodji za opazovanje, prikazovanje in oskrbovanje zapisujejo in obdelujejo procese samoorganiziranja naseljenega prostora (namesto tipoloških prototipov). Notranje pravilo njihovih oblikovalskih načrtov je, da se vzpostavijo v odnosu do dinamike, ki je na teritoriju že na delu in ki je ni vedno mogoče nadzirati s centraliziranimi praksami načrtovanja. Gl. tudi Stefano Boeri, "Eclectic Atlases", v: *Multiplicity, USE: Uncertain States of Europe*, Skira Editore, Milano 2003; Raoul Bunschoten in Chora, *Urban Flotsam*, 010 Publishers, Rotterdam 2001.
- ²⁰ "Ne verjameva v oblikovanje estetskih objektov zapletenih oblik, ki jih lahko izdela le obrtnik. Raje uporablja standardne industrijske materiale, traverze in konstrukcije – to pomeni običajne proizvode in običajne tehnike." Claus&Kaan, v: *Hunch*, št. 6/7, 2003, str. 140.
- ²¹ Gl. *At Work. Neutelings Riedijk Architects*, Uitgeverij 010, Rotterdam 2003, str. 7.
- ²² Gl. "The Hungry Box", potujočo razstavo o delih MVRDV, postavljeno v Netherlands Architecture Institute od 2. novembra 2002 do 5. januarja 2003.
- ²³ Winy Maas je omenjal Spielberga, ko je nagovoril arhitekta med predstavljanjem raziskovalnega studia na Berlage Institute 2. marca 2004.
- ²⁴ Gl. razstavo "Non-Standard Architectures" (avtorja kataloga in kuratorja razstave sta Zeynep Mennan in Frédéric Migayrou) v Centre Pompidou v Parizu (od 10. decembra 2003 do 1. marca 2004), na kateri so bila razstavljena dela Asymptote, dECOI Architects, DR_D, Greg Lynn FORM, KOL/MAC Studio, Kovac Architecture, NOX Architekten, Objectile, Oosterhuis.nl, R&Sie, Servo in UN Studio.
- ²⁵ Lars Spuybroek v eseju iz leta 1998, ki opisuje filozofijo NOX Architekten: www.archilab.org.
- ²⁶ Gl. tudi Manuel de Landa, *A Thousand Years of Unlinear History*, Zone Books, New York 2000; Manuel de Landa, *Intensive Science and Virtual Philosophy*, Continuum, London in New York 2002.
- ²⁷ Paviljoni v Floriade Park so dela arhitektov Oosterhuis.nl in Asymptote (objavljeni v: Anne Hoogewoning, Roemer Van Toorn, Piet Vollaard, Arthur Wortmann (ur.), *Architecture in Netherlands. Yearbook 2002-2003*, Nai Publishers, Rotterdam 2003, str. 38-40), paviljoni pri Neeltje Jans pa so delo: tisti v morju Kasa Oosterhuisa, tisti v sladki vodi pa Larsa Spuybroeka (objavljeni v: Hans Van Dijk, Hans Ibelings, Bart Lootsma, Ron Verstegen (ur.), *Architecture in Netherlands. Yearbook 1997-1998*, Nai Publishers, Rotterdam 1998, str. 42-47).
- ²⁸ Projektivna naturalizacija želi biti tudi operativna. Poglejmo, kaj ima o tej temi povedati Koolhaas v svojem odzivu na manifest Van Berkela, Kwinterja, Zaera-Pola in Lynna (na konferenci z naslovom Anyhow, Amsterdam, 1997): "Pokazali so sveže, nove ambicije in pozicije, ki so antisemantične in čisto operativne, predstavljene z virtuozno računalniško (in)animacijo. Spomnim se, da sem bil sprva kritičen do njihove trditve, da so presegle obliko in vstopili v čisto operativnost, in do njihove trditve, da so presegle semantično s čistim instrumentalizmom in strogo operativnostjo. Kar me (še vedno) moti, je njihova sovražnost do semantike. Semantika je danes izredno pomembna (dokaz za to sta na primer korporativni svet ali pa branding), zato je tudi semantična kritika postala zelo relevantna." Rem Koolhaas, v: "Spot Check: A Conversation between Rem Koolhaas and Sarah Whiting", v: *Assemblage*, št. 40, december 1999, str. 46. Gl. tudi Felicity D. Scott, *Involuntary Prisoners of Architecture*, v October 106, Fall 2003; str. 75-101.
- ²⁹ Vedno znova sem presenečen, ko Van Berkel&Bos (UN Studio) pokažeta svojo "Manimal", metaforo za novo arhitekturno prakso, ki je hibrid leva, kače in človeka. Vedno govorita le o procesih ustvarjanja svoje "Manimal", nikoli pa o njenih kulturnih, ideoloških in simbolnih implikacijah. Pomembna se jima zdi le oblika, ne pa tudi način, na katerega družbene prakse uporabe razklenjo takšno metaforo. Nič me ne bi presenetilo, če bi "Manimal" uporabili v holivudski grozljivki.
- ³⁰ Idejo "druge" oziroma "refleksivne" modernosti je prvič omenjal Ulrich Beck v: Ulrich Beck, *Risikogesellschaft: auf dem Weg in eine andere Moderne*, Suhrkamp, Frankfurt na Majni 1986.
- ³¹ Glede vloge trga v arhitekturi gl. "Lost Paradise" in "Propaganda", v: Anne Hoogewoning, Roemer Van Toorn, Piet Vollaard, Arthur Wortmann (ur.), *Architecture in Netherlands. Yearbook 2002-2003*, Nai Publishers, Rotterdam 2003.
- ³² Od časa do časa se tudi v praksi Rema Koolhaasa (čeprav sam o tem ne želi razpravljati) pojavljajo eksperimenti z novimi pojmi demokracije prostora. Ob treh projektivnih praksah, opisanih v tem članku, obstaja še "projektivna jukstapozicija", za katero je kriza poznega kapitalizma stalni vir navdiha. Za projektivno jukstapozicijo je značilna nedoločna kritična distanca, ki neprekinjeno zastavlja program, z njim pa tudi organizacijo družbe v času krize. Za projektivno jukstapozicijo (pripadajo ji na primer OMA) se projekti nikoli zares ne zaključijo, ampak sprožajo neskončne subjektivne interpretacije in naseljevanje. Zgodnji projekti jukstapozicije arhitektov OMA so pripomočki, na katerih so preskušali nove oblike svobode (na primer njihov Kunsthal se upira splošni ideji, da mora biti muzej podoben templju s kvazi nevtralnimi, belimi razstavnimi prostori). Tu je projektivna jukstapozicija združena s tem, čemur Immanuel Wallerstein pravi utopistika (gl. Immanuel Wallerstein, *Utopistics, Or, Historical Choices of the Twenties-first Century*, W. W. Norton&Company, Inc., New York 1998). Z izrazom utopistika se Wallerstein ne nanaša na vero v napredek, ki že zdaj ve, kaj nas čaka, ampak se obrača na znanost, ki bi lahko resno določila osvobajajoče zgodovinske alternative in pot, ki bi ji bilo najbolje slediti, na poti v daljino (in negotovo) prihodnost. Pri ustvarjanju novih situacij svobode nam lahko pomaga, če znova ocenimo stare primere utopij, ki so v preteklosti že uspešno prinesle svobodo. Podoben pristop so OMA uporabili pri načrtovanju knjižnice v Seattleu, ki je v veliki meri zasnovana kot predelava berlinske javne knjižnice arhitekta Hansa Sharouna (med mnogimi drugimi primeri iz kataloga utopističnih primerkov). Če se utopičnost pridruži projektivni jukstapoziciji, se že zelo približamo arhitekturi, ki jo iščem jaz. Vendar pa so poskusi OMA za Prado in Guggenheima v Las Vegasu ostali na stopnji projektivne mise-en-scene, ki bi bila gotovo ljuba Salvadorju Daliju: "Gledalcem ni treba vedeti, kdaj sem resen in kdaj se šalim, tako kot tega tudi meni samemu ni treba vedeti." (Salvador Dalí, *Diary of a Genius*, Creation Books, London 1964).

arhitektura, ki osvobaja

Giancarlo De Carlo
(1919 – 2005)

martina malešič



uvodnik
razstava
esej
zgodovina
akcija
teorija
predstavitev
intervju
filozofija
forum
prevodi

Junija sta minili dve leti od smrti italijanskega arhitekta Giancarla De Carla. Ob tej priložnosti je potrebno opozoriti na njegovo svojevrstno vlogo v arhitekturi 2. polovice 20. stoletja. De Carlova dela izstopajo iz povprečja z logičnostjo zasnove, inovativnostjo v detajlu, ubranostjo z okoljem in s čisto estetikom. Vsem pa nadvladuje zavest o arhitekturi, ki je uporabniku blizu, ki mu z vključevanjem v svoj proces nastanka vrača njegov prostor in dostojanstvo. Zato naj De Carlo predstavlja zgled sodobnim generacijam. A ne le kot projektant, temveč kot posameznik, katerega bivanje, mišljenje in delovanje je vodila ideja o svobodi.

Giancarlo De Carlo se je v zgodovino vpisal kot upornik in utopist, oboje s ciljem po dosegu človeške svobode. Stremel je k demokratični družbi, ki bi jo sestavljali dejavni, svobodni in kritični posamezniki. Zahteval je, da mora na tem temeljiti vsakršna tako družbena kot prostorska organizacija. Tako mora tudi arhitektura spremeniti svoj značaj in se soočiti z resničnostjo. Zavesti se mora svoje odgovornosti, ki jo ima v družbi. Opozarjal je, da ni avtonomna, saj je vedno v vzajemnem odnosu s kontekstom, v katerem se nahaja. Zato mora biti v stalnem stiku z družbo, opazovati njene značaje, spremljati njen razvoj in se nanj dejavno odzivati. Arhitektura mora obnoviti svojo prvotno vlogo in stopiti v službo človeka. Le-ta je njen edini pravi razlog in cilj. Je namreč tisti, ki jo osmišlja, opravičuje njen obstoj, jo potrди, da postane del konteksta. Po De Carlu nek prostor postane kraj šele, ko je naseljen, ko je intenzivno rabljen. Zato arhitektura ne more postavljati predmetov, nevezanih na okoliščine svojega prostora in časa nastanka, in se ukvarjati s cilji, kot so iskanje sloga ali avtorjevega osebnega izraza. Njen prvi namen je organizirati fizični prostor, v katerem se odvijajo človeška življenja, procesi in odnosi. Zato naj bodo potrebe in želje ljudi izhodišče vsakršnega organiziranja in oblikovanja njihovega bivanjskega okolja. Avtoriteto projektanta in pasivnost uporabnika naj nadomesti stanje enakovrednosti, kjer je vsakdo arhitekt in vsak arhitekturni dogodek arhitektura.

Svoje prepričanje je De Carlo izražal kot pisec, ga posredoval kot pedagog in udeležnik kot projektant. S članki, s katerimi je bil stalno prisoten tako v italijanskih kot tudi mednarodnih arhitekturnih revijah, je spremljal arhitekturno in splošno družbeno stanje, opozarjal na pomankljivosti in potrebne spremembe v stroki ter ozaveščal javnost. Izdal je več knjig, med njimi izbor spisov Le Corbusierja z dodanimi komentarji (1945), monografijo Williama Morrisa kot pionirja družbeno angažirane umetnosti (1947) in poglavje o arhitekturi participacije v publikaciji *L'architettura degli anni settanta* (1973) z J.M. Richardsom in P. Blakom. V knjigi *Nelle citt_ del mondo* (Venezia 1995) je zbral svoje popotniške spise, v katerih se je osredotočal predvsem na družbo, njene značaje, zakonitosti in pojavnosti v prostoru. Leta 1967 je ustanovil zbirko *Struttura e forma urbana* in s tem italijanski publiki osvetlil pomembnejša dela o urbanizmu, ki so jih napisali Le Corbusier, Christopher Alexander, Patrick

Geddes, N.J.Habraken, Kevin Lynch, Colin Rowe in ostali. S svojo revijo *Spazio e Società* je imensko sicer nadaljeval njeno predhodnico *Espaces et Societes* (ed. Henri Lefebvre in Anatole Kopp), francosko sociološko revijo, katere italijanske verzije je bil sprva urednik, vsebinsko pa je zamenjal opazovalca z opazovanim. Sociološki pogled na arhitekturo je nadomestil z arhitekturnim na družbo, na njene značaje, potrebe in številčne prikaze v prostoru. Za urednika je izbral svojo ženo Giuliano Baracco, prevajalko in ne arhitekta. Tako revija ni zapadla v zaprti krog stroke, temveč je ostajala odprta širši publiki, t.j. uporabnikom arhitekture.

Svoja teoretična dognanja in praktične izkušnje je posredoval kot pedagog na IUAV v Benetkah in na fakulteti za arhitekturo v Genovi, kot gostujoči profesor pa ob koncu 70. let na Yale, MIT, University of California in Cornell University. V pedagoško dejavnost se uvršča tudi ILA&UD (International Laboratory of Architecture and Urban Design), mednarodni arhitekturni forum, ki so se ga pod vodstvom De Carla udeleževali študenti in docenti evropskih in ameriških univerz. Sestavljala so ga predavanja gostujočih strokovnjakov, teoretične raziskave in izdelava projektov, vezanih na kraj, kjer se je forum odvijal. Po ustanovitvi leta 1976 je sprva potekal v Urbino, nato v Sieni, Benetkah in San Marinu. Kot projektant je bil De Carlo dejaven v širokem spektru od urbanističnih urejanj, gradnje večjih naselij, obnove starih stavb, novih gradenj pa vse do oblikovanja stolov in luči, ki so našli mesto v njegovih projektih. Njegov arhitekturni jezik se je stalno spreminjal. Začetnemu čistemu in umirjenemu racionalizmu z jasno konstrukcijo in v goli naravi predstavljenimi gradivi (Sesto San Giovanni) je sčasoma dodajal tradicionalne elemente (Baveno, Matera). V študentskih domovih v Urbino je beton povezal z opeko v enostavne enotne volumne, ki se razvijajo v prostoru in sledijo razgibanosti naravnega okolja. Masivno sivino betona delavskega naselja v Terniju je razbijal z zelenjem, barvnimi linijami in dinamičnimi poudarki dvignjenih pešpoti. V stanovanjskem naselju Mazzorbo v Beneški laguni se je vrnil k prototipu hiše, obenem pa raziskoval medsebojno delovanje različnih barvnih odtenkov fasad, njihove odseve v vodi in učinek ob pogledu na celoto. Na ekonomski fakulteti v Urbino in pri prenovi samostanskega kompleksa za univerzo v Catani je odkrival razsežnosti prostora ob kombinaciji z odsevnim steklom in ogledali. Kasneje je posegel po bolj organskih, mehkejših in vzvalovanih oblikah arhitekture (športni dvorani v San Miniato v Sieni in na Mazzorbu). Iskanje novih razsežnosti geometrije ga je pripeljalo do prilagodljivejših, bolj zračnih konstrukcij, kot so vhodna vrata za republiko San Marino in ureditev kopališča na Lidu v Beneški laguni. Zadnje projekte (sodišče v Pesaru in muzej-observatorij v Urbino) pa zaznamuje uporaba modernejših gradiv in temu sledeča estetika.

Pojavne oblike De Carlove arhitekture so torej raznolike in mnogoplastne. Spreminjajo se seveda v skladu z osebnostnim razvojem arhitekta, predvsem

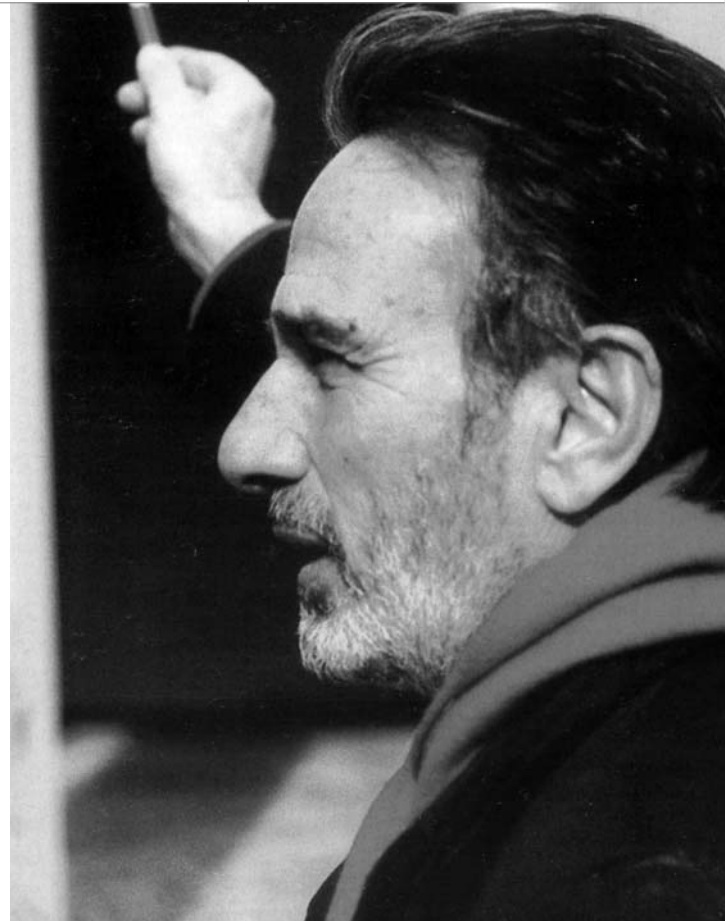
pa z vedno novim družbenim in zgodovinskim kontekstom, v katerem se projekt nahaja. De Carlo namreč ni razvil nikakršne metode dela. Način pristopa je ustvarjal vedno znova glede na drugačnost posameznega primera. Stalno pa je ostajal pri naslednjih izhodiščih. Skliceval se je na značaj kraja, na njegove pojavnne oblike in zakonitosti, ga s tem ohranjal in poudarjal. Obenem je s svojimi posegi spoštoval in izhajal iz njegove sooblikovalke, narave. Stik z njo je omogočen tudi uporabniku, saj med zgrajenim in obdajajočim, med notranjostjo in zunanostjo ni ostre meje. Kot arhitektura vstopa v naravo, tako leta prehaja vanjo, prek pogledov, zelenja, visečih vrtov, ohranjenih otočkov znotraj pozidanega in seveda prek svetlobe. Ta je tista, ki enakovredno ostalim konstrukcijskim elementom ustvarja prostor, ga razširja, mehča njegove meje in mu določa namembnost. De Carlo je v svojo arhitekturo vedno vključeval tudi ambiente družabnega značaja, ki so nenehno prisotni in s tem omogočajo ter spodbujajo k druženju. Vendar pa so vedno nekje na prehodu, sicer na dosegu, a neobvezujoči. Kot klopi v študentskih domovih v Urbinu, ki se nepričakovano priključujejo pešpotem, ne zahtevajo brezpogojne uporabe, a vedno omogočajo spontan, nenaden odmik za pogovor. Tudi pot je značilna za De Carlovo arhitekturo. Šele prek gibanja, potovanja posameznika po njej postane le-ta dojemljiva, zaživi in deluje. Vsem De Carlovim posegom pa je skupna predvsem ideja o arhitekturi, ki je v službi človeka. Zanj ustvarja prijetno bivanjsko okolje in sledi njegovim potrebam ter željam. Predvsem pa ga ne omejuje, temveč mu dopušča, ga osvobaja.

Giancarlo De Carlo, svobodni podameznik

Svoboda je bila De Carlovo osnovno vodilo, tako v delovanju kot v mišljenju in bivanju. Kot kritičen in dejaven posameznik se ni podrejal zapovedim in pravilom, temveč je trdno stal za lastnim mnenjem in ga prosto izražal. Boril se je za pravice drugih, za njihovo svobodo, dostojanstvo in prostor. Med vojno je vstopil v milanski protifašistični krog in se pridružil MUP (Movimento di Unità Proletaria). Po padcu fašizma je z arhitektom Giuseppom Paganom organiziral skupino partizanov, t.i. brigade Matteoti, ki so delovale v Lombardiji. Po vojni se je pridružil anarhičnim gibanjem v krogu revij *Volonté* in *Freedom*. Leta 1968 je ob študentskih uporih stopil na stran študentov in jih podprl s svojimi članki. V njih je predstavil svoje videnje univerze, ki bi morala temeljiti na svobodnem odločanju študentov, na njihovi dejavni udeležbi v izobraževalnem programu in čimmanjši hierarhičnosti. O njegovi svobodni naravnosti in odločenosti v svoj prav priča tudi zgodba, vezana na zgodnejši projekt, ladjo Lucanio (1952). De Carlo je njeno notranjost uredil in opremil. Za poslikavo stene dvorane je izbral slikarja Fernanda Légerja. Trdno odločen je odšel v Pariz in Légerju ponudil vsoto, ki ne bi zadostovala niti za slikarski material. Le-ta se je sprva odzval z glasnim krohotom, a ponudbo sprejel. Všeč sta mu bili nenavadnost ideje in vnema mladega arhitekta. Pripravil je začetniške skice, s katerimi pa se De Carlo ni strinjal. Bile so zaključene celote, on pa je želel poslikavo, ki bi se nadaljevala v prostoru. Léger je uvidel svojo zmotu in naslikal platno po željah naročnika.

De Carlova naravnost k novi, humani, k uporabniku usmerjeni arhitekturi v njegovem času delovanja ni bila nenavadna. V Evropi se je po vojni, predvsem pa v začetku 60. let, pojavila ostra kritika modernizma, njegovega izogibanja realnosti, ovekovečanja položaja avtonomije arhitekture in prepuščanja nadvladi okusa. Situacionisti in Archigram so se odzvali z utopičnimi projekti, s katerimi so iskali alternative usodnim posledicam funkcionalizma. Bernard Rudofsky je s svojimi raziskavami in razstavo *Architecture without Architects I*. 1964 opozarjal na pomembnost vernakularne arhitekture. Japonski metabolisti so s projekti zamenljivih, vnaprej industrijsko izdelanih prostorov omogočali stalno spremenljivost mesta. V praksi najbolj dejavni pa so bili Team X, skupina mladih arhitektov, katerih član je bil tudi De Carlo. Bili so sicer različnih izhodišč, pristopov in arhitekturnega jezika. Skupen pa jim je bil upor dogmam CIAM-a, razvijanje nove arhitekture prek razumevanja družbe in posameznika ter specifičnost vsakega kraja.

De Carlo se je tudi v svojem bližnjem okolju srečeval s podobnimi idejami. Italijo je namreč takoj po vojni prevzelo arhitekturno gibanje neorealizma, ki se



GDC; opis: Giancarlo De Carlo; foto: arhiv Studio Giancarlo De Carlo e Associati; vir: Giancarlo De Carlo. *Le ragioni dell'architettura* (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 256.



SSGiovanni; opis: Stanovanjski blok v Sesto San Giovanni, pogled na severno stran; foto: Giorgio Casali; vir: Giancarlo De Carlo. *Immagini e frammenti* (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 12.

ab

zgodovina



ILA&UD; opis: De Carlo med študenti, ILA&UD v Urbinu I. 1992; vir: Giancarlo De Carlo. *Immagini e frammenti* (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 150.



Collegi; opis: Pogled na celoto študentskih domov v Urbinu; vir: Tiziana FULIGNA, *Una giornata a Urbino con Giancarlo De Carlo. Visitando le sue architetture*, Urbino 2001, p. 54.



Terni; opis: Stanovanjsko naselje Terni; foto: Antonio Garbasso; vir: Giancarlo De Carlo. *Le ragioni dell'architettura* (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 50.

je kot nasprotnik monumentalne arhitekture fašizma usmerilo k vsakdanjosti in potrebam posameznika. Temu se je priključil še demokratični koncept organske arhitekture Bruna Zevija. Za De Carlovo izoblikovanje pa je bil odločilnega pomena vstop v milanski protifašistični krog z arhitektom Giuseppom Paganom, ki mu je podal osnovni nauk o družbeni odgovornosti arhitekture. Po vojni se je pridružil anarhičnim gibanjem, znotraj katerih se je seznanil s pisanjem ruskega anarhika Pietra Kropotkina. Le-ta je zagovarjal svobodno družbo brez nasilja, ki temelji na solidarnosti, na človeški dobroti in na svobodni volji ljudi na vseh področjih svojega delovanja. Prek pisanja sta ga močno zaznamovala tudi William Morris s svojim konceptom družbeno angažirane umetnosti in škotski urbanist Patrick Geddes z idejo o vključevanju prebivalcev v urbanistično urejanje mesta. Posebno vplivno pa je bilo zanj srečanje s Kevinom Lynchom, s katerim sta skupaj učila na MIT, in njegovo metodo participacije. S pomočjo vseh vzpodbud in zgledov je De Carlo razvil svoj koncept arhitekture, ki je uporabniku blizu, se ukvarja z njegovim vsakdanom in ga vključuje v svoje delovanje.

Arhitektura, ki osvobaja

De Carlo je poudarjal, da mora biti arhitektura vedno dosegljiva in razumljiva vsem. Zato ne sme preprečevati rabe določenega prostora. Osvobaja torej s tem, da ne omejuje. Simbolični prikaz tega načela predstavlja del prenove starega mestnega jedra Urbina, La Rampa. De Carlo je pod neoklasicističnim gledališčem našel zasuto stopnišče, ki je vojvodi Federicu Montefeltru omogočalo hitri vzpon s trga izpred mestnega obzidja v vojvodsko palačo. Polžasto zavite stopnice je prenovil, statično uredil, povezal z mestom in odprl javnosti. S tem La Rampa ni več namenjena le zasebni rabi vojvode, temveč celotnemu mestu. Podobno je De Carlo zasnoval tako univerzo v Pavii kot fakultete in študentske domove v Urbinu. Javni prostori teh ustanov ne omogočajo rabe le študentom in delavcem univerze, temveč vsem prebivalcem mesta in ostalim možnim uporabnikom. Postavil jih je namreč na področja, kjer so najlažje dostopni in odprti tudi v zapiralnem času omenjenih institucij.

Arhitektura ne omejuje in s tem osvobaja tudi z omogočanjem proste izbire. Ena od prvin, vedno prisotna v De Carlovem načrtovanju, je postopen prehod med zasebnimi in javnimi prostori. S tem ne le omili preskoka iz ene v drugo skrajnost, temveč ustvari svobodno izbiro gibanja, druženja in umika. Prosto izbiranje omogočajo tudi poti, ki vodijo po njegovi arhitekturi (npr. v študentskih domovih v Urbinu). Nikoli se ne prekinejo in ne obvežejo k povratku. Obenem ni ene, ki bi peljala naravnost do določenega cilja, temveč so številne in večvrstne. Posameznik izbere najprimernejšo v skladu s svojimi merili, potrebami in željami.

De Carlova arhitektura osvobaja tudi s tem, da uporabniku omogoča svobodno odločanje o oblikovanju lastnega bivanjskega prostora. Le-ta je namreč neke vrste projekcija, razširitev človeka v zunanji svet. Prek njega se predstavlja in se tako sporazumeva z ostalimi. Zato je pomembno, da je človek tisti, ki oblikuje svoj prostor, da se dejavno vključuje v proces njegovega nastanka. Ključnega pomena pri izoblikovanju te ideje je bila De Carlova izkušnja pri prvem samostojnem projektu, stanovanjskem bloku v Sesto San Giovanni v bližini Milana (1950). Naredil je namreč vse, da bi ugodil potrebam bodočih prebivalcev. Stanovanja je načrtoval premišljeno, z najboljšimi pogoji za bivanje in s prostori, ki nudijo visoko stopnjo zasebnosti. Kuhinje in servise je postavil na severno stran, obrnjeno proti cesti in opremljeno z ozkim zunanjim hodnikom, ki povezuje stanovanja. Dnevne prostore in spalnice pa je odprl svetlobi in zelenju s pomočjo prostornih in med seboj ločenih lož. Ko je čez čas obiskal že naseljeno stavbo, je opazil, da prebivalci ne sledijo njegovi ureditvi. Odločitev o namembnosti prostorov so vzeli v svoje roke. Lože na sončni strani so bile polne perila, medtem ko so si na ozki hodnik prinesli stole in ležalnike, da bi spremljali dogajanje na cesti in bili v stiku s sosedi. S tem ni ugotovil le, da je od vsega najbolj pomembno družiti se, temveč da je človek tisti, ki edini ve, kako oblikovati lastni bivanjski prostor. Ta izkušnja je postala dokončna šola stalnica za vnaprej. Z njo je De Carlo začel omogočati in vzpodbujati uporabnike k dejavnemu udeleževanju v arhitekturni proces. Le-

to pa je izvrševal raznovrstno, v skladu z njegovim pristopom odvisnosti od vedno novega konteksta.

Prvi način predstavlja De Carlovo stalno sklicevanje na značaj kraja. S spoštovanjem, ohranjanjem in poudarjanjem že obstoječega je, sicer posredno, v oblikovalski proces vključeval krajane. Njihovo naseljevanje je tisto, ki je poleg naravnih značilnosti določalo in še določa podobo kraja. Ob posegih v že obstoječe mestno tkivo je tako sledil načinu gradnje, delovanju mesta, njegovim zapovedim, odzivom in odnosom do okolja. Kot pričo neprekinjenega razvoja pa je z novimi gradivi, tehnikami in pristopi dodal pečat moderne dobe. Ob prenovah posameznih stavbnih sklopov, kot je samostansko poslopje v Catanii (1984-99) ali vasica Colletta di Castelbianco (1993-99), predstavlja Urbino, univerzitetno mesto v pokrajini Marche, enega izmed opaznejših projektov, saj je trajal več kot pet desetletij. Poleg urbanističnega urejanja starega mestnega jedra in nove širitve prek obzidja ter postavljanja novih gradenj se je lotil prenove posameznih stavb. Pri tem je upošteval zakonitosti mesta. Tako so obnovljena univerzitetna poslopja kot vojvodska palača bahava proti zunanosti in umirjena znotraj mestnega tkiva. Pedagoška fakulteta ohranja naslednjo značilnost urbinske gradnje in prek fasade ne izdaja notranjosti. Za svojimi neizstopajočimi opečnatimi stenami skriva namreč veliki polkrožni svetlobnik. De Carlo je uporabil tradicionalno gradivo, opeko, kamen pa je na mestih, potrebnih opore ali poudarka, zamenjal z betonom. Tudi nove gradnje, ki sicer ležijo izven starega mestnega jedra, se sklicujejo na okolje, v katerem se nahajajo. Študentski domovi v Urbino (1962-83) so zasnovani na način delovanja mesta na sosednjem griču. Gradivo ostaja opeka in kamen nadomešča beton. Ureditev sledi principu trga in ulic, dolgi in ozki kanali pa se kot v mestu z nenadnimi in nepričakovanimi pogledi odpirajo v krajino. Prav tako se na lokalno, t.j. buransko arhitekturo, opira stanovanjsko naselje Mazzorbo v Benetkah (1979-85), na njeno tehniko gradnje, oblikovanje prostorov in detajlov.

Naslednji način je neposreden in takojšen, t.i. participacija. Bodoči prebivalci se aktivno vključujejo v arhitekturni proces pred gradnjo in med njo. Šolski primer predstavlja delavsko naselje za jeklaro v Terniju (1970-75). Ideja sicer ni bila De Carlova, a je bil izbran kot najprimernejši arhitekt za njeno izpeljavo. Projekta se je lotil z razstavami, krajšimi filmi in predstavitvami primernih in že preizkušenih stanovanjskih gradenj. S prikazom novih tipologij in drugačnih načinov bivanja je delavce osvobodil konvencionalnih predstav, razširil polje kritičnosti in vzbudil domišljijo. Temu so sledila srečanja z manjšimi skupinami med delovnim časom in brez prisotnosti nadzornikov ali direktorja. Prek analiz, zbiranja podatkov, predvsem pa prek dolgih pogovorov z bodočimi prebivalci so se postopoma določili problemi in odkrile njihove potrebe ter želje. S pomočjo maket je oblikoval in predstavil prve rešitve. Temu so sledili ponovni pogovori in prilagoditve vse do strinjanja s celotno podobo. Zgrajene so bile prve različice. Po izgradnji prve faze je bil izdelan katalog, ki je bil z izločitvijo preverjenih neuspešnih rešitev na voljo za nadaljnje dograditve. Dokončna podoba naselja predstavlja sistem treh plošč, postavljenih ena na drugo, v katere so vkopane stanovanjske enote in povezave med njimi. Z zelenimi površinami, prilagodljivimi tlorisi stanovanj, prostori, namenjenimi druženju in prometni potmii, ki so ločene od tistih za pešce, pa sledi izrečenim zahtevam bodočih prebivalcev. Pristop participacije je De Carlo uporabil tudi pri večih urbanističnih urejanjih, kot sta oba regulacijska načrta za Urbino (1964 in 1994), ob izgradnji stanovanjskega naselja na Mazzorbu v Benetkah, pri načrtu za obnovo predela Borgo San Giuliano v Riminiju (1970-72), dveh področij v Pisto (1987) in starega mestnega jedra Lastra a Signa blizu Firenc (1988-89).

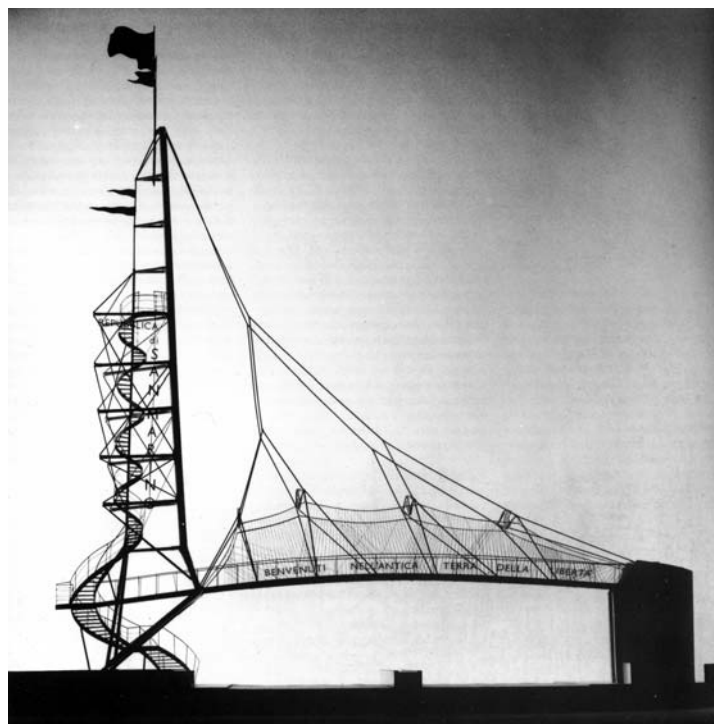
Za De Carla se arhitekturni proces po izgradnji ne konča, temveč se nadaljuje z rabo. Uporabnik svoj bivanjski prostor ustvarja še naprej, s samo prisotnostjo v njem kot tudi s prilagoditvami, preoblikovanjem, dodatki in odvzemi. Arhitektova naloga je te spremembe čimbolj omogočati in jih hkrati vzpodbujati. Zato je hišo slikarja Zigaine (Cervignano, Furlanija, 1957-58), ki jo sestavljajo samostojne, a med seboj povezane celice, načrtoval tako, da omogoča nadaljnjo širitev. Lastnik lahko doda nove prostore brez pomoči arhitekta,



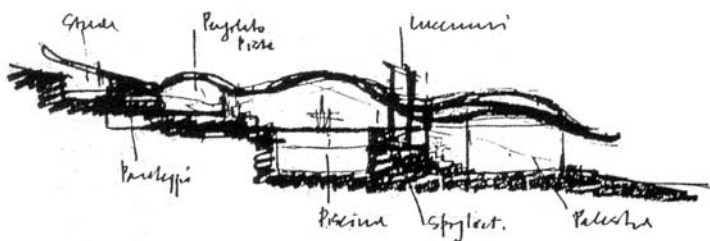
Mazzorbo; opis: Stanovanjsko naselje Mazzorbo v Beneški laguni; foto: Antonio Garbasso; vir: Giancarlo De Carlo. *Le ragioni dell'architettura* (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 45.



Catania; opis: Univerza v Catanii, odsev obstoječega v zrcalni steni novega poslopja; foto: arhiv Studio Giancarlo De Carlo e Associati; vir: Giancarlo De Carlo. *Le ragioni dell'architettura* (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 161.



San Marino; opis: Maketa vhodnih vrat za San Marino; vir: Giancarlo De Carlo. *Immagini e frammenti* (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 159.



San Miniato; opis: Skica za športni center v San Miniatu pri Sieni; vir: Giancarlo De Carlo. *Le ragioni dell'architettura* (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 236



Collegi-notr.; opis: Notranjost študentskih domov v Urbinu z družabnim prostorom na prehodu; foto: Martina Malešič



Collegi-klop; opis: Klop, ki se nepričakovano izvije iz poti v študentskih domovih v Urbinu; foto: Martina Malešič

obenem pa ne ogrozi celotne podobe. Tudi v stanovanjskem naselju Mazzorbo je De Carlo prebivalcem dopustil prosto rabo in nadaljnje spremembe. Opirajoč se na buransko arhitekturo, notranjosti posameznih stavb ni razdelil. Tako niso prostori tisti, ki bi pogojevali rabo, temveč le-ta, s pomočjo umeščenosti svetlobnih virov in prehodnih elementov, določa njihov namen, značaj in podobo. Poleg prostega oblikovanja notranjščine tudi javni prostor ni določen. Njegovo namembnost in obseg poda šele dejavnost, ki se v njem odvija. Prav tako prosti tlorisi sob v študentskih domovih v Urbinu študentom omogočajo, da jih s pomočjo premakljivega pohištva oblikujejo po svojem okusu in načinu bivanja. Obenem dajejo že omenjene poti zaradi svoje številnosti in raznolikosti vsakomur možnost najti sebi primerno. S tem pa spet na nek način dopuščajo izoblikovanje lastnega, čeprav prehodnega, prostora. Zadnji znotraj vključevanja ljudi v arhitekturni proces je observatorij mesta. Idejo je De Carlo povzel po opazovalnem stolpu škotskega urbanista Patricka Geddsa (Outlook Tower, Edinburgh, 1893). Prek njega prebivalci opazujejo mesto, njegov obseg, posamezne stavbe in značilnosti ter spremljajo njegov razvoj. S tem postanejo pozorni na vsako spremembo v prostoru. Noben poseg v mestno tkivo se tako ne more izvršiti brez njihove vednosti. De Carlo je znotraj projekta za ureditev trga Matteotti v Sieni (1988-89) načrtoval panoramski stolp, ki pa ni bil uresničen. Z odprtim stopniščem, ki bi nenehno spreminjalo smer, bi gledalcu omogočal, da se ob vzponu ali spustu mesto odvija pred njim. Observatorij mesta naj bi bil opremljen z elektronskimi teleskopi, periskopi, antenami in sprejemniki. V podobni vlogi si je zamislil tudi zobato železnico, ki bi bila sestavni del obnove urbinskega železniškega sistema. Trenutno pa v Urbinu poteka prenova hlevov vojvode Montefeltra, t.i. Orto dell'Abbondanza. Po večjih predlogih glede namembnosti je obveljala ideja muzeja-observatorija, ki bi mesto opazoval iz njegove notranjščine.

Z arhitekturo do svobodne družbe

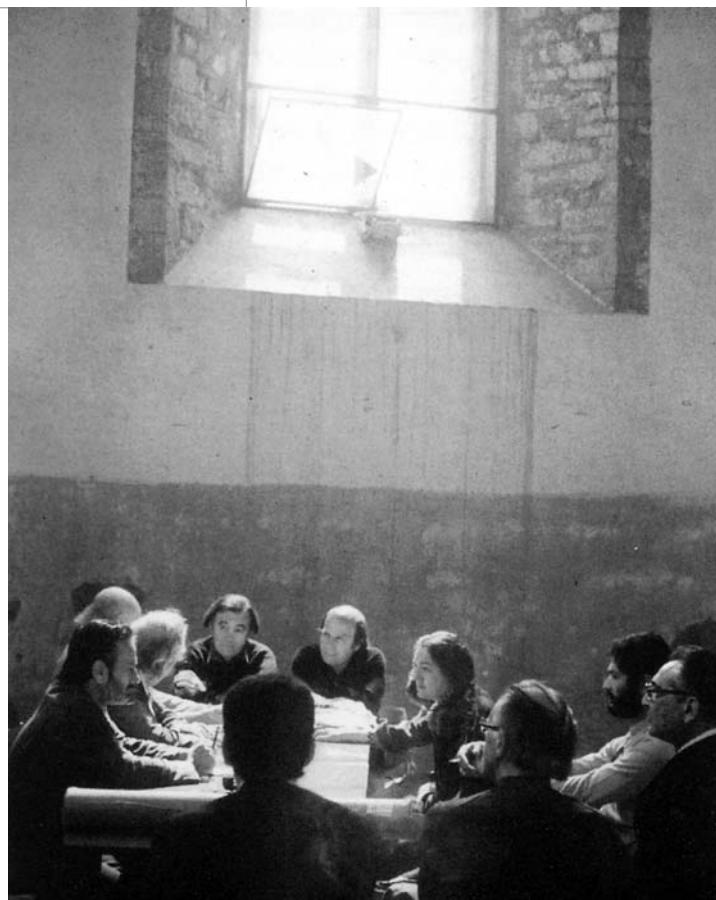
Zakaj je potrebno, da je arhitektura vsakomur dostopna in razumljiva? Zakaj naj ima človek proste roke pri oblikovanju lastnega bivanjskega prostora? De Carlov odgovor je kompleksnejši. Uporabnik se z oblikovanjem lastnega bivanjskega prostora izraža. Predstavlja samega sebe, svoje potrebe, okus in način življenja. S tem vstopi v veliki sporazumevalni sistem. Po De Carlu je namreč arhitektura eden izmed najpomembnejših komunikacijskih sredstev. Z izražanjem samega sebe in prikazom svojih posebnosti v primerjavi z drugimi se predstavi kot posameznik. Zave se svoje enkratnosti in zasluti svojo vlogo v družbi. Občutju moči posameznika pa sledi večja kritičnost, lastno mnenje in svobodna volja. Za tem se skriva pravi cilj De Carlove ideje o arhitekturi, ki osvobaja. Ne le omogočati neomejeno in nedoločujočo, prosto rabo prostora ter svobodno vključevanje v arhitekturni proces, temveč povzročiti svobodo druge stopnje. Ne le dopuščati svobode, temveč osvobajati. S pomočjo arhitekture je De Carlo želel premostiti družbo mase in doseči skupnost svobodnih in dejavnih posameznikov. V svoji stroki je videl sredstvo za preoblikovanje sveta. Utopija? Seveda. A De Carlo je bil pač dedič modernizma, generacije, ki je verjela, da umetnost lahko povzroči družbene in politične spremembe. Sčasoma se je tudi sam zavedel svoje utopičnosti. Še vedno pa je vztrajal pri tem, da lahko arhitektura vseeno prek ustvarjanja spodbujajočega stvarnega gradiva izzove določeno stanje, ki bi pripeljalo do sprememb te vrste. Poleg tega tudi njegovi prostori danes ne delujejo tako, kot si je zamislil. Tisti na fakultetah v Urbinu, namenjeni vsem, so izključno v univerzitetni rabi, javne površine Mazzorba so pozidane in ograjene v zasebne vrtičke, družabni otoki študentskih domov pa so čedalje manj rabljeni. Kljub temu pa De Carlova arhitektura še vedno osvobaja. Ne proizvaja sicer svobodnih in dejavnih posameznikov, a še naprej dopušča izbiro. Ostaja na voljo, a ne obvezuje.

Viri:

Anxious modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture (ed. Sarah Williams Goldhagen, Réjean Legault), Montréal - Cambridge, 2000; Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano 1995; Giancarlo De Carlo. Inventario analitico dell'archivio (ed. Francesco Samassa), Padova 2004; Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Roma 2005; Giancarlo DE CARLO, Gli spiriti dell'architettura, Roma 1992; Tiziana FULIGNA, Una giornata a Urbino con Giancarlo De Carlo. Visitando le sue architetture, Urbino 2001; Antonella ROMANO, Giancarlo De Carlo. Lo spazio, realt_ del vivere insieme, Torino 2001.



Lucania; opis: Jedilnica ladje Lucania z Légerjevo poslikavo; vir: Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 15.



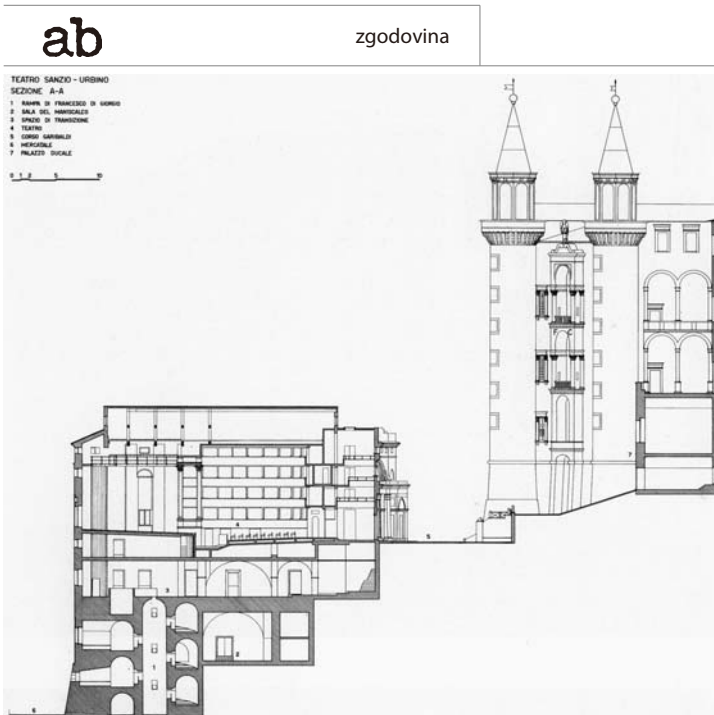
Team X; opis: Team X v Spoletu I. 1976, od leve proti desni: De Carlo, Aldo van Eyck, Peter Smithson, Brian Richards, Amancio Guedes, Alison Smithson in José Coderch; foto: Sandra Lousada; vir: Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 101.



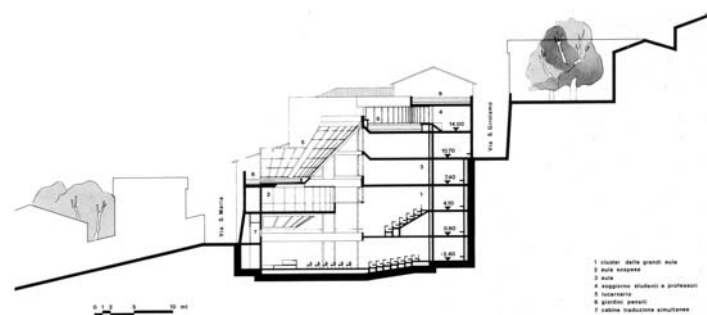
La Rampa; opis: Notranjost obnovljenega polzastega stopnišča La Rampa v Urbinu; foto: Martina Malešič



Magistero-svetlobnik; opis: Polkrožni svetlobnik, ki se skriva za opečnatimi zidovi pedagoške fakultete v Urbinu; foto: Martina Malešič



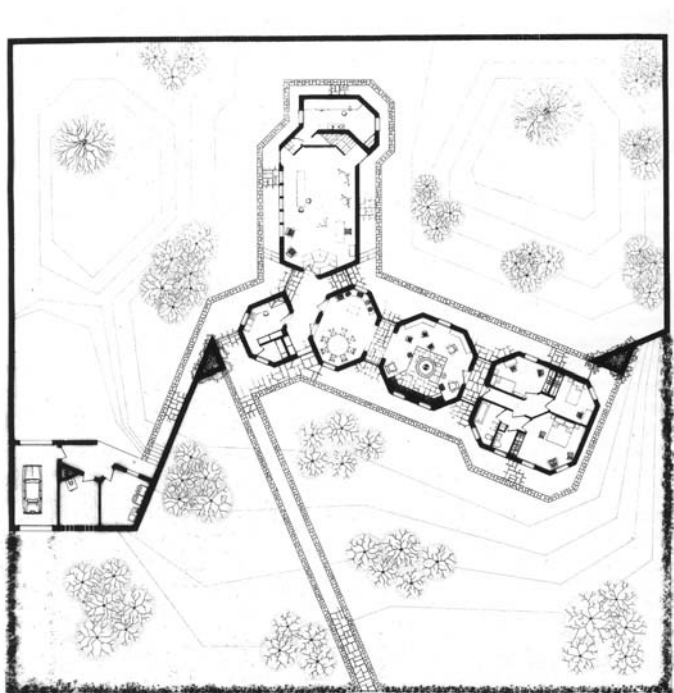
La Rampa-prerez; opis: Prerez stopnišča La Rampa, ki se nahaja pod gledališčem in povezuje spodnje parkirišče z vojvodsko palačo in zgornjim delom mesta; vir: Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 109.



Magistero-prerez; opis: Prerez pedagoške fakultete v Urbinu z velikim svetlobnikom v notranjosti vir: Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 85.



Collegi-pogled; opis: Nenaden pogled v krajino študentskih domov v Urbinu; foto: Cesare Colombo; vir: Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 139.



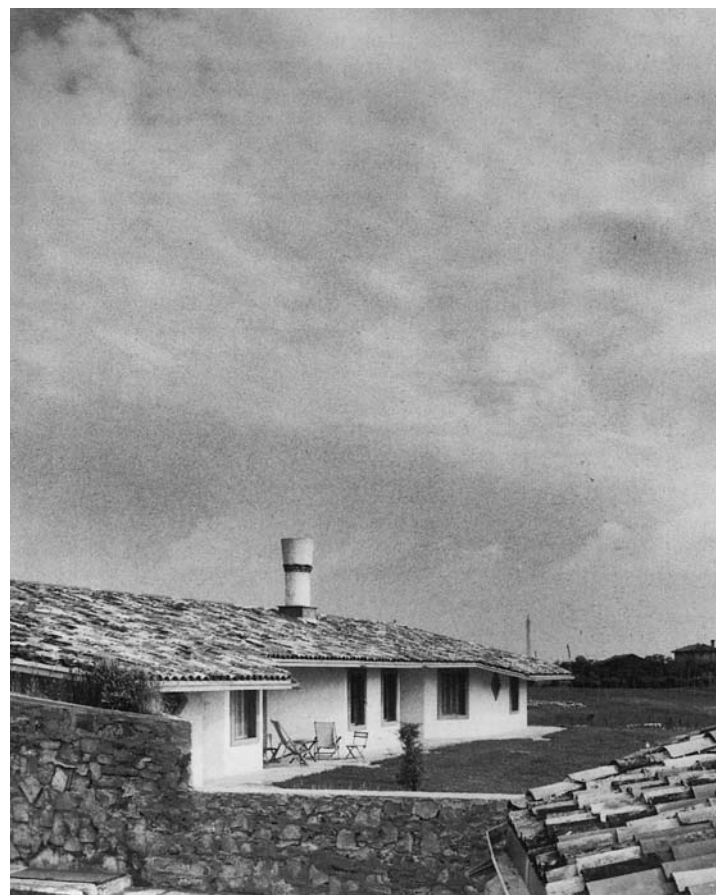
Zigaina-tloris; opis: Tloris hiše Zigaina z zaporedjem notranjih prostorov in manjšimi vrtovi med njimi; vir: Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 34.



Siena-stolp; opis: Skica za stolp v Sieni; vir: Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 146.



Terni-pogovori; opis: Pogovori z bodočimi prebivalci stanovanjskega naselja v Terniju; foto: Mimmo Jodice; vir: Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura (ed. Margherita Guccione, Alessandra Vittorini), Milano, Electa, 2005, p. 68.



Zigaina; opis: Hiša slikarja Zigaine v Cervignanu v Furlaniji; foto: Italo Zannier; vir: Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti (ed. Angela Mioni, Etra Connie Occhialini), Milano, Electa, 1995, p. 35.

akcije 2005

delovanje docomomo slovenija

metka dolenc
šoba
fotografije:
miran kambič



uvodnik
razstava
esej
zgodovina
akcija
teorija
predstavitev
intervju
filozofija
forum
prevodi

V letu dni delovanja prenovljene skupine Docomomo Slovenija je bilo izvedenih nekaj akcij, usmerjenih k pravilnemu vrednotenju in zaščiti arhitekture 20. stoletja. O mednarodnem februarjem simpoziju je bil govor že v prejšnji številki. Poleg tega smo se decembra z monografsko razstavo »Janez Kališnik – fotograf in snemalec« udeležili mednarodnega simpozija, ki ga je Docomomo Italia ob desetletnici svojega delovanja organiziral v Trstu. V aprilu smo v sodelovanju s tovarno Talum v Kidričevem in arhitektom prenove Jankom J. Zadravcem organizirali ogled prenovljene administrativne zgradbe tovarne za avtorja prvotne zasnove, danes žal že pokojnega arhitekta Danila Fürsta, ki je bil nad prenovo navdušen. V pričujočem članku sta podrobneje predstavljena postopek izbora objektov za vpis v register Docomomo International ter okrogla miza o prenovi Kozolca v Ljubljani.

Izbor stavb za vpis v mednarodni register Docomomo International

Ena prvih nalog, ki si jih je zastavila reorganizirana skupina Docomomo Slovenija, je vpis kvalitetnih arhitektur v Sloveniji v mednarodni register dediščine arhitekture modernega gibanja pri Docomomo International, ki ima svoj sedež v Parizu (IFA / Cite de l'architecture at du patrimoine). Druge satelitske skupine, ki jih je skupaj 45, so to večinoma že naredile.

Ker se zavedamo, da ima vsaka stroka in celo vsak posameznik svoje prioritete izbora, smo se odločili, da končni izbor pripravimo na podlagi že opravljenih izborov in raziskav ter ankete, h kateri so bili vabljeni tisti, ki so pokazali znanje in zanimanje ter aktivno sodelovali pri dosedanjih izborih. Anketirance smo zaprosili, naj iz časa od leta 1900 do okvirno 1980 izberejo približno deset objektov, ki po njihovem mnenju sodijo v mednarodni register Docomomo. Za pomoč smo pripravili spisek 43 stavb, ki so bile predstavljene v treh preteklih izborih – v starem izboru Docomomo Slovenija, izboru za Dolgoročno strategijo Slovenije in izboru, ki je bil narejen ob Dnevih evropske kulturne dediščine 2001 in je predstavljen v Vodniku, ki je izšel ob tem.

Prošnjo smo naslovili na trideset posameznikov, na arhitekta, krajinske arhitekta, umetnostne zgodovinarje, konservatorje, restavratorje in urbaniste iz vse Slovenije. Žal jih je na anketo odgovorilo le štirinajst.

Največ točk (9) sta zbrala Nebotičnik V. Šubica in Ravnikarjeva OLO Kranj, z 8 točkami so sledili NUK J. Plečnika, Trg republike E. Ravnikarja, Vila Oblak F. Tomažiča, s 7 kompleks Astra S. Severja, blok v Velenju S. Kristla in trgovska hiša v Šiški M. Bonče, sledili so še Gospodarsko razstavišče B. Simčiča in sodelavcev, Glavna zadružna zveza E. Medveščka in O. Jugovca, Mednarodna avtomatska centrala M. Miheliča ter urbanistična zasnova in arhitektura Kidričevega D. Fürsta. Poleg predlaganih stavb so anketiranci podali še predloge za 33 drugih stavb (največ točk so prejele Tiskarna Mladinska knjiga S. Severja, Baza 20 O. Jugovca, vrtec Mladi rod S. Kristla in Sončni park v Velenju J. Trena in P. Filipškega).



Jože Plečnik, NUK, Ljubljana, 1930-1931 in 1936-1941



25. januarja 2005 je potekal sestanek Docomomo Slovenija, na katerem je bilo prisotnih devet članov. Na sestanku so bili predstavljeni rezultati ankete in na-rejen izbor šestnajstih objektov za vpis v register Docomomo International.

Po dolgi in burni debati so bili na podlagi različnih kriterijev (kvaliteta, izje-mnost, zastopanost različnih časovnih, stilnih in tipoloških komponent, kra-jevna razpršenost) izbrani naslednji objekti:

1. Plečnikova Ljubljana,
2. J. Plečnik, Cerkev Gospodovega vnebohoda, Bogojina,
3. M. Fabiani, Dekliški licej Mladika, Ljubljana,
4. V. Šubic, Nebotičnik, Ljubljana,
5. F. Tomažič, Vila Oblak, Ljubljana,
6. E. Ravnikar, OLO Kranj,
7. E. Ravnikar, Kompleks Trga republike, Ljubljana,
8. E. Medvešček, O. Jugovec, Glavna združna zveza, Ljubljana,
9. O. Gaspari, Zupančič, Kulturni dom, Trbovlje,
10. S. Sever, Kompleks Astra, Ljubljana,
11. S. Kristl, Stanovanjski blok, Velenje,
12. M. Bonča, Trgovska hiša v Šiški, Ljubljana,
13. B. Simčič s sodelavci, Kompleks Gospodarskega razstavišča, Ljubljana,
14. M. Mihelič, Mednarodna avtomatska centrala, Ljubljana,
15. O. Jugovec, Jedrski reaktor Jožef Štefan, Podgorica,
16. D. Fürst, Osnovna šola, Stražišče pri Kranju.

Na simpoziju 18. februarja 2005 je skupina Docomomo Slovenija s predava-nji in razstavo predstavila pet izstopajočih slovenskih stavb oz. stavbnih kom-pleksov izmed naših predlogov za vpis v register: NUK Jožeta Plečnika, Nebo-tičnik Vladimirja Šubica, Ravnikarjeva Trg republike in OLO Kranj ter Vilo Oblak Franceta Tomažiča. Izbrane objekte so z referati predstavili dr. Damjan Prelovšek, Andrej Hrausky, prof. Janez Koželj, prof. dr. Aleš Vodopivec in mag. Gojko Zupan. Ob tej priložnosti so bili izdelani tudi popisi teh objektov po na-tančno določenem obrazcu organizacije Docomomo International (t. i. fi-ches), ki sta jih pripravila Metka Dolenc Šoba in mag. Gojko Zupan. Ti so bi-li tudi razstavljeni na priložnostni razstavi ter predstavljeni članicam Doco-momo International in udeležencem strokovne ekskurzije 19. februarja 2005. Izbor objektov, ki naj bi se uvrstili v mednarodni register, še ni dokončen, priza-devamo pa si, da bi bil v čim krajšem času dokončan. Postopki za vpis so nam-reč dolgotrajni in zahtevni, vpis slovenske moderne arhitekture pa po našem mnenju nujen, tudi zaradi njene sedanje velike ogroženosti in nespoštovanja.

Docomomo Slovenija – primer Kozolec

Skupina Docomomo Slovenija je 5. julija 2005 pripravila okroglo mizo o pro-blematiki stavbe Kozolec Edvarda Mihevca, ki že nekaj časa sramotno in ne-varno propada. Na okroglo mizo, ki je potekala na Fakulteti za arhitekturo, so bili povabljeni različne institucije (Fakulteta za arhitekturo, Zavod za varstvo kulturne dediščine, MOL) ter predstavniki stanovalcev in upravitelj, da bi na-posled le našli konkretne rešitve, sprejemljive za vse. Sestanka se je udeleži-lo 31 ljudi.

Skupina študentov in mag. Jasna Kralj Pavlovec so predstavili zgodovino in kvalitete stavbe, kriterije njenega vrednotenja ter nakazali možne smernice prenove. Karel Pollak z MOL-a se sestanka kljub vabilu ni udeležil; poslal je izjavo z mnenji MOL-a o problematiki, ki je bila na sestanku prebrana. Tatja-na Adamič z ZVKDS je predstavila pretekle posege in nadaljnje postopke obnove stavbe, ki je razglašena za kulturni spomenik. Razen odstranitve ne-varnih kamnitih plošč na fasadi doslej ni bilo večjih posegov.

Predstavniki stanovalcev Matjaž Klemenčič je prikazal aktualno stanje stavbe, ki je izredno slabo. Poudaril je problem nezakonitega zastekljevanja balko-nov in prizidkov na zgradbi, ki ima sicer status spomenika. Kljub volji stano-valcev, da se stavba obnovi, se pojavljajo težave, ki zavirajo obnovo (neeno-tnost stanovalcev, zaradi česar ni potrebnega soglasja za obnovo, težave s fi-nančnimi sredstvi, nerazumljivo točkovanje Ministrstva za kulturo ob prijavi na razpis za nepovratna sredstva, ki je kriterij »pomembnost objekta za RS« ovrednotilo z 0 točk, zahteva ZVKDS, da se fasada obnovi s kamnom itd.). Za-



Vladimir Šubic, Nebotičnik, Ljubljana, 1930-1933

vzemajo se za čim hitrejšo obnovo, a zaradi velikih finančnih vložkov v prvi fazi zavračajo zahteve po dragi originalni kamniti fasadi.

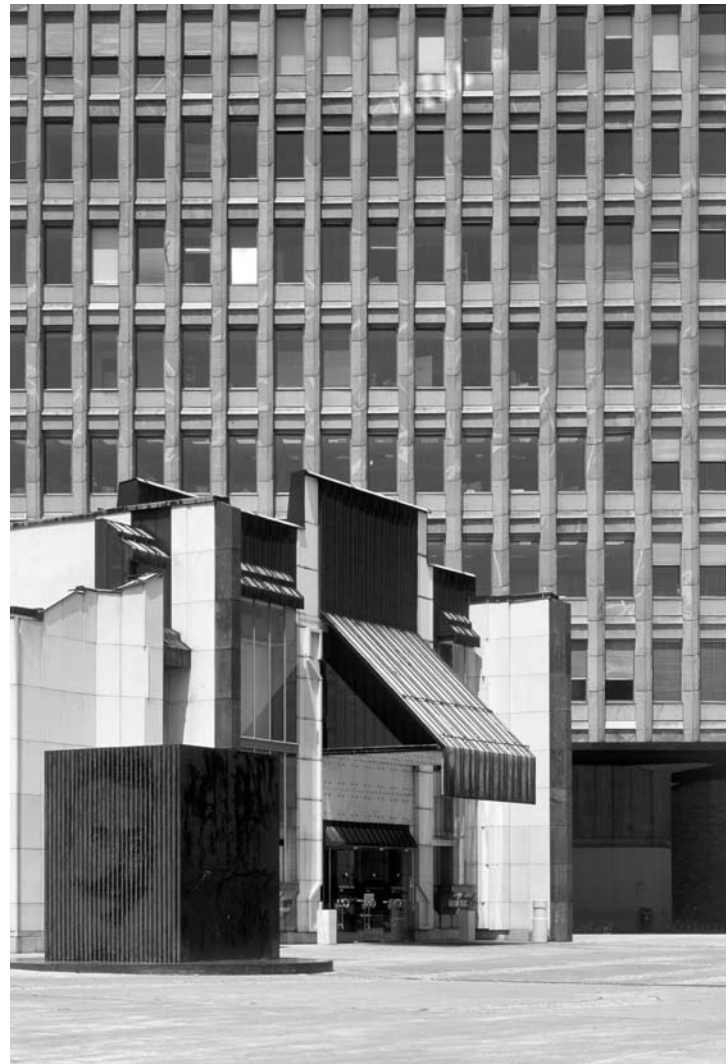
Tudi stanovalec Jože Borštner je poudaril nujnost hitre prenove instalacij in zagotovitve varnosti objekta (obnova dvigal, strehe, balkonov, centralnega ogrevanja itd.). Ponovil je problem zastekljenih balkonov in željo po postopni obnovi, v okviru katere bi kamen namestili v kasnejših fazah.

Predstavnica ZVKDS je potrdila nujnost odstranitve neoriginalnih zasteklitev, a ponovila pogoj Zavoda, da se kvalitetna kamnita fasada namesti v prvi fazi obnove. Nejka Batič z Inšpektorata za kulturo in medije je postavila vprašanje, zakaj se dogovor z upravnikom, da pripravi projekt za obnovo po etapah, v letu dni še ni udejanil. Ponovila je sklep, da je treba zasteklitve odstraniti. Pristojni so poudarili pomen pomanjkljive zakonodaje in nemoči pri izvrševanju

nju odločb o odstranitvi nedovoljenih posegov na stavbah, tudi spomenikih. Sestanek se je zaključil s sklepom, da si bodo vse strani prizadevale za čim prejšnji začetek prenove. Stanovalci naj pridobivajo finančna sredstva na razpisih, reklamni panoji na stavbi do prenove ostanejo zaradi priliva finančnih sredstev, čim prej se določijo časovni termini, inšpekcija pa v okviru pravnih možnosti poskrbi za odstranitev nelegalnih zasteklitev in prizidkov.

Do konkretnjših rešitev, enotnih mnenj in točnejših terminov začetka obnove sodelujoči sicer niso prišli, upamo pa, da bodo vsi pokazali voljo in na koncu uspešno rešili arhitekturo, ki bi morala biti ponos, ne pa sramota prestolnice.

Zahvaljujemo se INDOK Centru Ministrstva za kulturo RS za prijazno posredovanje fotografij.



France Tomažič, Vila Oblak, Ljubljana, 1931-1933

Edvard Ravnikar, Trg republike, Ljubljana, 1960-1984



Edvard Ravnikar, OLO, Kranj, 1958-1960

kozolec

jasna kralj



uvodnik
razstava
esej
zgodovina
akcija
teorija
predstavitev
intervju
filozofija
forum
prevodi

kriteriji po kateri je bil zgrajen mihevčev kozolec

Kratka predstavitev objekta

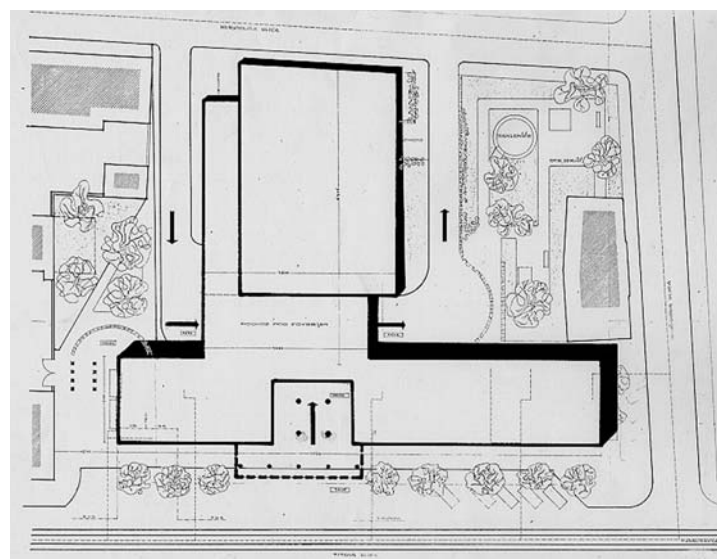
V povojni Jugoslaviji so družbene razmere narekovale predvsem čim več stanovanj na kvadratni meter mestnega prostora. Prenovo države v smislu graditve novih objektov je enopartijska politika usmerjala v utilitarност, racionalizem in minimalizem. Narediti stanovanjski objekt na meji stare mestne zazidave, s prostorsko razkošnimi stanovanji za tisti čas, z vizijo bodočega razvoja prometa, širjenja urbane strukture, z vzpostavitvijo pravičnega odnosa do obstoječega itd. je bil vsekakor izziv za vsakega arhitekta.

V letih 1952-56 je bil po zamisli arhitekta Eda Mihevca realiziran poslovno stanovanjski objekt, ki se je uradno imenoval Stanovanjski blok Titova (zaradi lokacije ob Titovi, sedaj Slovenski cesti). V originalnih projektih najdemo še nekaj imen, in sicer Blok Evropa (verjetno zaradi stila moderne, ki je prek Evrope prišel tudi k nam), sam Mihevc ga je imenoval Palača Gradis (v tem primeru je beseda palača pomenila večjo razkošno zgradbo, seveda v merilu tistega časa, ime Gradis pa je dobila po investitorju). Ime Kozolec je objekt dobil že v času gradnje zaradi svoje takrat nedokončane oblike – polni stranici in skeletno ogrodje s poudarjenimi horizontalnimi ploščami – ki je dala sredi nezazidanih parcel slutiti obliko slovenskega kozolca. Ime je še danes v rabi tako v strokovnih kot laičnih krogih. Objekt leži vzporedno s Slovensko cesto in je umeščen v mestni kare, ki ga omejujejo Dvoržakova, Gospodarska in Kersnikova ulica. Glavna os objekta teče v smeri sever-jug z odklonom 13° proti vzhodu.

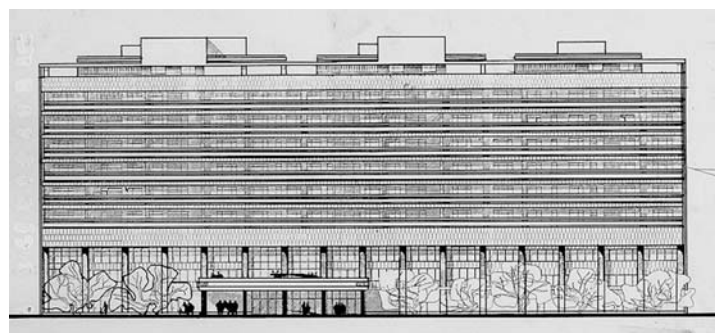
Stavba je bila zasnovana kot desetetažni blok s trgovinami v pritličju, poslovnimi prostori v prvih dveh etažah in stanovanji v vseh ostalih nivojih. Na dvoriščni strani je bila predvidena kinodvorana z vstopom s Slovenske ceste prek poudarjenega nadstrešnega vhoda. Pod dvorano naj bi bila garažna hiša, vse skupaj pa naj bi bilo obdano z manjšim mestnim parkom. V prvem nadstropju je bila predvidena še restavracija, v kleti pa kegljišče. Vhodi v stanovanjske etaže so na dvoriščni strani. Streha je ravna, na njej so trije dvonadstropni kubusi. V njih so garsonjere in sekundarni prostori objekta (sušilnice, pralnice, skupni prostori).

Objekt ima 6 stanovanjskih etaž po 11 stanovanj, skupaj 66 stanovanjskih enot – od garsonjere, dvosobnih do štirisobnih stanovanj, za skupno 250 prebivalcev. Stanovanja so v večini primerov obojestransko orientirana, v smeri severozahod-jugovzhod.

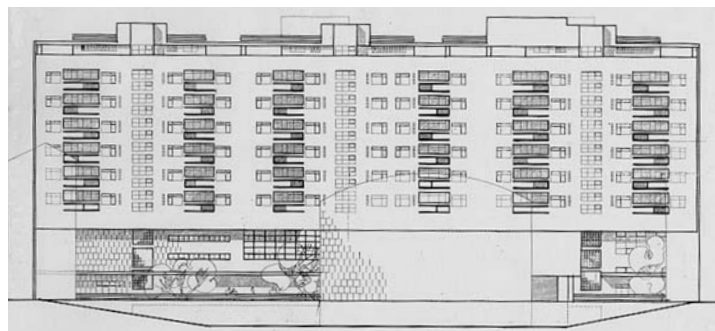
Kozolec ima izrazito diferenciacijo ulične in dvoriščne fasade. Prva je oblikovana s poudarjenimi horizontalnimi potezi balkonov, druga pa z okenskimi in balkonskimi členitvami. Vse fasade razen dvoriščne (omet) so obložene z naravnim kamnom.



Situacija



Čelna fasada



Dvoriščna fasada



Objekt ima skeletno armirano betonsko konstrukcijo z rebričastimi stropovi in opečnatimi zidovi. Predelne stene so leseno montažne.

Pri Kozolcu ne gre za neko novo filozofijo bivanja, temveč za postavitev mestne palače v ulični prostor, tako da soustvarja ulico, se z njo prek parterja povezuje in prepleta ter s tem negira osnovno Le Corbusierovo idejo o t. i. vertikalnem mestu v zelenju. Mihevc je arhitekt moderne, ki je prevzel ideje novega gibanja in jih povezal z rešitvami tradicionalne gradnje. Tudi obravnavani objekt je narejen v tej maniri, vendar so detajli in uporaba materialov avtorsko razpoznavni ter prežeti s tradicijo Plečnikove šole.

Kriteriji

Kriteriji za oceno objekta so povzeti po magistrski nalogi Črepinšek, M., Arhitekturno-varstvena izhodišča za ugotavljanje smotnosti prenove stavbene dediščine, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana 1991, str. 269-274 (Šumi, N., Prenova Ljubljane, Spomeniško varstveni postopki pri izdelavi sanacijskih načrtov, Partizanska knjiga, Ljubljana 1987). Podrobneje sta obdelana prostorski kriterij in kriterij kvalitete bivanja.

Kriteriji za oceno poslovno stanovanjskega objekta Kozolec v Ljubljani, so: likovno estetski, časovni (zgodovinski), prostorski (gabariti, gradbena črta, merilo vsebinskega in funkcionalnega pomena stavbe), kriterij redkosti, starosti, izvirnosti, avtorstva, kvalitete bivanja (stopnja osončenja, zaščita pred hrupom, mikroklimatski pogoji, stopnja ohranjenosti materialov in konstrukcij, prilagodljivost stanovanjskih enot novim bivalnim standardom, organizacija stanovanjskega tlorisa, časovna fleksibilnost stanovanjskih enot, simbolne sestavine, humane sestavine bivalnega okolja) ter kriterij postopnega spreminjanja in nadaljnega razvoja objekta.

Obravnavani prostor Kozolca smo širše omejili na severu s Tivolsko cesto, na jugu s Trdinovo ulico, na vzhodu je prostor zaključen s poslovnim kompleksom »Na trgu« (Borze) in stolpnico Avtotehne, na zahodu pa s stanovanjskima stolpnicama ob Kersnikovi ulici.

1. Likovno-estetski kriterij

Po pripovedovanju posameznikov so bili odmevi na postavitev Kozolca in oblikovalski pristop avtorja različni, od izredno pozitivnih in dobrih kritik stanovalcev v samem objektu do protestov strokovnjakov in laikov zaradi višine in velikosti objekta oz. njegove takrat izstopajoče monumentalnosti v okviru nizke mestne zazidave in na robu kmetijskih zemljišč. Dejstvo je, da je od vseh Mihevčevih del, pa naj gre za urbanistične rešitve slovenskega Primorja, turistične objekte, industrijske in javne zgradbe, stanovanjske objekte, spomenike ali interierje, prav Kozolec najpogosteje omenjen v člankih, razpravah in raziskovalnih nalogah.

Moje mnenje je, da je poleg Slovenskega kulturnega doma v Trstu (1964) Kozolec eden najlepših primerov moderne pri nas, je skulptura v značilni kubistični maniri. Poleg tega se v njem izraža slovenska identiteta v kontekstu Plečnikove šole in danosti urbane lokacije, s tem pa je hkrati negacija osnove Le Corbusierove ideja »bloka v zelenju«, ki se izraža v slepih čelnih fasadah, oblaganju s kamnom, mozaikom, funkcionalni zasnovi mešanega mestnega programa trgovin, pisarn, kinodvorane, restavracije s stanovanjskimi etažami, oblikovni različnosti ulične in dvoriščne fasade itd.

2. Časovni (zgodovinski) kriterij

Kozolec je bil v času nastanka nekakšen novodobni slovenski kozolec, ki je sredi nezazidanih polj in drobnega mestnega tkiva predstavljal »poudarek« - orientacijo v širšem prostoru. Postavljal je nove dimenzije v mestnem tkivu in nova razmerja s soslednjimi zgradbami. V soglasju z arhitekturnim ansamblom prek ceste - s stolpnico Avtotehne, karejem poslovnih zgradb »Na trgu« (mestnim trgom) - je predstavljal severna mestna vrata v t. i. city in naprej v staro mestno jedro. Postavitev SCT-jeve stolpnice je porušila kompozicijo mestnih vrat, kaže pa tudi osnovno nerazumevanje Mihevčeve vizije novega strnjenegega upravnega središča Ljubljane z vsemi mestnimi atributi, kot so ulica, avenija, trg, dreved, park itd.

3. Prostorski kriteriji

3.1. Gabariti

Zgradba je velika 91,20 x 16,00 m (1: 5,7), njena višina je 38,72 m (fasadno razmerje je 1: 2,4). Objekt ima 10 etaž - šest stanovanjskih, pritličje, medetažo, instalacijsko etažo in oblikovano streho s tremi kubusi.

Merilo razmerij stavbne mase do okolja je bilo v preteklosti preseženo, saj je objekt stal v aglomeraciji nizkih meščanskih hiš in na obrobju nezazidanih parcel. Danes je odnos mase objekta do soslednjih stavb - poslovnega kompleksa »Na trgu«, stolpnice Avtotehne, stanovanjskih stolpnic na Kersnikovi ulici, poslovne stolpnice SCT-ja - v merilu velemesta, kjer je kvadratni meter pozidane površine zelo dragocen in je treba z njim ravnati nadvse racionalno. Gabariti bloka so v kontekstu racionalne izrabe mestnega prostora; višinski gabarit definira višino zazidave ob severni mestni vpadnici (Dunajski cesti).

3.2. Gradbena črta

Stavba je 13 m odmaknjena od cestnega roba Slovenske ceste. Osnovna zamisel te parterse diferenciacije med cesto in objektom je bila, da se pred trgovinami oblikuje 6 m širok hodnik za pešce, med njim in cesto pa prostor za parkiranje, ki naj bi se zaključil s postavitvijo vrste dreves. Odmik je bil načrtovan skupaj s podzemnimi povezavami z Ajdovščino in Bavarskim dvorom ter naprej proti železniški postaji.

Z odmikom od gradbene črte mestnega tkiva ob Slovenski cesti je bilo anticipirano merilo mestne avenije v prihodnosti; definirana je bila nova gradbena linija pozidave ob Dunajski cesti. Premik gradbene linije navznoter v samo tkivo je bil v tistem času drzna poteza, ki se je kasneje pokazala za pravilno oziroma nujno. Dunajska cesta je potrebovala širino štiripasovne ceste za hiter in zadosten pretok ter dostop v center mesta.

3.3. Merilo vsebinskega in funkcionalnega pomena stavbe

Osnovna Mihevčeva ideja je bila umestiti stanovanjsko poslovni objekt v mestni prostor, ga povezati z uličnim parterjem, mu dodati mestne dejavnosti (kino, restavracija, kegljišče) ter ga nadgraditi z luksuznimi stanovanji. Vsebina objekta je interdisciplinarna (trgovski, poslovni in stanovanjski značaj), funkcionalno je razdeljena v zaključene sklope, ki se prepletajo prek zunanjega prostora - ulice in dvorišča.

Vsebinska interdisciplinarnost Kozolca pomeni po eni strani omogočiti sloju prebivalcev (npr. poslovnežem, parom brez otrok, starejšim, ljudem s posebnimi poklici in zahtevami po drugačnem tipu stanovanj - fleksibilnost, odprt tloris...) življenje v mestu, v bližini borznega, kulturnega in poslovnega dogajanja; hkrati pa bi v primeru še enega poslovnega bloka postal ta del mesta mrtev po 6. uri zvečer. Prepletanje različnih vsebin v samem objektu pomeni kvaliteto v mestnem merilu.

4. Kriterij redkosti

Kozolec kot poslovno stanovanjski blok v mestnem tkivu ne predstavlja izjeme oziroma redkosti v našem prostoru. Tudi ni osamljen primer modernističnega bloka, saj je bilo v 50. letih zgrajenih kar nekaj zgradb v stilu moderne. Je pa zato enkratni primer interpretacije Le Corbusierovega Unité d'Habitationa pri nas. Zaradi kriterija redkosti je lahko njegova vrednost izjemna, in sicer ne glede na vse druge kriterije. Pri tem pa moramo biti previdni, da ne zapademo v idealiziranje objekta in mu s tem onemogočimo kakršno koli spreminjanje znotraj fasadne opne oziroma izven gabaritov (sprememba namembnosti, nadzidava, prizidki).

5. Kriterij starosti

Objekt je star dobrih 50 let. Pri tem je pomembno, da je Kozolec arhitekturna zgradba, ki je nosilec arhitekturne ideje - interpretacije marseilleskega bloka kot paradigme z globalnim vplivom.

6. Kriterij izvirnosti

Izvirnost je lastnost, ki loči obravnavani objekt od vseh drugih zgradb in ni odvisna od kakega vzora. Kozolec je v nekem smislu interpretacija Le Corbusierovega Unité d'Habitation, torej je Unité njegov izvor oziroma osnovni

nosilec arhitekturne ideje. Mihevc s Kozolcem preseže osnovno Le Corbusierovo misel o vertikalnem mestu v zelenju, dvignjenim od tal, s tradicionalnim oblikovanjem bloka v mestnem prostoru, diferenciacijo ulične in dvoriščne fasade, fleksibilnimi tlorisi, skeletno konstrukcijo ter uporabo kamna, ometa, mozaika in drugih oblog, ki so prisotne v tem mestnem prostoru in nadomeščajo originalni vidni beton.

7. Kriterij avtorstva

Modernisti Bruno Taut, Luis Sullivan, Otto Wagner, Le Corbusier, F. L. Wright, Gropius, Mies van der Rohe, Theo van Doesburg, J. J. P. Oud, Gaudi, Alvar Aalto itd. so svetovno znani in priznani s strani domačih in tujih strokovnjakov, teoretikov, študentov arhitekture, laikov itd. Slovenci, verjetno je to nacionalna karakturna poteza, svojim umetnikom, znanstvenikom, arhitektom odrekamo pozornost, dokler jih ne odkrije tujina, šele nato jim morda priznamo vse zasluge za njihova dela. Mihevčeva arhitektura je samo ena od tistih, ki še čakajo na naše priznanje.

8. Kriterij kvalitete bivanja – »livability«

8.1. Stopnja osončenja

Orientacija objekta je severozahod-jugovzhod. Stopnja osončenja stanovanjskih etaž je sorazmerno ugodna prek celega dneva, saj je večina stanovanj orientirana obojestransko. Dnevni del je pri večjih stanovanjih orientiran severozahodno (popoldansko sonce), nočni del pa na jugovzhod. Posebno primerna so glede osončenja stanovanja (garsonjere) na terasah, ki so orientirane na vse strani neba. Osončenje prvih dveh etaž je slabše (močna okoliška pozidava), kar pa za poslovne in trgovske prostore ni bistvenega pomena.

8.2. Zaščita pred hrupom

Slovenska cesta je glavna severna mestna vpadnica, kar pomeni dnevno izredno velik pretok prometa. Hrup in onesnaženje sta prisotna v sorazmerno velikih količinah, kar pomeni zmanjšanje kvalitete bivanja. Obremenjena je predvsem ulična fasada. Odmik od ceste, drevesa pred objektom in frontalna postavitev balkonskih ograj po vsej dolžini objekta omilijo hrup in onesnaženost. Nekateri lastniki so si, sicer neprimernimi in nepočetnimi oblikovnimi rešitvami, zasteklili balkone in si s tem izboljšali bivalne razmere v nočnih delih stanovanj.

8.3. Mikroklimatski pogoji

Kljub prometu, hrupu in onesnaženosti zraka so mikroklimatski pogoji v tem delu mesta dobri. V primeru vetra v ljubljanski kotlini nastane v smeri Slovenske ceste t. i. lijak, ki izčisti ozračje.

8.4. Stopnja ohranjenosti materialov in konstrukcij

Problemi ohranjenosti so se pojavili na fasadi in ravni strehi. Fasada je oblečena v štiri različne naravne kamne: jurski apnenec - kirmenj, črni apnenec z Drenovega griča, zgornjekredno apnenčevo brečo iz Rubije in pohorski čizlakit. Kljub kvalitetnim naravnim kamnom fasadne plošče deloma odpadajo (neprimerno pritrdjevanje plošč na podlago z vlivanjem betona v vmesni prostor med nosilno konstrukcijo in fasado - drugačnih pritrditev v tistem času ni bilo možno izvesti) ali pa jih uničujejo izpušni plini.

8.5. Prilagodljivost stanovanjskih enot novim bivalnim standardom

Skeletna konstrukcija omogoča fleksibilen tloris. Tloris in funkcionalna shema posamezne stanovanjske enote sta časovno prilagodljiva standardom in željam posameznika.

8.6. Organizacija stanovanjskega tlorisa

Nočni in dnevni del sta ločena. Kuhinja je dostopna iz predprostora, je laboratorijska z naravno prezračevano shrambo, povezana z jedilnico in dnevnim prostorom. Iz kuhinje je dostop na balkon, ki je zahodno orientiran. Njegova prednost pred tistimi v preteklosti in neredko tudi današnjimi je širina, ki omogoča posedanje, pripravo in uživanje hrane. Vse stanovanjske enote imajo še ulični balkon. Sanitarije so v prehodu med nočnim in dnevnim delom stanovanja.

Organizacija stanovanja je zaradi skeletne konstrukcije lahko z izjemo fiksnih sanitarij popolnoma poljubna - od premikanja sten, spreminjanja številnosti sob do enovitega prostora.

8.7. Časovna fleksibilnost stanovanjskih enot

Stanovanjska etaža je načrtovana tako, da je možno različne stanovanjske enote povezati v eno samo in obratno, glede na to, kako se potrebe družine sčasoma spreminjajo.

8.8. Simbolne sestavine

Živeti v Kozolcu je ob nastanku objekta pomenilo prestiž. Stanovanja so bila velika, sončna, fleksibilna. Iz višjih nadstropij se odpira pogled na ljubljanski grad in vso staro Ljubljano. Trg, trgovine in uradi so bili blizu, v krogu 15 minut. Danes se struktura prebivalcev spreminja. Družine z otroki se selijo izven strogega centra, prihajajo pa poslovneži, karieri brez otrok, posebneži.

8.9. Humane sestavine bivalnega okolja

Pri Kozolcu so dosledno upoštevani arhitekturni elementi stanovanjskega okolja s predpostavko, da se nekatere vrednote bivanja skozi zgodovino ohranjajo. Z vgraditvijo le-teh v funkcionalno shemo je dosežena najvišja raven uporabnih vrednosti stanovanja. Te vrednosti pa so: prilagodljiv tloris glede na različne potrebe posameznika ali družine, možnost ločevanja generacij v okviru stanovanja - razdelitev na dve enoti, možnost bivanja starejših in invalidnih oseb. Pomembna vrednost stanovanj je v združevanju in razdruževanju dveh enot glede na časovni razvoj družine (mlada družina z majhnimi otroki, otroci odrastejo, starši ostarijo, otrok si ustvari družino in po 58 letih se vrne na izhodiščno točko). Vse to omogoča funkcionalna shema stanovanj. Stanovanjem daje vrednost tudi bližina trgovin in centra mesta (tržnica, avtobusna, železniška postaja).

9. Kriterij postopnega spreminjanja in nadaljnega razvoja objekta

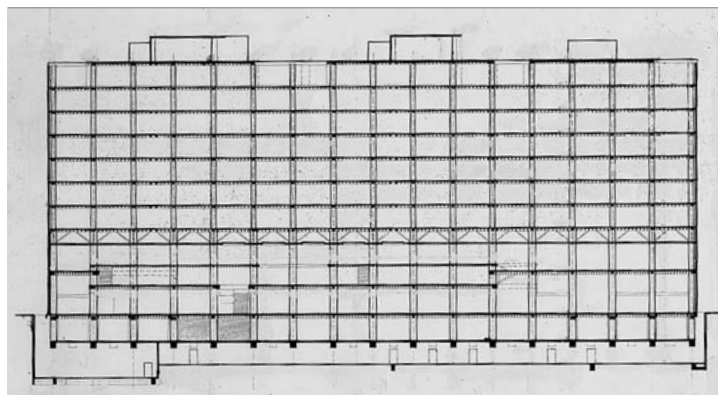
Objekt je možno v okviru obstoječih gabaritov razviti s spremembo namembnosti strešnih kubusov v stanovanja na strehi.

Ocena in zaključek

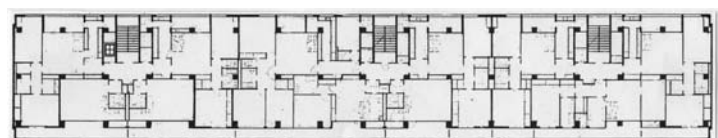
Prostorski kriterij, kriterij kvalitete bivanja in kriterij izjemnosti določajo dve osnovni kvaliteti Kozolca, ki postavljata mestni blok na mesto enega najznačilnejših primerov modernega oblikovanja poslovno stanovanjskega mestnega bloka. Na eni strani je enkratni primer interpretacije vzorčnega Unité d'Habitationa v našem prostoru, na drugi strani pa je ta interpretacija povsem drugačna od drugih primerov po svetu.

In v čem je interpretacija Kozolca tako drugačna? V tem, da ni niti vsebinsko niti oblikovno izločen iz življenja in dogajanja v mestnem parterju, ali drugače - objekt soustvarja ulico, oblikuje mestni parter, s tem pa omogoča prepletanje uličnega dogajanja z dejavnostmi v objektu. Slovenska interpretacija je tudi v oblikovanju in izbiri materialov, ki sta bolj domača, naša - od uporabe kamna, ometa, mozaika in drugih oblog, ki so prisotne v tem mestnem prostoru in nadomeščajo originalni vidni beton; oblikovanje ni tako strogo, načelno, temveč prilagojeno vkomponiranim stanovanjskim in bivalnim balkonom. Ta mestni blok ima tudi izrazito diferenciacijo ulične in dvoriščne fasade, kar je bilo ponovno aplicirano šele 30 let po Kozolcu (L2 - Kolodvor, Novi Peglezen, Zupančičeva jama).

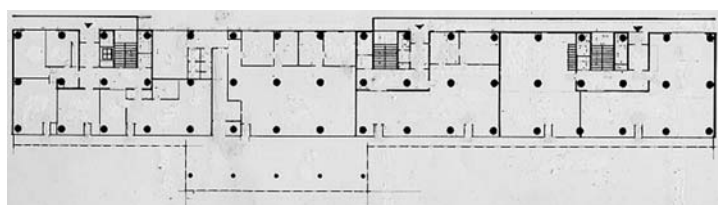
Skelet in s tem v zvezi svoboden tloris, nenosilna fasada, lahke in mobilne predelne stene v nasprotju s togimi Le Corbusierovimi betonskimi kletkami omogočajo fleksibilne (različne) tlorise in visok nivo dodatnih prostorov.



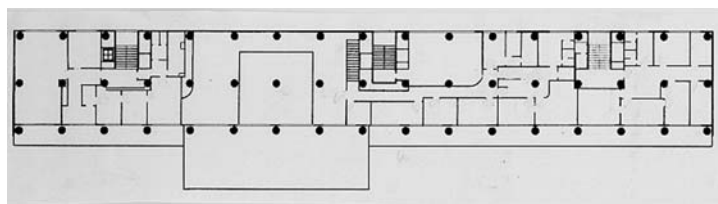
Vzdolžni prerez



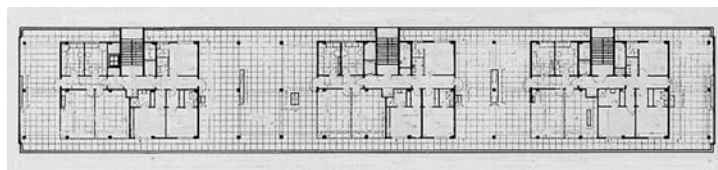
Tloris tipične etaže



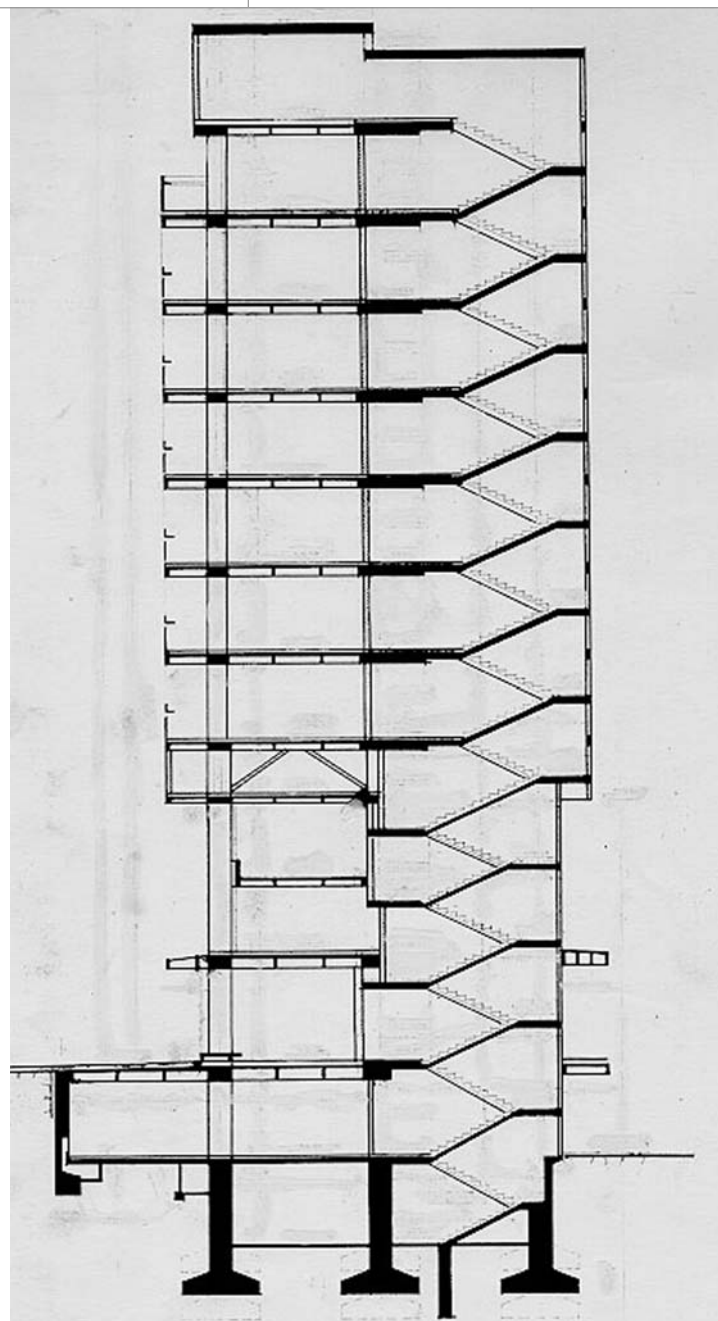
Tloris pritličja



Tloris nadstropja



Tloris terase



Prečni prerez

Literatura

- Castex, J., Depaule, J. C., Panerai, P., *Urbane forme*, Građevinska knjiga, Beograd 1989
- Jacobus, J., *Die Architektur unserer Zeit - Zwischen Revolution und Tradition*, Verlag Gerd Hatje, Stuttgart 1966
- Jencks, C., *Modern movements in architecture*, Penguin Books Ltd., Harmondsworth, Middlesex, England, 1973
- Črepinšek, M., *Arhitekturno - varstvena izhodišča za ugotavljanje smotrnosti prenove stavbne dediščine*, magistrska naloga, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana 1991
- Kalčič, I., *Narodna identiteta v slovenski povojni stanovanjski arhitekturi*, doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, FAGG - Šola za arhitekturo, Ljubljana 1992
- Kalčič, I., Perossa, M., *Kriteriji za vrednotenje in načrtovanje stanovanj in stanovanjskih zgradb ter predlog nove tipologije*, magistrska naloga, Ljubljana 1982
- Le Corbusier, *L'Unité d'habitation de Marseille*, Le Point, Mulhouse 1950
- Le Corbusier, Jeanneret, P., *Le Corbusier - Oeuvre complète 1929-34*, Les Editions d'Architecture Erlenback, Zürich 1935
- Le Corbusier, Jeanneret, P., *Le Corbusier - Oeuvre complète 1938-46*, Les Editions d'Architecture Erlenback, Zürich 1946
- Mušič, M., *Veliki arhitekti III*, Založba Obzorja, Maribor 1968
- Pust, V., *Stanovanjska ulica*, teoretično raziskovalno delo, Ljubljana 1981
- Rafeiner, F., *Hochhäuser - Planung, Kosten, Bauausführung*, Bauverlag GmbH, Wiesbaden in Berlin 1968
- Seliškar, N., *Projektiranje različnih konstrukcijskih sklopov in njihov vpliv na kvaliteto in življensko dobo objektov*, doktorska disertacija, Ljubljana 1980

delavnica docomomo 2005

nataša koselj



uvodnik
razstava
esej
zgodovina
akcija
teorija
predstavitev
intervju
filozofija
forum
prevodi

Uvod

Med najpomembnejšimi dejavnostmi Docomomo sta izobraževanje in povezava izobraževalnih programov s prakso. Na Fakulteti za arhitekturo v Ljubljani smo aprila 2005 izvedli delavnico pri predmetu prof. dr. Petra Fistra Prenova in konservatorstvo za tretje in četrte letnike. Po uvodnem predavanju o problematiki varovanja arhitekture 20. stoletja pri nas in v svetu so se študenti organizirali v skupine. Vsaka skupina si je izbrala objekt in ga samostojno obdelala, pri čemer so izpolnili tudi Docomomov obrazec za vpis dediščine v register pri Docomomo International v Parizu. S posameznimi skupinami smo obiskali Zavod za varstvo kulturne dediščine, kjer sta nam Tatjana Adamič in Marija Režek Kambič s konkretnimi primeri predstavili delo zavoda. Nekatere objekte, kjer prenova že poteka, smo si ogledali tudi in situ. Tako je bilo v primeru Astre arhitekta Savina Severja, kjer nam je dedič avtorskih pravic Anin Sever, ki sodeluje pri prenovi, prijazno razkazal objekt in razložil vso problematiko prenove. Kjer je bilo možno, so študenti opravili intervju s samim avtorjem arhitekture, npr. z arhitektom Milanom Miheličem o MATC. O Kozolcu Eda Mihevcu smo organizirali okroglo mizo s predstavniki Zavoda za varstvo kulturne dediščine, Fakultete za arhitekturo, Društva arhitektov Ljubljana, MOL, stanovalcev in upraviteljem; na srečanju je skupina študentov predstavila svoje poglede na problematiko prenove. Povzetke nekaterih uspešnih študentskih projektov predstavljamo v članku.

Kozolec

Anna Kravcova, Boštjan Ukmar, Blaž Babnik Romaniuk

Med skeletnimi primeri zanemarnjenih arhitekturnih spomenikov je gotovo Mihečev Kozolec ob Slovenski cesti, ki smo si ga izbrali za predmet naše naloge. Namen naloge je določiti primeren, odgovoren poseg v stavbni spomenik, s katerim bi ga ohranjali. Z raziskovanjem stavbe na različnih ravneh – slogovni, urbanistični, arhitekturni, zgodovinski, statiški – smo poskušali razbrati vse lastnosti, zaradi katerih ima stavba položaj spomenika lokalnega pomena. Če želimo uspeti v ohranjanju stavbe kot spomenika, mora vsakršen poseg v celoti spoštovati razbrane vrednote stavbe.

Največjo kakovost vidimo v avtorjevi interpretaciji (ta zahteva prenos "prototipa" v mestno okolje) in ne le posnemanju Le Corbusierovega Unité d'Habitation; utrjevanju in nadaljevanju slovenske arhitekturne tradicije v obravnavi fasadnega plašča in pri tem uporabi slovenskega kamna; prevajanju dveh povsem različnih mestnih zasnov – karejsko zazidavo 19. stoletja in nevezano razmestitvijo stavb modernizma; izraziti mestotvornosti stavbe na točki mesta, ki naj bi dobila velemestno noto; v načelnem prispevku k reševanju stanovanjskega vprašanja družbe (tudi z gostovanjem razstave Stanovanje

za naše razmere leta 1956); ter uporabi ustrezne, a pri nas redke skeletne konstrukcije in drugih tehnoloških rešitev. Kozolec je kot primer sprejema vzora marsejskega bloka pri nas enkraten. Hkrati pa je enkraten primer tudi v širšem evropskem prostoru, saj je edino prekvašenje Unitéja, ki ga lahko označimo za značilno slovensko.

Nadalje je naloga zahtevala preveritev primernosti ali možnosti treh različnih posegov. Skrajni varianti posegov sta prilagoditev stavbe zahtevam lastnikov (zasteklitve balkonov na vzhodni strani, predruhačenje okenskih odprtín, spremembe v zasnovi trgovskih prostorov, pustiti in dopustiti dograditve na strehi) in povrnitev v izvirno stanje (poleg gradiv in detajlov tudi prvotne vsebine prostorov). Med skrajnima variantama najdemo po našem mnenju najprimernejši poseg – doseči prvotno stanje stavbe ob hkratnem omogočanju vsebinske prilagodljivosti, ki jo predvideva stavba. Torej ne pričakujemo ponovne vzpostavitve vrtca in pralnic na strehi ali pa kegljišča v kleti, pač pa le ohranjanje načelne namembnosti delov – javne, mestotvorne vsebine v pritličnem delu, skupne uporabe dela teras in prevladujočega bivanjskega dela. Tako bi ohranili vso bogato tvarinsko izpovednost stavbe in hkrati omogočili njeno vedno bolj velemestno življenje.

Register Docomomo

Prvotno ime stavbe: V dokumentaciji zasledimo nekaj imen: Stanovanjski blok Titova, Stanovanjski blok na Titovi, Stanovanjski blok Gradis 1. M. M. na Titovi cesti, Blok Evropa. Sam arhitekt ga je imenoval "palača Gradis". Stavba je dobila ime "Kozolec" v času gradnje, ko je zaradi pomanjkanja investicij nekaj časa stala nedokončana in je bila vidna le njena skeletna konstrukcija.

Ime arhitekta: Edo Mihevc.

Sodelavci: Statika: ing. Lapajne in ing. Treppo.

Datum naročila: Leta 1953 je podjetje Gradis I. M. M., direkcija Ljubljana, naročilo prof. Edu Mihevcu projekt za izdelavo stanovanjskega bloka ob Slovenski cesti.

Datum dokončanja: 1957.

Naslov: Slovenska 51-53.

Stavbni tip: Poslovno-stanovanjski blok.

Status zaščite: Spomenik lokalnega pomena, EŠD: 8811.

Prvotni namen: Stanovanjski blok s trgovinami v pritličju, restavracijo in klubskimi prostori v prvem nadstropju, vrtcem na strehi, kegljiščem v kleti, na dvorišču naj bi bila postavljena kinodvorana.

Sodobna raba: Poslovno-stanovanjski blok.

Današnje stanje: Upočasnen življenjski utrip v mestu, zapiranje poslovalnic, trgovin. Mestno življenje se seli na obrobje mesta, v t. i. trgovsko nakupoval-



ne centre, ki danes lahko zadovoljijo vse potrošniške potrebe. Spodnji del Kozolca, ki je bil namenjen trgovsko-poslovnemu življenju, se prazni. V prostorih nekdanje restavracije trenutno deluje časnik Finance; spodnji prostori, v katerih so bile nekoč trgovine, so napolnjeni prazni.

Problemi ohranjenosti so se pojavili na fasadi in ravni strehi. Fasadni plašč, ki povsem razpada, kazi videz ulice. Kljub kakovostnemu naravnemu kamnu, v katerega je oblečen Kozolec, so neprimerno pritrdjevanje plošč in izpušni plini povzročili njegovo razgrajevanje in odpadanje. Lastništvo stanovanj, ki se je po zakonu o denacionalizaciji v celoti razdrobilo med bivše najemnike, je bolj problem kot prednost. Socialna raven je zaradi staranja prebivalcev precej nizka in lastniki sami ne morejo v celoti ustrezno obnoviti bloka. Nekateri lastniki stanovanj so oblikovno neprimerno zasteklili balkone, da bi si izboljšali bivalne razmere, ki so se zaradi povečane količine prometa zelo poslabšale.

Splošni opis

Načrtovano

Stavba je bila zasnovana kot desetetažni blok s trgovinami v pritličju, poslovnimi prostori v prvih dveh etažah, tehnično etažo in stanovanji v vseh drugih nivojih.

Na dvoriščni strani je bila predvidena kinodvorana z vhodom s Slovenske ceste preko poudarjenega nadstrešnega vhoda in dvoetažnega preddverja. Nadstrešek je Mihevc oblikoval kot dimenzijsko poudarjen simbol vhoda, ki naj bi bil oblikovni in funkcionalni poudarek (zbiranje obiskovalcev kina pod nadstreškom, human dostop v mestni kino z avtomobilom v primeru slabega vremena itd.).

Pod dvorano naj bi bila garažna hiša, vse skupaj pa naj bi bilo obdano z manjšim mestnim parkom. Zunanji prehod pod preddverjem naj bi omogočal povezavo obeh mestnih parkov. Dovoz z osebnimi avtomobili je bil v osnovni ideji rešen s podvozom pod foyerjem v podzemne garaže pod kinodvorano.

V prvem nadstropju je bila predvidena restavracija z možnostjo širitve na teraso.

Kozolec naj bi imel dve kleti, v katerih bi bili prostori, namenjeni tehnični funkciji objekta (kotlarna, trafopostaja, klimatske naprave, shrambe), ter kegljišče in vsi potrebni sanitarni prostori za obiskovalce kina in kegljišča.

Vhodi v stanovanjske etaže so na dvoriščni strani.

Streha je ravna s tremi dvonadstropnimi kubusi. V njih so garsonjere in sekundarni prostori objekta (sušilnice, pralnice, skupni prostori itd.). Streha ne predstavlja več samo pokrivala objekta, kot zaščita pred vremenskimi neprikljnostmi, temveč ji je bila dodana nova funkcija – funkcija vrta, telovadnice na prostem, vzgoje, bivanja in počitka.

Načrtovana je bila tudi instalacijska etaža, ki naj bi služila horizontalni povezavi vertikalnih vodov kanalizacije, ventilacije, klime, vodovoda in centralne kurjave ter ločevala stanovanjski del od poslovno-trgovinskega. Imela naj bi tudi statično funkcijo kot okrepitev stavbne konstrukcije na mestu, kjer naj bi se v primeru potresa prelomila.

Izvedeno

Stanovanjsko-poslovni trakt z desetimi etažami, od tega 6 stanovanjskih etaž, pritličje, medetaža, instalacijska etaža in oblikovana streha s tremi kubusi.

Kontekst

Kozolec soustvarja ulico, določa višinski gabarit mestne avenije (Slovenske ceste), oblikuje mestni parter in ustvarja tradicionalno ulico s prepletanjem dogajanja na ulici in dejavnostmi v objektu. Z odmikom od prvotne gradbene črte mestnega tkiva Slovenske ceste je bila predvidena v prihodnosti nova gradbena črta pozidave.

Skeletna konstrukcija in razporeditev instalacijskih jaškov omogočata prilagodljiv tloris. Premične predelne stene omogočajo povezovanje različnih enot v eno samo in obratno glede na potrebe uporabnika.

Multifunkcionalnost podpirajo tudi fasadni plašč, ki je z ulične strani poudarjen s horizontalnimi potezami, neomejena zunanja (balkon vzdolž celega



objekta) in dvoriščna fasada z okenskimi ter balkonskimi členitvami. O sami fasadi pa ne moremo govoriti kot o fleksibilni, saj odstopanja od zunanje podobe niso bila predvidena. Trije kubusi, ki so vidni, razbijajo monumentalnost in simetričnost na fasadi in v prostoru. Umaknjeni so nazaj, tako da ostaja na strehi dovolj prostora za ureditev bivalnih teras, namenjenih različnim dejavnostim v skladu z Le Corbusierovim konceptom streha-terasa. Trgovsko pritličje je v celoti zastekljeno. Dvonnadstropni mezanin povezujejo zunaj vidni okrogli stebri skeleta, med katerimi so steklena polnila.

Pritličje je odprto proti ulici in zaprto proti dvorišču, kar členi blok na javni in zasebni del. Stanovanja so organizirana okrog treh glavnih stopniščnih lamel, ki so naravno osvetljene, kar vpliva na obliko dvoriščne fasade.

Pri oblikovanju objekta je avtor poskušal združiti tradicionalne in moderne poteze ter pestrost gradiv. V tem obdobju se je že uveljavila uporaba armiranega betona, kar je dalo možnost izbire skeletne konstrukcije za ta čas že kar velikih razponov (pri Kozolcu je uporabljena mreža stebrov 6 x 6) in svobodne fasade. "Vse to je podprl tudi razvoj gradbeništva. Kaže se v prizadevanjih, da bi industrijske metodologije v arhitekturi pripeljali do večje uporabljivosti (polmontažna in montažna zidava), ali v poudarjanju tehnično-tehnoloških prednosti sodobnega gradbeništva. (...) Tudi se je dokončno uveljavil žlezobeton; ne le v konstruktivni funkciji, ko so s skeleti in zavesnimi zidovi prvič pričeli zavestno premagovati togost in brezličnost dotlej prevladujoče čiste prizmatične arhitekturne telesnosti, marveč prav tako s poudarjanjem estetike vidnega betona (...)" V nasprotju s svojim vzornikom Le Corbusierom je Mihevc svojo hišo oblekel v različne materiale. Za glavno in bočni fasadi je uporabil apnenec – kirmenj (svetlosiv, drobnozrnat istrski kamen z valovito teksturo), triasni črni apnenec z Drenovega griča, zgornjekredno apnenčev brečo iz Rubije in pohorski čizlakit. Trije monolitni, okrogli (prevrtani) stebri, ki podpirajo nadstrešek, so iz pohorskega tonalita. Dvoriščna fasada, konzolni nadstreški, stropovi na balkonih so grobo ometani in različno pobarvani. Nosilni stebri v priličju so obloženi z mozaičnimi ploščicami. Element oblikovanja fasade so tudi luči.

Vrednotenje

Socialno: Množična stanovanjska gradnja; spodbujanje kolektivnosti; skeletna konstrukcija in razporeditev inštalacijskih jaškov omogočata fleksibilen tloris, različne variacije stanovanj (od garsonjere do 4-sobnega s kabinetom). Možno je tudi združevanje posameznih stanovanjskih enot, dvostransko orientirana stanovanja, dva balkona na stanovanje.

Kulturno in estetsko: Mestotvorni objekt, ki je s pritličjem vključen v funkcijo glavne ulice; parter komunicira z ulico in ima trgovsko-poslovno dejavnost; skeletna konstrukcija omogoča fleksibilen tloris; povezovanje in združevanje posameznih enot; fleksibilna fasada.

Kratka biografija: Edo Mihevc je bil rojen v Trstu leta 1911, umrl pa je leta 1985 v Portorožu. Leta 1936 je diplomiral na oddelku za arhitekturo na Univerzi v Ljubljani pri prof. Plečniku. 1941-1945 je imel visoke vojaške funkcije. Leta 1945 je postal načelnik gospodarskega odseka v Trstu. Po vojni je delal na Ministrstvu za industrijo Slovenije. 1946 je postal izredni profesor na Šoli za Arhitekturo v Ljubljani. 1958-1981 je bil redni profesor za stanovanjske in industrijske stavbe, opremo prostora in kompozicijo. Nekaj projektov: Lito-stroj, tovarna in šola (z arhitektom Gregoričem), Ljubljana 1947; Tovarna Intex, Kranj 1948; Stanovanjski blok Lito-stroj, Ljubljana 1948-1950; Poslovna stavba Impex, Ljubljana 1953-1955; poslovno-stanovanjski blok Kozolec, Ljubljana 1953-1957; stanovanjski bloki Belvedere, Koper 1958; poslovna stavba Metalka, Ljubljana 1959-1963; hotelski kompleks, Portorož 1964-1967.

Literatura

Bernik, S., *Slovenska likovna umetnost 1945/1978*, Moderna galerija, Arhitekturni muzej, Mladinska knjiga, Ljubljana 1979

Hrausky, A., Koželj, J., *Arhitekturni vodnik po Ljubljani*, Rokus, Ljubljana 2002

Jenger, J., *Le Corbusier – arhitektura, ki vznemirja*, DZS, Ljubljana 1998

Kalčič, I., *Edo Mihevc, arhitekt in učitelj ljubljanske šole za arhitekturo*, FAGG – šola za arhitekturo, Ljubljana 1993

Kladnik, D., *Ljubljanske metamorfoze*, Luxuria, Ljubljana 1991

Kralj Pavlovec, J., *Edo Mihevc – urbanist, arhitekt in oblikovalec*, magistrska naloga, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana 1999

Kresal, J., *Gradiva v arhitekturi. Učbenik za arhitekta*, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana 2002

Korošec, B., *Ljubljana skozi stoletja*, Mladinska knjiga, Ljubljana 1991

Kravcova, A., Lazič, A. M., *Hibridi Ljubljane*, raziskovalni referat, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana 2003

Mihelič, B., *Vodnik po Ljubljani*, DZS, Ljubljana 1994

Pirkovič, J., *Morfologija mesta in ljubljanski urbanizem*. Zbornik za umetnostno zgodovino, Ljubljana 1998

Polič, M., Čuk, M., Musek, J., Umek, L., Umek, P., Tušak, M., *Ekopsihološka raziskava življenja v mestu*, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, Ljubljana 1984

Savnik, R., *Krajevni leksikon Slovenije*, II. knjiga: Jedro osrednje Slovenije in njen jugovzhodni del, DZS, Ljubljana 1971

Žižič, B., *"Arhitekturni principi v razvoju mestnega prostora Ljubljane – Srednjeveško obdobje"*, AR, 2003, št. 1

Ustni viri

Klavir

Tomaž Budkovič, Matej Štefanac

Stavba stoji na Bavarskem dvoru, ob križišču Tivolske, Dunajske in Slovenske ceste s Trgom OF. Zgrajena je bila v letih 1972-78 po načrtih arhitekta Milana Miheliča s sodelavci, ki je projekt pridobili z zmago na natečaju leta 1970. Stavljena je iz dveh kletnih etaž, pritličja in dveh nadstropij. Nosilna konstrukcija kleti, v kateri so telefonske centrale in strojnica s klimatskimi napravami, je v celoti iz armiranega betona, v nadstropjih, kjer so pisarne, pa pretežno iz jekla. Zasnovana je po principu skeleta, kar omogoča fleksibilno izrabo notranjosti. Vertikalnih podpornih elementov je šest (dva armiranobetonska cilindra, ki stavbo zavetrjeta tudi horizontalno in služita kot prezračevalna jaška, ter štirje jekleni stebri). Zunanje stene pritličja so v veliki meri iz prozornega stekla. Nadstropja so prav tako obložena s steklom, le da je to refleksno in točkovno pritrjeno. Ta obloga se subtilno odziva na svetlobne spremembe in v prostoru ustvarja raznolike efekte. Gabarit nadstropnega dela sega precej čez gabarit pritličja, s čimer je dosežen vtis, da prostor pod nadstropji prosto teče. Streha je ravna. S tal vidni strešni objekti (npr. zaključki armiranobetonskih cilindrov) so oblikovani kvalitetno in domiselno. Notranjost stavbe je v nadstropjih zaradi celostenske zasteklitve relativno dobro osvetljena, kljub temu je zaradi globine prostorov tudi podnevi potrebno dodatno umetno osvetljevanje. Objekt je postavljen preko Cigaletove ulice in igra vlogo povezovalca ter umirjevalca konflikta med masivno, horizontalno Telekomovo stavbo (arhitekt Oton Gaspari) in vertikalno stolpnico istega podjetja. Grob poseg v ulični prostor je arhitekt omilil z lahkotno in transparentno zasnovo ter pešaškim preходом v pritličju.

Zgradba predstavlja prehodni element med stavbami na stavbni liniji Trga OF in Masarykove ter (nedokončano) Miheličevo pozidavo Bavarskega dvora. MATC pogosto primerjajo s Fosterjevo Willis Faber and Dumas v Ipswichu v Veliki Britaniji. Avtor zanika takšno zgledovanje in pojasnjuje, da sta stavbi konceptualno zelo različni.

Za stavbo so značilni jasno definirani in berljivi stavbni členi ter kvalitetni avtorski detajli (aluminijasti zaključni venci, jekleni stebri, jeklene stopniščne rame itd.). Zunanost je dobro ohranjena, medtem ko je originalna oprema notranjosti v glavnem že uničena.

Register Docomomo

Prvotno ime stavbe: Mednarodna avtomatska telefonska centrala (MATC).

Ime arhitekta: Milan Mihelič.

Sodelavci: Tomaž Goršič, Kamilo Kolarič; statika: Jože Jaklič in Franci Kržič.

Datum naročila: 1972.



Datum dograditve: 1978.

Naslov: Cigaletova ulica 15, Ljubljana.

Stavbni tip: Poslovna stavba, P+2.

Status zaščite: Status varovanja v prostorskih aktih, EŠD: 14296.

Prvotni namen: Poslovni prostori Pošte.

Pomembnejše spremembe: Zapiranje prehodov skozi pritličje, zamenjava notranje plasti refleksne steklene opne, odstranitev večjega dela avtorske notranje opreme (svetil, pohištva itd.).

Sodobna raba: Poslovni prostori Telekomoma.

Današnje stanje: Zaradi primerno izbranih materialov in kvalitetne izdelave je zunanost stavbe dobro ohranjena. Drugače je z notranjostjo, ki je bila med zadnjo, strokovno sporno prenovo (o njej avtor uradno ni bil obveščen, izvršena pa je bila kljub nasprotovanju nekaterih uglednih strokovnjakov) močno predrugačena.

Notranjo plast dvoplastne steklene refleksne fasade so odstranili ter nadomestili z novo. Medtem ko se je prvotno ta sloj dalo odpirati in čistiti medprostor, zdaj to ni več mogoče, saj so nova stekla fiksno nameščena. Prav tako so odstranili grelce, ki so ogrevali medprostor med slojema fasade in tako preprečevali nastajanje kondenza. Odstranjen oz. zamenjan je bil tudi dobršen del avtorske notranje opreme (svetila, pohištvo itd.).

Dogajanje v okolici tej subtilni stavbi prav tako ni naklonjeno. Pešaška prehoda (in s tem Cigaletova ulica) skozi pritličje sta skoraj popolnoma zaprta s kamnitim zidcem in množico parkiranih vozil. Na zapiranje tega prostora je v pogovoru opozoril tudi Mihelič. Poleg tega so nam še pred kratkim pogled na zgradbo delno zakrivali reklamni panoji, ki pa so zdaj odstranjeni.

Opis

Splošni opis: Stavba stoji na Bavarskem dvoru, ob križišču Tivolske, Dunajske in Slovenske ceste s Trgom OF. Zgrajena je bila v letih 1972-78. Sestavljena je iz dveh kletnih etaž, pritličja in dveh nadstropij.

Kontekst: MATC je postavljena med masivno, horizontalno Telekomovo stavbo (arhitekt Oton Gaspari) in vertikalno stolpnico istega podjetja (pred obnovo, ki je oba objekta vizualno nekoliko poenotila, je bila njena vertikalna usmeritev še bolj izrazita). Ker sta obe stavbi ortogonalni, se je arhitekt odločil, da glavno pročelje zgradbe zasnuje mehko, organsko zaobljeno in s tem centralo jasno diferencira od stavb, na kateri se ta navezuje. Ta diferenciacija je še poudarjena s skrbno oblikovanimi stiki med obema obstoječima ter novim objektom. Tudi uporaba stekla, ki se subtilno odziva na svetlobne spremembe ter s svojo transparentnostjo omogoča brisanje meje med zunanjim in notranjim prostorom, novo stavbno telo še dodatno loči od obstoječih, pri katerih je meja med zunanostjo in notranjostjo jasno postavljena. Že omenjeno lebdenje nadstropij zgradbo prav tako razlikuje od sosed, ki "trdno stojita na tleh".

Zaradi povezave dveh, z ulico ločenih stavb je objekt postavljen preko Cigaletove ulice. Ta grobi poseg v ulični prostor je arhitekt omilil s tem, da je zgradbo zasnoval lahko in transparentno, v pritličju pa je skozi spjeljal pešaška prehoda. Razlog, da je Mihelič stavbo MATC oblikoval tako, kot jo je, tiči tudi v njegovih načrtih za ureditev Bavarskega dvora, s katerega pozidavo se je ukvarjal že od zmage na urbanističnem natečaju leta 1963. Njegovi načrti predvidevajo postavitev niza s steklom obloženih stolpnic z ekscentričnimi armiranobetonskimi jedri vzdolž Tivolske ceste in parka OF (edina realizirana stavba tega projekta je stolpnica S2). Te stavbe ne bi sledile gradbeni liniji, ki jo določata stavbi Vzajemne in Telekomoma, pač pa bi se zvrstile vzdolž proti centru zamaknjene in nekoliko proti severu zarotirane osi, približno vzporedne s Tivolsko cesto. Njihovi stekleni kubusi ne bi bili poravnani v fiksno linijo, pač pa bi se igrivo zamikali. Za stavbo Kozolec Eda Mihevca je arhitekt predvidel z mestotvornim programom napolnjeno pešaško ulico, vzporedno s Slovensko cesto, ki bi se zaključila v obstoječi pasaži ob kavarni Evropa. V tem načrtu je MATC prehoden element med stavbami, postavljenimi na gradbeno linijo Trga OF in Masarykove ceste, ter sproščeno zazidavo, ki jo predlaga Mihelič. Hkrati je oblikovana tako, da se nam s trga OF odpira



pogled na območje predvidene pešaške cone za Mihevčevim blokom. Ker ostaja arhitektov načrt za območje Bavarskega dvora, ki je bil kljub mnogim popravkom v 90. letih razveljavljen, v glavnem nerealiziran in ga nove zidave (palača REI) celo negirajo, je vloga, ki jo je Mihelič na tem območju namenil MATC, vprašljiva.

Vrednotenje

Kulturno in estetsko: Gre za prvo visokotehnološko stavbo v Ljubljani, polno domiselnih in sofisticiranih avtorskih detajlov (aluminijasti venci, inovativno oblikovani jekleni stebri, stopniščne ograje itd.).

Splošna ocena: MATC lahko uvrstimo med ikone slovenske arhitekture preteklega stoletja. V času svojega nastanka je bila deležna velikega zanimanja ter visokih ocen strokovne javnosti doma (v bivši Jugoslaviji) in v svetu. Glavni razlogi, zaradi katerih bi jo bilo treba uvrstiti med zaščiteni kulturno dediščino, so:

- stavba se s svojo obliko in zasnovo zelo dobro prilagaja/podreja prostoru in tvori "most" med dvema izrazito nasprotno usmerjenima zgradbama;
 - objekt predstavlja uspešen prenos globalnih arhitekturnih trendov na lokalno raven in specifične probleme lokacije rešuje z arhitekturnimi prijemi, ki so bili v tistem času najsodobnejši;
 - zgradba je polna domiselnih in sofisticiranih avtorskih detajlov, vrednih ohranitve;
 - zaradi uporabe najsodobnejših tehnologij, materialov in detajlov tistega časa je stavba zanimiva tudi z zgodovinsko-tehnološkega vidika.
- Za ohranjanje same stavbe in ambienta, ki ga ta ustvarja, pa je (bo) treba izpolniti nekatere pogoje. Glavni med njimi so:
- ohranjanje originalnih dimenzij objekta,
 - ohranitev refleksne steklene fasade in s tem efekta, ki ga ustvarja,
 - ohranjanje vseh kvaliteten avtorskih detajlov in opreme,
 - zagotavljanje neoviranega pretoka pešcev skozi prehoda in pritličju,
 - pravilno dimenzioniranje in umeščanje morebitnih novogradenj v okolici stavbe.

Kratka biografija: Milan Mihelič se je rodil 20. julija 1925 v Dolenjih Lazih pri Ribnici. V Ribnici je končal osnovno šolo. V Ljubljani se je vpisal na realno gimnazijo, ki jo je zaradi udeležbe v NOB končal 1946. Isto leto je začel študirati na ljubljanski Fakulteti za arhitekturo, študij nadaljeval v Pragi (1947/48) in dokončal v Ljubljani v seminarju prof. E. Ravnikarja 1954. Takoj po končanem študiju se je pridružil skupini arhitektov, ki se je ukvarjala z načrtovanjem kompleksa ljubljanskega Gospodarskega razstavišča. Hkrati s tem se je loteval nalog iz grafičnega oblikovanja in opazno prispeval k pionirskemu poglavju sodobnega oblikovanja pri nas. Od 1962 je deloval kot vodilni projektant in dolgoletni direktor za projektiranje pri podjetju Konstrukta v Ljubljani, od 1981, ko se je Konstrukta združila z AB arhitektnim birojem, pa je eden glavnih projektantov te organizacije. Od 1963-1967 je bil predsednik Zveze arhitektov Slovenije.

Mihelič je naročila za večino stavb, ki so bile uresničene po njegovih načrtih v Sloveniji in Jugoslaviji, dobil z zmagami na natečajih. Njegova dela so bila v središču zanimanja slovenske, jugoslovanske in tuje strokovne publicistike in kritike. Samostojno je razstavljal v Ljubljani, Sarajevu, Wrocławu, Mexicu in Beogradu. Njegove pomembnejše skupinske razstave so: Contemporary Yugoslav Architecture, Novejša slovenska arhitektura, Slovenska likovna umetnost, 11 istaknutih arhitekata Jugoslavije, Slovenija: 9 arhitektov. Mihelič je dobitnik več pomembnih arhitekturnih in kulturnih nagrad (Borbina zvezna nagrada za arhitekturo 1968, novosadska oktobrska nagrada 1972, Župančičeva nagrada 1973, Prešernova nagrada 1976). Leta 1981 je postal izredni, 1987 pa redni član SAZU. Med njegove pomembnejše stavbe sodijo: stanovanjske stolpnice v Savskem naselju v Ljubljani, lastna hiša v Ljubljani, veleblagovnica Supermarket v Osijeku, vrstne hiše v Šempetru pri Gorici, hala C na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani, poslovna stavba Konstrukte v Ljubljani, bencinski servis ob Prešernovi cesti v Ljubljani, veleblagovnica Stoteks

v Novem Sadu, poslovna stolpnica pri Bavarskem dvoru v Ljubljani, stanovanjska stolpnica v Kersnikovi ulici v Ljubljani, mednarodna avtomatska telefonska centrala v Ljubljani, veleblagovnica Slovenijales v Ljubljani, župna cerkev Sv. duha v Novih Stožicah v Ljubljani.

Literatura

20. stoletje: arhitektura od moderne do sodobne: vodnik po arhitekturi, več avtorjev, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Ljubljana 2001

Bernik, S., *Arhitekt Milan Mihelič*, Arhitekturni muzej, Ljubljana 1980

Hrausky, A., Koželj, J., *Arhitekturni vodnik po Ljubljani: 100 izbranih zgradb*, Rokus, Ljubljana 2002

Sinteza, št. 50-52, 1980

Slovenija: 9 arhitektov, več avtorjev, Piranesi, Ljubljana 1996

THŠ

Domen Bergoč, Mitja Zorko, Tibor Toplek

Trgovska hiša Šiška arhitekta Bonče je bila v času nastanka nagrajena s strokovnimi priznanji za arhitekturo. Ta so zadevala predvsem kvaliteto tlorisne in prerezne zasnove ter inovativno oblikovanje posameznih delov. Mnogo truda je bilo usmerjenega v zasnovo gradbene konstrukcije, kar je značilnost tedanjega časa v svetovnem merilu. Z urbanističnega vidika projekt kvaliteto dopolnjuje modernistično tržno središče Šiške v Ljubljani. Oblikovanje arhitekturnih detajlov in doslednost izvedbe govorita o zelo predanem odnosu avtorja do projekta. Morda so bili nekateri detajli nekoč visoko tehnološke izvedbe, danes pa jim pravimo "low-tech"...

Prvotna oblika arhitekture se ni ohranila. Naseljevale so jo različne stranke, zato je njen videz neenoten. Ponekod so zamenjali okna, drugod nadstreške, tu so dodali betonski dostopni podest, tam nove prezračevalne rešetke, tovrstnega dvigala ni več, ohranjeno je le eno od štirih stopnišč. Armirani beton kot osnovno gradivo ter nosilec puristično socialnega pomena je dokaj trajen, videz je starosti primeren. Na nekaterih mestih (Citrus) je letos dobil krovno barvo sramotnih barvnih odtenkov. Nekoč vzorčen primer socialne, inteligentne arhitekture po štiridesetih letih doživlja zlorabe zaradi pomanjkanja kulture lastnikov ali najemnikov. A sledi originalnih likovnoarhitektonskih ter urbanističnih kakovosti so še vedno vidne. Med njimi izstopajo struktura fasade (zavrti steber, izložba), obešeno stopnišče, zlati rez v delitvi oken, drevesna struktura podpor terase, rafiniran stik s tlemi in nebom. Posebno arhitekturno-oblikovalsko vrednost smo pripisali motivu izmaknjenega stebra. Gre za pomemben poskus avtorja, da z intelektualnim vložkom iz gradbenišтва napravi arhitekturo.

V prihodnje bo fluktuacija na Celovski cesti verjetno naraščala. Ob simbiozi trgovsko-poslovne ponudbe in pretoka ljudi vidimo upravičen razlog za ohranitev javnega značaja, lege in višine zgradbe. Menimo, da je dosežek arhitekta Miloša Bonče danes možno nadgraditi in z vsem spoštovanjem predstaviti mestu. Predlagamo, da se objekt aktivno prenove in sodobnemu trgu ponudi konkurenčne poslovne prostore. Avtor prenove naj ukrepa po strokovni presoji in z vso odgovornostjo do dediščine. Najpomembnejši se nam zdita vzdolžni fasadi, ki pa dejansko nista več ne celoviti ne enotni. Ohranimo lahko torej le nekaj originalnih rastrov pročelja, drugo pa interpretiramo s svežim arhitekturnim posegom. Stavbo lahko na primer širimo na sever ali jug, saj s svojo zasnovo narekuje prav to. Če pa komu uspe vrniti poslopju prvotni obraz in sorodno vsebino, pa to dejanje pozdravljamo!

Opravi imamo z ostanki obdobja slovenske moderne arhitekture 60. let. Poznavalec lahko na primeru Trgovske hiše Šiške opazi neposreden izkaz Ravnikarjeve šole – delček v mozaiku slovenske kakovostne arhitekturne zgodovine. Po naši presoji Bončeva THŠ ne sme izginiti.

Register Docomomo

Prvotno ime stavbe: Trgovski center Šiška (THŠ).

Ime arhitekta: Miloš Bonča.

Sodelavci: statik: Mitja Kilar; načrtovalec urbanistične postavitve: France Rihtar.



Datum naročila: 1960.

Datum dograditve: 1964.

Naslov: Celovška 111, 1000 Ljubljana.

Stavbni tip: Paviljon.

Status zaščite: Status varovanja v prostorskih aktih, EŠD: 14293.

Prvotni namen: Trgovska hiša.

Pomembnejše spremembe: Odstranitev treh krožnih stopnišč in servisnih jeder, programska sprememba.

Sodobna raba: Trgovine, deloma tudi nezasedeni prostori.

Današnje stanje: Konstrukcija je v zadovoljivem stanju ohranjenosti, interier ni ohranjen.

Opis

Splošni opis: Stavba obsega klet, pritličje in nadstropje. Prosti tloris z linijo stebrov v vzdolžni osi tlorisa in servisnimi jedri ob vseh vhodi. Pasažni preboj, štiri avtonomni vhodi, volumen stavbe je neprekinjeno povezan v celoto. Železobetonska skeletna konstrukcija. Stebri na obodu se obračajo ustrezno potrebam – v pritličju je naprej obrnjena ožja, v nadstropju pa širša stranica, a je pri tem presek stebra vedno enak, tudi v prehodu med etažami. Podpore terase preidejo iz dveh v osem podpor in nato v rebrasto oblikovano ploščo. Obešene betonske stopnice v dveh etažah. Viseča fasada.

Kontekst: Višja zazidava (stolpnice, bloki, občinska palača, hotel, Kino Šiška), Celovška cesta.

Vrednotenje

Socialno: Spomenik časa, občinsko središče – generator javnega utripa, mestotvornost.

Kulturno in estetsko: Avtorska, zgodovinska, arhitekturna vrednost.

Splošna ocena: Nagrada Prešernovega sklada, 1965, Nagrada Saveza arhitekata Jugoslavije, 1965.

Kratka biografija: Miloš Bonča se je rodil 29. maja 1932 v Ljubljani. V rojstnem mestu se je tudi izsolal – na realni gimnaziji je maturiral leta 1950, študij arhitekture je končal na oddelku za arhitekturo FAGG v seminarju prof. Edvarda Ravnikarja. Po diplomi 1958 se je isto leto izpopolnjeval na Švedskem. Na fakulteti za arhitekturo v Skopju je leta 1979 doktoriral iz arhitekture. S pedagoškim delom na "Ljubljanski šoli za arhitekturo", ki se mu je docela posvetil, je začel leta 1960 kot asistent, za docenta je bil izvoljen leta 1967, za izrednega profesorja za predmet Družbene zgradbe II leta 1980, za rednega profesorja leta 1985. Ta predmet zavzeto predava še danes, je mentor splošnega in usmerjenega seminarja za arhitekturo, bil je tudi predstojnik katedre za arhitekturo. Prav tako je bil predavatelj in mentor na podiplomskem in doktorskem študiju. Za uspešnost pri pedagoškem delu je prejel več uglednih nagrad in priznanj. Profesor Bonča je uspešno deloval tudi kot znanstveni delavec in raziskovalec na področju arhitekture in urbanizma, kar je uspešno povezoval s svojim pedagoškim in načrtovalskim delom in o izsledkih odmevno predaval tako na matični ustanovi kot tudi zunaj nje na fakultetah, seminarjih, kongresih, delavnicah.

Literatura:

AB, 2000, št. 149-150

Bernik, S., *Arhitektura Miloša Bonče*, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, Ljubljana 2002

Sinteza, 1965, št. 2



Astra

Denis Rován, Tadej Renar, Jan Šavli, Bojan Fratina

Prostor kompleksa Astre za Bežigradom v Ljubljani je bil stoletja, vse do druge svetovne vojne pretežno agraren, k njegovi identiteti pa največ prispeva Dunajska cesta, edina stalnica tega območja v zgodovini. Kljub bližini mesta se tu niso razvijala naselbinska jedra niti ni posameznih primerov arhitekture, ki bi lahko dali arhitekturno identiteto temu prostoru. S širitvijo Ljubljane v zadnjih šestdesetih letih pa se prostor načrtno urbanizira in dobi identiteto, nastalo na risalnih mizah urbanistov in arhitektov.

Kompleks Astra dobi v svojem času eno glavnih vlog v razvoju Bežigrada, dela velikomestne Ljubljane. Ni le ena prvih zgradb z novim programom in novim okvirom fizičnih dimenzij, marveč postane zgled za nadaljnji razvoj okraja z enkratnim vzorcem gosto pozidanih visokih stavb, ki delujejo kot kulise in dajejo vpadnicam urbani značaj; v drugem, proizvodnem pasu se gabarit zniža in nato preide v pas individualnih hiš. Enkratni arhitekturni izraz obdobja šestdesetih se najbolj manifestira ravno v Severjevi Astri (v tem času postane zelo pomembno tudi avtorstvo zgradbe), ker združuje vse značilnosti, po katerih prepoznamo "paradigme" v arhitekturi 60. let v Sloveniji. Takrat je arhitektom v zgradbah uspelo združiti svetovno arhitekturno usmeritev s pridihom aktualnosti, s podedovanjem znanjem graditeljev iz prejšnjih rodov ter stoletnim izročilom (anonimnega) stavbarstva na Slovenskem.

Pri obravnavani zgradbi lahko ves čas sledimo jasni, s konstrukcijo podprti arhitekturni ideji, ki ostaja razpoznavna od prvih skic na papirju do današnjih dni. Kot kvalitetne lahko omenimo ob vpadnici raztezajoče se stavbno telo, novo gabaritno merilo in razgibanost, izredno skeletno konstrukcijo, domiselno oblikovane fasade različnih arhitekturnih in vsebinskih delov, odličnost pri načrtovanju detajlov ter iznajdljivost pri njihovi izvedbi. Manj uspešna se zdita izbor programa, ki je v tej obliki preživet in kliče po redefiniciji, ter izbor nekvalitetnih materialov, ki po četrto stoletja kličejo po zamenjavi z boljšimi, trajnejšimi. Osnovni izbor vidnega betona, stekla in fasadnega kamna ocenjujemo kot kvaliteten, vendar uporabljene vrste tehnološko ne ustrezajo več. Problemi kompleksa so še pomanjkanje parkirnih mest, neurejenost soseske ter razdrobljena lastniška struktura.

Kar se tiče programske usmeritve, se je zgradba, ki oblikovno povsem ustreza prostoru, znašla na prelomnici. Če bi ji določili ustrezen program, bi lažje sanirali tudi tistih nekaj arhitekturnih anomalij. Ker je eden najopaznejših problemov, pristop in parkiranje, praktično nerešljiv in se trgovski programi selijo na obrobje, predlagamo bolj mestotvoren in hkrati bolj hibriden program, ki ne potrebuje nujno dostopa z avtomobilom. Takšen program bi bila lahko knjižnica. Redni obiskovalci (študentje, dijaki, učenci itd.) prihajajo z avtobusom, skladiščnih površin je v prostornih kletah dovolj, stavba veleblagovnice bi bila odprt oddelek – del knjižnice s čitalnico v svetlem drugem nadstropju, ena izmed stolpnic pa zaprt oddelek. Druga stolpnica bi lahko ostala pisarniška, paviljon na severu pa bi zadovoljil vse potrebe trgovskega programa. Kompleks Astra je torej objekt, ki ga je treba po oblikovni plati tankočutno varovati, saj gre za pomnik "zlatih" časov slovenske arhitekture.

Register Docomomo

Prvotno ime stavbe: Poslovni stolpnici Astra in Commerce z veleblagovnico. V idejnih fazah načrtovanja se pojavlja zgolj skrajšano ime Astra.

Ime arhitekta: Savin Sever.

Sodelavci: Statika: ing. Davorin Žitni, risarka: teh. Meta Deu.

Datum naročila: 1962.

Datum izvedbe: 1970.

Naslov: Dunajska cesta 47-53.

Stavbni tip: Poslovno-trgovski objekt.

Status zaščite: Status varovanja v prostorskih aktih, EŠD: 14297.

Prvotni namen: Poslovni stolpnici z recepcijami v pritličju, veleblagovnica s skladišči in garažami v kleti, trgovski paviljon.

Pomembnejše spremembe: Prestavitev vhodov v blagovnico, zamenjava izložbene opne v pritličju veleblagovnice, odstranitev večjega dela avtorske

notranje opreme veleblagovnice, pregraditev pritličij stolpnic.

Sodobna raba: Poslovna (pisarne različnih najemnikov in lastnikov v stolpnicih) in trgovska (trgovina v kleti in pritličju objekta veleblagovnice).

Današnje stanje: Fasadni pas obeh stolpnic je kvalitetno obnovljen, preno-vo/obnovo notranjosti (prepuščeno veliki stihiji preoblikovanja) upočasnjuje velika razpršenost lastniške strukture. Izguba trgovskega programa zavira preno-vo veleblagovnice in trgovskega paviljona.

Opis

Splošni opis: Kompleks sestavljajo stolp-nici Astre in Commerca, nižja stavba veleblagovnice med njima in trgovski pavil-jon na severu. Celota obli-kuje del načrtovanega bežigrskega središča in upo-števa urbanistično zamisel širitve mestnega središča proti severu, ki je temeljila na vzdolžnih program-skih in strukturnih pasovih. Načrtovani urbanistični kompleks Astre pa ni bil nikoli v celoti izveden (neizvedena 2. faza).

Parcela je dolga skoraj 200 metrov in široka le 17 metrov. Arhitekt jo poskuša čim bolj racionalno zapolniti s stavbnim telesom (kar pomeni odmik od izro-čila tega prostora). Pri oblikovanju zunanjega prostora se odloči narediti na južnem delu, ob živahnem križišču Dunajske in Linhartove, ploščad, ne-kakšno vstopno točko v kompleks. Podhod povezuje ta trg z drugo stranjo vpadnice (Plava laguna), obenem pa s čistino arhitekt doseže boljše pregle-dnost križišča.

Kontrastna kompozicija dveh vertikal in vmesne hori-zontale jasno določa prostor. Vertikali ritmično defini-rata nov pomen širšega območja, zleknen, zaprt volu-men pa poudarja usmerjenost ceste. Na kompleksu sledimo igri polno-prazno oziroma vertikal-hori-zontala. Funkcija tudi tu narekuje tloris in vizualno pojavnost objektov, množica detajlov potrjuje inovativnost načr-tovalca, materiali in poudarje-no strukturiranje postanejo bistveni označeval-ci lupine.

Kontekst: Značilnost bežigrske arhitekture so ves čas velikanske dimenzije objektov ob Dunajski cesti, ki so se tu začeli pojavljati bodisi zato, ker v me-stu ni bilo prostora (včasih), bodisi zato, ker za to tam ni bilo potrebe oziroma je bilo s konstrukcijskega vidika to nevarnejše (južno od Ljubljanskih vrat bar-janska tla stolpnic ne prenesejo).

Arhitekturno tipiko, ki se je razvila za Bežigradom, lahko opišemo kot idejo urejanja vpadnic, ki je prišla iz seminarja prof. Ravnikarja. Vpadnice je ovre-dnotila kot prometne kanale, ob straneh gosto pozidane z visokimi stavbami, ki delujejo kot kulise in dajejo vpadnicam urbani značaj. V drugem, proizvo-dnem pasu, naj bi se gabarit znižal in nato prešel v pas individualnih hiš. To-da ta vzorec je bil nakazan le na kareju v okolici kompleksa Astre, kasneje pa je bil s porušenjem Učnih delavnic tudi tu uničen.

Vrednotenje

Socialno: Programsko: Veleblagovnice (Astra je ena prvih) v tistem času v tem prostoru pomenijo novo obliko druženja in – kako daljnovidno! – posta-jajo vse pomembnejša oblika preživljanja prostega časa. Javno življenje se seli v pritličja kompleksov in v podhode pod vpadnico.

Prostorsko: Skeletna konstrukcija in zato odprt tloris imajo izreden prostorski (in tudi programski) potencial in omogočajo raznotere načine koriščenja pro-stora.

Kulturno in estetsko: Program Astre je bil vse od začetka mestotvoren in je tako nagovarjal središče Bežigrada. Trgovsko-poslovni program je torej eden izmed tvorcev ideje o novem, mestnem merilu ob dunajski vpadnici. Sprva si-cer deluje (tako programsko kot tudi s svojo likovno pojavnostjo) kot tujek, a le zato, ker postavlja merilo za nadaljnje arhitekturno-urbanistične procese v tem prostoru. Sedaj je namreč "samo" ena izmed palač ob Dunajski cesti. Prav tako postane drzna armiranobetonska gradnja (konstrukcija je verjetno najpomembnejši motiv Severjevih zgradb) prototip za tovrstne palače za Bežigradom. Kompleks Astra je tako nekakšen oče vseh podobnih komple-ksov ob dunajski, pa tudi ob drugih vpadnicah. V šestdesetih na novo postav-lja kriterije glede likovnega izraza in vsebine.



Splošna ocena: Prešernova nagrada 1971.

Kratka biografija: Savin Sever je bil eden najvidnejših Ravnikarjevih študentov, kasneje pa najvidnejši predstavnik generacije 60. let. Diplomiral je leta 1955 kot sodelavec pri projektu Ljudske pravice.

Dunajska cesta (takrat Titova) je bila najpomembnejši del Severjevega opusa, njegova os ustvarjanja. Tu je leta 1963 realiziral Učne delavnice ZGM, zatem stolpnici Astra in Commerce z veleblagovnico, kasneje tudi Tiskarno Mladinska knjiga, Center AMZ in Merkurjev paviljon.

Literatura

"Arhitektura 60. let v Sloveniji", AB, posebna izdaja, 1995

Dolenc, M., *Savin Sever arhitekt / Savin Sever architect*, Nuit, Ljubljana 2003

Fister, P., *Arhitekturne krajine in regije Slovenije*, Ministrstvo za okolje in prostor RS, Zavod RS za prostorsko planiranje, Ljubljana 1993

Fister, P., *Glosar arhitekturne tipologije*, Ministrstvo za okolje in prostor RS, Zavod RS za prostorsko planiranje, Ljubljana 1993

Hrausky, A., *Arhitekturni vodnik po Ljubljani: 100 izbranih zgradb*, Založba Rokus, Ljubljana 2002

Kobe, J., "Razmišljanje v skicah", AB, 2003, št. 161-162

Korošec, B., *Ljubljana skozi stoletja: mesto na načrtih, projektih in v stvarnosti*, Založba Mladinska knjiga, Ljubljana 1991

Perko, D., *Slovenija – pokrajine in ljudje*, Založba Mladinska knjiga, Ljubljana 1998

Perko, D., *Geografski atlas Slovenije: Država v prostoru in času*, DZS, Ljubljana 1998

MOL, *Pogledi na Ljubljano: Ideje o razvoju, urbanistična anketa*, MOL, Ljubljana 2001

Vodopivec, A., "Paradigme 60. let", AB, 1997, št. 137-138

"Poslovni stolpnici Astra in Commerce", *Sinteza*, 1968, št. 10-11

www.evidenca.org, www.dars.si, www.izum.si,

<http://kremen.arso.gov.si/NVatlas>, www.cobiss.si, www.ljubljana.si,

www.dnevnik.si

Ustni viri: konzultacije z dr. Natašo Koselj; pogovor z Aninom Severjem v Astri, Ljubljana, maj 2005; razgovor na Zavodu za varstvo naravne in kulturne dediščine, Ljubljana, maj 2005

Razstave: razstava Savin Sever arhitekt v Mestni galeriji, Ljubljana, april 2005



ab

in memoriam

ob smrti franceta ivanška

nataša koselj



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi
in memoriam

Kako globoke psihološke vzorce pustijo na človeku individualne življenjske izkušnje se še danes premalo zavedamo. Druga svetovna vojna je na generacijo arhitektov, ki so gradili v času slovenskega povojnega modernizma, v marsičem odločilno zaznamovala njihovo ustvarjanje. Kdo bi si mislil, da so Murgle, danes najprestižnejša stanovanjska soseka v Ljubljani, poklon majhni varaždinski delavski hišici z vrtom, v kateri je družina Franceta Ivanška, potem, ko je bila izgnana iz Ptuja, v obdobju fašistične okupacije, našla svoje zatočišče; »...Bila je to majhna pritlična delavska hišica z vrtom in bilo je še tako zgodaj, da je bil tudi ta daljni sorodnik še doma. Mamina razlaga, kdo smo in zakaj prihajamo k njemu, je bila zalo prepričljiva. In še preden je posijalo jutranje sonce, smo že sedeli v hiši pri zajtrku, ki nam je po treh tednih zaporniške hrane, nebeško dišal. Po zajtrku smo vsi sladko zaspali. Štirje smo sicer imeli na voljo le dve postelji, toda zdelo se nam je, da smo v nebesih. Takrat sem si zaželel le mir in takšno majhno hišico, daleč proč od vseh hudobnih in krutih ljudi, samo da bi bili spet sami svoji in svobodni. (25 let kasneje sem v Murglah zgradil 8000 takšnih majhnih hišic, ki so bile poklon mojemu spominu na »varaždinsko hišico«, ki nas je po »izgonu iz rajha« tako osrečila.)«, piše Ivanšek v svojih spominih.

Prav tako je večletna izkušnja v ljubljanskih in italijanskih zaporih, kjer je Ivanšek preživel večino vojne, izostrila njegov občutek za resnično pomembne stvari v življenju: disciplino, svetlobo, kulturo bivanja. Njegova prizadevanja za dvig kulture bivanja navadnega človeka v času 60. let prejšnjega stoletja moramo razumeti v luči takratnega sistema in življenjskih situacij, ko se v trgovinah praktično ni dobilo nič in je bila naša domača industrija še v povojih. Organizacija tečaja Barva in oblika na Fakulteti za arhitekturo je bila namenjena premoščanju razlik med fakulteto, industrijo in uporabniki. Temeljila je na Ravnikarjevih prizadevanjih za vzgojo industrijskih oblikovalcev. Klub Barva in oblika je nastal kot posledica cikla predavanj Barva in oblika leta 1961. Z metodo švedskega barvnega kroga so seznanjali bodoče slovenske industrijske oblikovalce in predstavnike domače tekstilne industrije. Poudarjal se je gospodarski in kulturni pomen dela kluba, saj je s svojimi prizadevanji pomagal naši industriji do boljšega in racionalnejšega oblikovanja ter dvigal kulturni nivo okolja. Podobno vlogo, namenjeni širokemu krogu potrošnikov, so odigrali prodajni saloni Interier v Ljubljani in Mariboru, organizacija številnih razstav (Pognjena miza 62, Sodobna oprema 64) in ustanovitev Bienala industrijskega oblikovanja, kjer je bila povsod Ivanškova vloga ključna. Biro za stanovanje in opremo, ki se je kasneje preimenoval v Ambient, ki ga je Ivanšek ustanovil leta 1963, deluje še danes.

Ivanšek pripada generaciji t. im. »mehkega modernizma«, generaciji Team X, s katero je l. 1953, na IX. Kongresu CIAM v Aix en Provence tudi stopil v osebni stik.



Marta in France Ivanšek: notranja oprema trgovine Dom na Cankarjevi ulici v Ljubljani

Rojen je bil l. 1922 v Ljubljani, očetu notarskemu pripravniku in materi gospodinji. Osnovno šolo je obiskoval v Rogatcu, gimnazijo pa na Ptuj. Pred drugo svetovno vojno se je vpisal na pravno fakulteto v Ljubljani, vendar se je po dveh semestrih prepisal na gradbeni oddelek Tehnične fakultete. Med vojno je bil aktivni član OF. Po vojni, l. 1945, se je prepisal z gradbene na arhitekturno smer TF, v seminar prof. Eda Ravnikarja, kjer je sodeloval v njegovi projektantski ekipi za Novi Beograd in Novo Gorico. Leta 1950 se je poročil z arhitektko in Ravnikarjevo sestro Marto Ravnikar. Leta 1954 je diplomiral pri prof. Ravnikarju na temo »Regionalni načrt gornjesavske doline in urbanistični načrt Kranjske gore«. Takoj po diplomi sta se z ženo Marto odpravila za pet let na Švedsko. Leta 1959 se je vrnil v Ljubljano, kjer je delal na Urbanističnem inštitutu kot vodja Sektorja za stanovanjsko raziskovanje LRS.

Marta in France Ivanšek sta v slovenskem prostoru eden prvih uveljavljenih arhitekturnih tandemov, ki so danes tako rekoč pravilo v našem prostoru, zato bi ju na nek način lahko primerjali s tandemom A. in P. Smithson. Hkrati s sosesko Murgle sta si prizadevala za ponovno uveljavitev pojma t. im. »bivalne kuhinje«, ki jo je pionirski modernizem 20. let skušal zreducirati na laboratorij za pripravo hrane. Njuna kuhinja z Svea, je postala v jugoslovanskem prostoru sinonim za kvalitetno kuhinjo. Zanj sta leta 1986 prejela tudi nagrado IKEA.

Medtem, ko so zaradi bližine centra mesta in s tem povezano visoko ceno zemljišča soseske BS-7 in ŠS-6 rasle v višino, je imela soseska Murgle (1965), čeprav v neposredni bližini centra, »problem« s slabo nosilnostjo barjanskih tal, zato gradnja v višino ni bila mogoča. Vrstne hiše v Murglah so zato pritlične in nepodklete, z gostoto poselitve 100 prebivalcev na hektar (za primerjavo: pri prostostoječi enodružinski gradnji je ta faktor 30-50). Cestni sistem (po vzorcu Radburna) je omejen na minimum s tem, da je celotno naselje organizirano v stanovanjske kareje (po okoli 35 hiš) z obodno cesto na treh straneh, do posameznih hiš pa od ceste vodijo le stanovanjske poti. Takšna prometna ureditev je zahtevala ločitev garaž od hiš in njihovo združitve v garažnih nizih ob obodnih cestah, pri čemer pa razdalja med hišo in garažo nikoli ne preseže 50 m. Stanovanjski kare je načeloma razdeljen v tri dele: v zazidani del hiše, v atrijski prostor, ograjen z zidom oz. transparentno 180 cm visoko leseno ograjo in vmesni prostor med hišami, po katerem potekajo stanovanjske poti in je po svojem oblikovalskem principu poln raznolikih prostorskih doživetij. Osnovni arhitekturni element oblikovanja soseske Murgle je tipizirana pritlična vrstna oz. atrijska hiša. Naselje se je gradilo v štirih fazah, od katerih je imela vsaka svoja lastna tehnična, tehnološka, normativna, energetska, pa celo socialno politična izhodišča.

Oblikovno enotnost naselja, ki je nastajalo skorajda trideset let, je bilo mogoče zagotoviti samo s spoštovanjem nekaterih že na začetku določenih enotnih elementov oblikovanja hiš.¹ Oblikovanje posameznih hiš je zavestno enostavno. Glavna skrb je veljala oblikovanju takšnega stanovanjskega tlorisa, ki bo v celoti in detajlih kar se da funkcionalen in kjer se drage stanovanjske površine ne bodo neracionalno izgubljale zaradi nepremišljenih in za optimalno stanovanjsko opremo slabo uporabnih stanovanjskih in stranskih prostorov. Posebno skrbno je bila premišljena vizualna in funkcionalna zveza med notranjimi stanovanjskimi in zunanjimi vrtnimi prostori. Enoten 120 cm globok nadstrešek na južni strani vseh hiš omogoča poleti osenčenje južne fasade vse do spodnjega roba oken z nizkim parapetom, kar povzroča prijetno klimo v stanovanju tudi v najhujšem poletju, pozimi pa - ob nižjem vpadnem kotu sončnih žarkov - vendarle omogoča osenčenost južnih prostorov globoko v njihovo notranjost, kar se odraža tudi v večji ekonomiji ogrevanja. Brezčasna poetika Murgle ima svoj izvor v globoko premišljeni urbanistični zasnovi, ki se s svojo osnovno osjo in izhodiščem stranskih cest naslanja na avtohtono strukturo obstoječih barjanskih drevoredov (topoli) ob vodnih kanalih. Za Murgle je Ivanšek l. 1974 prejel tudi Plečnikovo nagrado. Vse do svoje smrti si je prizadeval v soseski Murgle ohraniti bistvene karakteristike naselja, ki so se, zaradi različnih prizidav in nadzidav v zadnjem času začele izgubljati.

Veliko svojih strokovnih raziskav je posvetil tudi domovom za ostarele. Leta 1971 je izdal knjigo »Zgradbe in oprema za stare ljudi«. Je avtor domov za



Marta in France Ivanšek med študijem



Notranja oprema hiše v Murglah, 1969



Kuhinja SVEA, 1960



Murgle: atrij stanovanjske enote

¹ France Ivanšek: Enodružinska hiša, Od prosto stoječe hiše k nizki zgoščeni zazidavi, Ambient, 1988.

upokoјence v Ljubljani in sicer na Koleziji (1976-82) in na Poljanah (1971-75). V svojem življenju, na številnih potovanjih, se je imel Ivanšek priložnost osebno seznaniti z nekaterimi najpomembnejšimi takrat delujočimi arhitekti v Evropi: Alvarjem Aaltom, Maxom Billom in Alfredom Rothom. Petletna izkušnja bivanja na Švedskem, kjer je med drugim sodeloval pri velikih projektih H-55 in Vällingby, je močno vplivala na njegova prizadevanja za sistematično raziskovanje stanovanjskega vprašanja po vrnitvi v domovino. Bil je vodja oddelka za stanovanjsko raziskovanje na Urbanističnem inštitutu Slovenije in direktor Biroja za stanovanjsko raziskovanje.

S svojo pregovorno sistematičnostjo in disciplino je Ivanšek odigral pionirsko vlogo na področju razvoja arhitekturne publicistike v povojni Sloveniji. Že med vojno je bil član prve ekipe TANJUG v Črnomlju. Med študijem na Fakulteti za arhitekturo ga je Dušan Grabrijan predlagal za tehničnega urednika jugoslovanske revije Arhitektura. Z Marjanom Mušičem je uredil Zbornik za arhitekturo 1946-47, Ravnikarju pa je uredil skripto za predavanja Urbanizem ter brošure Betonirajmo sami, Problemi arhitekture in urbanizma LRS idr. Po prihodu s Švedske je izdal številne študije s področja stanovanjske gradnje in domov za ostarele, konec osemdesetih let pa v samozaložbi knjigi »Enodružinska hiša« in »Družina, stanovanje in naselje«. Leta 1995 je izdal knjigo »Hommage à Edvard Ravnikar«, ki še danes predstavlja najpomembnejši vir informacij o profesorju Ravnikarju.

Za formiranje arhitekture kot avtonomne discipline v zgodnjih 50. letih prejšnjega stoletja, je ključnega pomena Ivanškova vloga prvega in večletnega urednika revije Arhitekt (1951), ki je izhajala več kot desetletje, zaradi katere so bili njeni ustanovitelji, Edvard Ravnikar, Danilo Fürst in France Ivanšek kaznovani s strani takratnega Ministrstva za gradnje. V uvodniku k prvi številki Arhitekta Ivanšek piše: »Arhitektovo delo ne obsega samo gradenj in urbanizma. Njegova vloga je v modernem življenju važna tudi v širšem okviru vprašanj našega kulturnega in tehničnega razvoja. Arhitekti se uveljavljajo kot znanstveni in pedagoški delavci, kot likovni oblikovalci, kot scenografi, grafiki; srečamo jih v vseh področjih življenja kot svetovalce, organizatorje, načrtovalce. Prizadevanje za širše obravnavanje arhitekture, za pravo mesto arhitekta in arhitekture v današnjem družbenem življenju, bo »Arhitektu« dajalo večno živi, aktualni značaj.«

V času zadnjih 15 let, ko se posvečam raziskovanju arhitekture slovenskega povojnega modernizma, sem se imela priložnost osebno seznaniti, raziskati in dovolj natančno spoznati delo vseh treh omenjenih, danes žal že pokojnih arhitektov, lahko bi rekli stebrov slovenskega povojnega modernizma: Ravnikarja, Fürsta in Ivanška. Medtem, ko si je Ravnikar prizadeval razviti svojo osebno arhitekturno poetiko in je Fürsta zanimala predvsem ekonomika in industrijski način gradnje, si je Ivanšek s svojim pisanjem in ustvarjanjem prizadeval predvsem za dvig kulture bivanja navadnega človeka. Ivanšek je tudi pobudnik ustanovitve Plečnikovega sklada, do konca svojega življenja pa si je prizadeval za ustanovitev sklada Edvarda Ravnikarja.

Za objavo fotografij iskrena hvala gospe Marti Ivanšek in studiu Ambient.



Murgle: natečajni projekt, 1965



Murgle: prva faza, 1965-1969



Murgle: druga faza 1967-79



Dom upokoјencev na Poljanah v Ljubljani



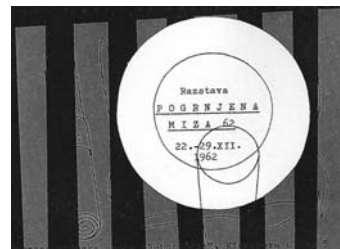
Dom upokoјencev na Koleziji v Ljubljani



Naslovnica Zbornika za arhitekturo 1946-47



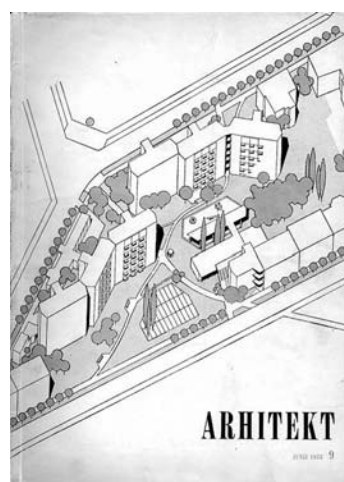
Naslovnica publikacije Barva in oblika, 1961



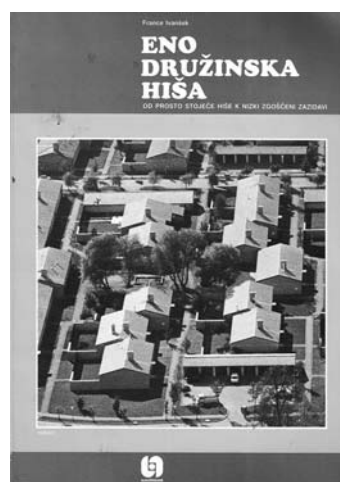
Naslovnica publikacije Pogrnjena miza, 1962

Naslovnica publikacije
»Zgradbe in oprema za stare ljudi«

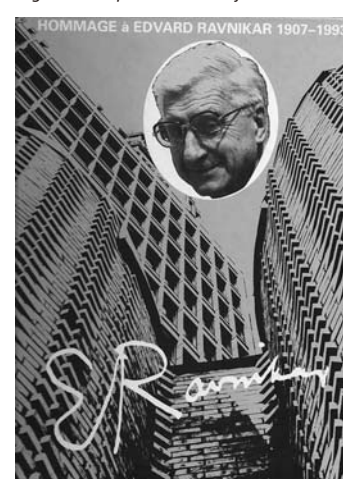
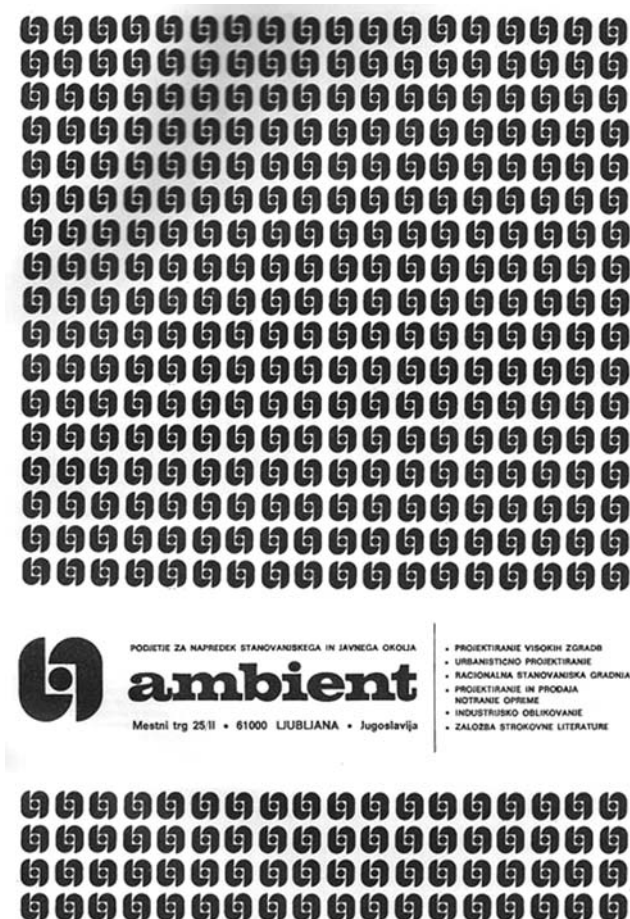
Študija s področja stanovanjske gradnje



Naslovnica revije Arhitekt, 1953



Naslovnica knjige Enodružinska hiša, 1988

Naslovnica knjige
Hommage à Edvard Ravnikar, 1995

Grafična zasnova Studia Ambient



»Pogrnjena miza«, 1962

osnutki, misli, korespondenca

karl friedrich
schinkel



uvodnik
razstava
esej
zgodovina
akcija
teorija
predstavitev
intervju
filozofija
forum
prevodi

1. Določitev umetnosti¹

Gre za trojno prevaro: ena je v tem, da imamo resnično za napačno, dobro za zlo, ali obratno; druga je v tem, da imamo, kakor v snu, vročici, v stanju opoja, vse predstave, ki se v nas povsem nesamovoljno tvorijo, za učinke zunanjih vtisov predmetov, ki so nam dani; tretja prevara pa je v tem, da imamo ideje, ki smo jih proizvedli in razvrstili s svojo samodejavnostjo, za dane, da stvaritvam naše domišljije pridajamo od njih neodvisno, ne le mogočo, ampak nujno realiteto. Od omenjenih treh se edino ona ujema z dostojanstvom in določitvijo umetnosti. – Kaj je določitev umetnosti? Različne mehanske, kemične, organske naravne sile si niso le med sabo v najnotrišnjem odnosu, ampak [so v najnotrišnjem odnosu] tudi s samodejavnimi silami, ki konstituirajo kraljestvo svobode, in vtoliko tvorijo vesoljstvo. Od tega vesoljstva je v vsakem človeku, brez izjeme, pričujoče svetlejše ali temnejše slutenje. Potreba, da bi raziskali sovisje danega števila pojavov, ki jo je to slutenje zbudilo, je proizvedla znanost; prek nje prebujena potreba, kar največje število pojavov ogledati si v tem sovisju, pa umetnost.² Določitev umetnosti je torej tak prikaz njenega predmeta, ki ponazarja kar največ odnosov taistega. –

2. Princip umetnosti v arhitekturi

1. Graditi se pravi povezovati različne materije v celoto, ki odgovarja določenemu smotru.
2. Ta razjasnitev, pa naj zaobsega duhovno ali telesno gradnjo, razločno kaže, da je smotrnost temeljni princip vse gradnje.
3. Telesna zgradba, ki vsakič predpostavlja duhovno zgradbo, je predmet moje obravnave.
4. Smotrnost vsake zgradbe lahko motrimo pod tremi poglobitnimi gledišči:
 - A. smotrnost razdelitve prostora, ali načrta;
 - B. smotrnost konstrukcije ali načrta primerne razporeditve povezave materij;
 - C. smotrnost okrasja ali okraševanja.
5. Te tri točke določajo formo, razmerje, karakter zgradbe.
6. Smotrnost razdelitve prostora ali načrta vsebuje naslednje tri poglobitne lastnosti:
 - a) največji prihranek prostora;
 - b) največji red razdelitve;
 - c) najvišje udobje v prostoru.
7. Smotrnost konstrukcije vsebuje tele tri poglobitne lastnosti:
 - a) najboljši material;
 - b) najboljšo obdelavo in uskladitev tega materiala;
 - c) vidno naznačevanje najboljšega materiala, najboljšo obdelavo in uskladitve materiala.

8. Smotrnost okrasja ali okrasitve vsebuje tri temeljne lastnosti:

- a) najboljšo izbiro kraja okraševanja;
- b) najboljšo izbiro okrasja;
- c) najboljšo obdelavo okrasja.

3. Položaj stavbeništva do drugih umetnosti

Pogosto se še pripravajo: prvič, kakšno mesto pripada stavbeništvu [Baukunst] med ostalimi umetnostmi, in drugič, ali ga sploh lahko štejemo med umetnosti, če ni prej obrt, ali znanost, ali oboje hkrati.

O prvem bi težje odločali kot o zadnjem.

Na vprašanje: kaj je umetniško delo? bi lahko najbolj zgoščeno odgovorili s pojmom: prikaz ideala.

Ideal je tisto, kar v sebi nosi najvišji karakter svoje zvrsti; zato je to najbolj razumljivo, najbližje, najpopolnejše svoje zvrsti.

Bolj ko umetniško delo nosi te lastnosti, bliže ko je idealu, bolj karakteristična, višja je njegova vrednost.

Različne zvrsti stvari, iz njihovega temeljnega principa konstruiramo njihov ideal, so za nas na sebi bolj ali manj vredne, pomembnejše ali nepomembnejše, bližje ali bolj oddaljene. Vtoliko določajo relativno višjo ali nižjo stopnjo kakega umetniškega dela.

Zato je mogoče, da sta dve umetniški deli, ki stojita na isti stopnji prikaza ideala, a znotraj samolastne zvrsti, lahko različni v njunem relativnem rangu. Tak primer bi bil npr. med božjim prizorom najboljše italijanske šole ali kmečko bakanalijo najboljše nizozemske šole.

Tako nastane vprašanje, če ta pojem lahko uporabimo pri stavbeništvu, in seveda moramo nanj odgovoriti pritrdilno. Iz tega izide, kaj določa umetniško delo v stavbeništvu.

Ker je smotrnost temeljni princip vse gradnje, njegovo umetniško vrednost določa mogoči prikaz ideala te smotrnosti, t. j. karakter ali fiziognomija gradbenega dela.

Na kateri stopnji naj potemtakem stoji stavbeniško delo med ostalimi umetnostmi – med njimi ima vedno to prednost, da s prikazom ideala povezuje realno, dejansko vsebino njegovega prikaza, nasprotno pa se v preostalih umetnostih godi le absolutni prikaz, da je ideal stavbeništva svojevrstna stvaritev duha v temeljnem principu, nasprotno pa je pri ostalih ideal lahko konstruiran iz predmetov, ki so navzoči že zunaj duha.

4. Nekaj misli o življenju, izobrazbi in umetnosti³

Ko sem začel svoj študij stavbeništva, sem kmalu zapazil v svetu v mnogih tisočletjih razvoja že nastali ter pri zelo različnih narodih ob izvedbi gradbe-

nih del ustaljeni veliki zaklad form. Obenem pa sem videl, da je naša raba tega nakopičenega zaklada pogosto zelo heterogenih predmetov zelo samovoljna, da se mi to, kar v svoji primitivni pojavi pri starih delih povzroča kar najbolj razveseljiv učinek, ob novi uporabi dandanes, docela upira. Še posebej mi je postalo jasno, da v tej samovoljni rabi najdemo razlog za veliko brezkarakternost in manko stila in zdi se mi, da veliko novih zgradb trpi ravno zaradi tega. Postalo je moja življenjska naloga, da si tu pridem na jasno. A globlje ko sem prodiral v ta predmet, bolj se videl velike težave, ki se zoperstavljajo mojem stremenju.

Kmalu sem zašel v napako zgolj radikalne abstrakcije, ko sem celotno koncepcijo določenega stavbeniškega dela razvil zgolj iz njegovega najbližjega trivialnega smotra in konstrukcije. V tem primeru je nastalo nekaj suhega, otrplega, manjkalo mu je svobode, docela je izključevalo še dva bistvena elementa: historičnost in poetičnost. Raziskoval sem naprej, do katere mere je lahko učinkovit ta racionalni princip, da zakoličim ta trivialni pojem predmeta, in, po drugi strani, do katere mere lahko dovolimo vstop tistih višjih vplivov zgodovinskih, artističnih in poetičnih smotrov, da bi delo povzdignili v umetnost. Uvidel sem, da sem prišel do točke v stavbarstvu [Baukunst],⁴ kjer ima v tej umetnosti svoje mesto ta pristno artistični element, ki v vsem ostalem je in ostaja znanstveniška obrt, da mora biti na tej točki, kakor vsepovsod v lepi umetnosti, bistvo dejanskega nauka težko, in se na koncu reducira na omiko čustva, nekega čustva, ki v arhitekturi v sebi zaobsega zelo široko okrožje, in mora biti v njem izgrajeno kar se da mnogotero in raznovrstno, če naj bi od njegovih produkcij pričakovali godni uspeh.

Nujno se mi zdi, da, eno za drugo, natančno navedem različne sfere, v katerih se ta občutek arhitekta nujno mora izoblikovati, da bi zanj obenem pregledoval obseg te umetnosti.

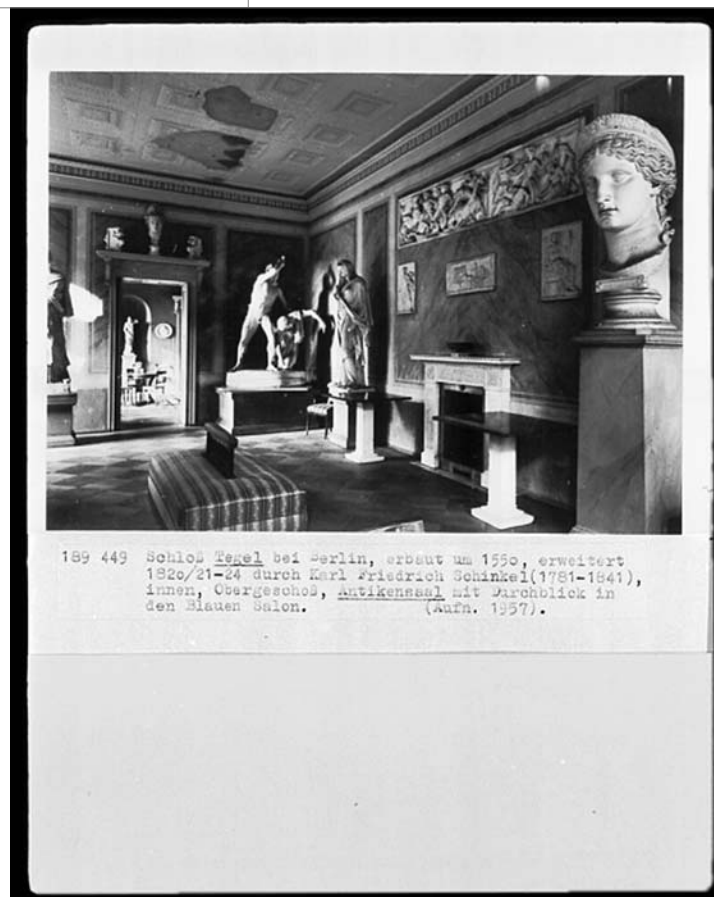
Najprej je treba pretehtati, kaj naš čas pri svojih podvigih od arhitekture nujno zahteva.

Drugič, nujen je pogled nazaj, na predhodni čas, da uvidimo, kaj je bilo nekoč, s podobnim smotrom že raziskano in kaj bi bilo, kot dovršeno izoblikovano, za nas lahko uporabno in dobrodošlo.

Tretjič, katere modifikacije morajo za nas pri godno najdenem postati nujne. Četrtič, kako in na kakšen način, se mora fantazija dejavno izkazati, da za te modifikacije proizvede kaj čisto novega, in kako je treba v njegovi formi obravnavati to popolnoma na novo izmišljeno, da se bo v harmoničnem sovisju uskladilo z zgodovinsko-starim in ne bo odpravilo vtisa stila, temveč da na lep način nastane občutje nečesa čisto novega, v katerem se obenem so-proizvede pripoznanje stilu ustreznega in učinek primitivnega, v nekaterih primerih celo naivnega, ki delu podeli dvojni mik. –

Pravi študij, še posebej pa pridna vaja fantazije na osnovi klasične umetnosti šele prinese harmonijo v celotno omiko človeka, ki pripada poznejšemu času.

Le malo ljudi se pri ocenjevanju umetniških del, še posebej arhitekture, dvigne na stališče splošne izobrazbe ali splošnih nazorov. Praviloma je za njih lepo in hvale vedno le to, kar si sami želijo za svoje življenjske razmere in imajo za njim primerno. To običajno, to vsakdanje v določni dovršitvi in čistoči, jim ostaja najvišji ideal. Novo, velikopotezno, nenavadno redko nagovarja veliko množico, in se bo gornjem nazoru, kolikor se ne ujema z njihovo komfortnostjo,⁵ vedno zelo grajana in bo imelo veliko nasprotnikov. Umetniki, ki ne upoštevajo drugega kot ta glas vsakdana, potonejo iz pristne umetniške regije, postanejo modni ljudje. –



Osnutek pogrebne kapele za njeno visočanstvo, blaženo kraljico Luizo Prusko. (1810)⁶

Ob javni razstavi predloženega predmeta se čutim primoranega, da pobližje osvetlim pogled, od katerega sem pri obravnavi izhajal, s pripombo, da tu povedano stoji le v povezavi z drugje podanim popolnim znanstvenim sovisjem in bo morda razumljivo le tem, ki so, čuteč prelom časa, sami že premišljali naprej ali pa [so to] vsaj slutili. Pa tudi takim, ki so manj prišli v stik s to sfero, moremo, kakor verjamem, pri neobremenjenem sprejemanju, podati vsaj slutnjo tega, kar hočem.

Med redkimi nalogami, ki jih sodobna doba stavbeništvu daje v višjem umetniškem oziru, se mi zdi za predloženi predmet primerno, da na njem pokažem, da je bistvo stavbeništvu zmožno višje svobode, kot mu novi čas običajno želi priznati. Razlog za to, zakaj omejujejo stavbeništvo, tiči v svojevrstnosti našega časa in se tistemu, ki želi gledati globlje zlahka odkrije.

Predmeta, prek katerega naj bi se ideja stavbeništvu izrekala, ne najdemo neposredno v empirični naravi, kot npr. pri slikarstvu in plastiki, kjer se, med drugim, predstavlja ideje določene vzvišenosti, veličine, prijetnosti, miru, določenih sil, občutkov, itd., oz., jih lahko predstavimo na človeških formah, katerih temeljne pojme že najdevamo v naravi. Zakoni pa, po katerih moramo vzpostaviti ta predmet, so splošni temeljni zakoni vseh predmetov narave. Da bi torej dobili nosilca višje umetnosti, s katerim se ta potemtakem v umetniškem delu popolnoma zlije in tvori organsko enotnost, za to potrebujemo znanost takih zakonov, ki jih je mogoče – saj je narava v svojih zakonih neskončna – stalno razširjati. Že to, potem pa še samo večno spreminjanje naših človeških življenjskih razmerij, s približevanjem višji podobi taistih, dokazuje, da tudi za mehanični del te umetnosti, in za to, kar teče iz njega, ne moremo podati pravil, sklenjenih v eno nikoli dopolnjivo vrsto, kakor bi hotela bolj ali manj antikvarna sla, temveč da se mora ta vrsta neskončno dopolnjevati, in da naj znanost, z nanovo nastalim, umetnost usposobi za vedno novo oblikovanje.

Še manj bi lahko obstajala taka zaprtost s pravili za udejanjanje svobodne ideje v vsem prihodnjem času. Za neskončno kraljestvo te ideje lahko postavimo le splošne zakone uma, in vladanje v njih ostaja prepuščeno genialnosti; za vsakega človeka pa bo dolžnost, da najde novo upodobljenje, v katerem

naj se ideja pri novem primeru prikaže po umnem zakonu in v tem najstvu tiči temeljni zakon uma za delujočega človeka. –

Ob svojem nastanku je stavbarstvo izšlo iz fizične potrebe.⁷ Material so vezali zaradi fizičnega udobja, nastalo je stremenje po stalnosti in trajanju. Kako pa je znanost rasla, in so jo bolj slabo, četudi neznatno, obvladovali, se v njej zmogli gibati z nekaj lahnosti in svobode, da so tedaj motreči pogled lahko usmerili še kam drugam, ne *zgolj* nanjo – takrat se je vzdramil prvi občutek višje umetnosti, namreč ta: da notranjo trdnost in trajanje namenoma karakteriziramo tudi zunanje in da to trdnost, ki pogojuje posamezne dele, še močnejše poudarimo z okrasjem.

Kamena konstrukcija, in sicer najtežja, je bila za to tendenco najugodnejša za takratno omejeno znanost, in ideje veličine in neminljivosti zemeljske moči, do katere je človeški rod pogosto privedlo najdeno zaupanje svojim fizičnim močem, združeno z začetkom znanosti, se izrazi na ta način, da često neizmerljivo troši fizične sile, s katerimi so verjetno edino verjeli, da lahko dosežejo te učinke. Tako stojijo tu egiptovska, pa tudi najstarejša grška dela.

Ob napredujočem širjenju znanosti in njeni uporabi na umetnosti, je prišlo do tega, da je mogoče tudi z manjšo porabo mase doseči isto trdnost, veličino in razsežnost v gradbenem delu. Vidna je postala moč duha nad materialnim svetom, kmalu so jo začutili in prek občutja napravili za namen s tem stopnjujoče se umetnosti.

To, kar je bilo prej moč prek mase doseči le trudoma, ta pa je zahtevala večjo potrošnjo materialne sile, je zdaj svobodnejše nastalo prek sile duha, kot vladarja nad materijo; s tem, ko je njegova vladavina postala vidna v delih, so ta dobila višji mik, ki vodi k zavesti o lastni svobodi in transcendiru zemeljskost. To je samolastno bistvo lepote. Na tej poti je stavbarstvo pri Grkih doseglo v vsem znanih konstrukcijskih metodah najsvobodnejša in najdrznejša razmerja, ki stoje pred nami kot vrhunci teh metod, kot najlepši in najbolj dovršeni. Dolgo časa je stari svet zmogel mirno živeti v tej ubrani smeri in v takrat danih pogojih. Toda ob napredovanju znanosti pa je nastal obok, s katerim je duhovna vladavina spet zadobila novo, neskončnejše polje vladavine nad materijo. To iznajdbo je sprejela nacija, ki je svojo umetniško omiko dobila od Grkov in je [sicer] posedovala malo izvorno ustvarjalnega. Pri njej je veljalo za zločin, da bi prekoračili enkrat dosežene forme stavbarstva, ne glede na razširitev umetnosti, ki se je ponujala z obokom, in tako je ta ideja pri njih živela le v pojmu tiste lepote, ki jih je tedanji grški duh poizvedel pri tedanjih razmerjih umetnosti in znanosti. Ta nacija ni vedela, da bi se istega lahko poslužila s svobodo, ki naj bi jo hotela in imela. To so bili Rimljani, pri katerih je obok zadobil ločen in enostranski značaj, in je zastonj stremel, da bi se združil z kar najbolj nasprotnimi principi, nastalimi v zgodnejšem grškem stavbarstvu.

Dolga stoletja so stvari ostajale takšne, kjer jim je povsem manjkala že od grške kulture novo življenje obujajoča ideja; zdelo se je, da imajo le tako usodo, da dosedaj doseženo predelujejo na novo, in ga prilagodijo vsem človeškim razmerjem v družbenem življenju.

Vendar pa, kot so končne velikosti, kot so bili pojavi, ki so tako obstajali, se je morala izčrpati tudi ta teorija prilagoditve in tudi nova razmerja, ki so se s tem obdržala pri življenju, in zlagoma je moral ugasniti živi princip, ki je v tem še živel. Sledila je temna doba barbarstva. Vendar pa je docela novo ustvarjajoča ideja krščanstva, ki je celotno človeštvo postavila na čisto drugo stopnjo, ne glede, kako skažene forme je le ta zadobila na različnih mestih, se je končno polastila nekega starega praroda, Nemcev – ta je bil daleč od tega, da bi se brezpogojno predal vplivu antike, vseeno pa je iz lastnega čuta svobode, seveda prek sprejetja zgodnejših form, sprostil lastno ukrojeni svet duha in življenja. Kot smo videli, so v arhitekturi že dolgo poznali veščino gradnje oboka, vseeno pa so jo izvrševali enostransko in brez pravih sadov, Nemci so jo pograbili z izvornostjo in svobodo njihove narave, in so jo kmalu znali uporabiti kot izraz tistega ideelnega sveta, ki je iz izvorne duhovne smeri naroda, pa tudi iz nazorov krščanstva, silil k zunanjem udejanjenju. Zdaj je duh docela postal zmagovalc nad maso oz. materijo. Material od zdaj ni bil nobena ovira več, da bi v arhitekturi ustrezno izrazil najgloblje in najvišje nazore, ki jih je sposobna človeška narava.

Ista svoboda in izvornost narodnega duha, povišana s krščanstvom, je bila, ki je omogočila globoko slutnjo, da gradbeno delo nima svoje vrednosti zgolj v tem, da dobro usklajuje vse to, kar da je empirično-mehanično povezano, da se to tudi pogledu predstavlja tako rekoč na karakteristični način in se ga polepša z ustreznim okrasjem. Tu bi lahko našli popolnoma prvo, sicer pa tudi neizpustljivo, v duhovnem odnošaju pa najnižjo predpostavko, brez katere pravega končnega cilja sploh ne moremo doseči, ki ni nič drugega, da gradnja izoblikuje in ponazarja to ideelno, da se ideja in dejanskost docela spojita druga v drugi, da v zunanji gradnji postane vidno to, s čimer so ljudje neposredno povezani z nadzemnim, z božjim, nasprotno pa je bil nekoč, pri človeških umetninah, upoštevan zgolj zemeljski svet z njegovimi pogoji.

Zdaj nastanejo izrazne forme za ideje vzvišenosti, razvoja in stremenja v višino, slavnostnosti in predvsem notranjega, globokega, duhovnega, organskega sovisja, ki daje dovršitev. S tem šele postane viden in prikazljiv učinek in neposredni vpliv vsakega dela nekega dela na celoto preostalega dela in narobe. To je bilo, kar se je popolnoma izmaknilo antičnim delom, saj je v njih vladajoče sovisje zgolj sestav fizičnih potreb, manjka pa pristna duhovna spojitev vseh delov v celoto.⁸ – – –

Nesrečni dogodki so Nemce že stoletja zapeljevali, da so se umikali od svoje svojevrstnosti in so se vse preveč brezpogojno predajali tujim vplivom. Te dogodke moramo usmeriti k dobremu, tuje uporabiti za primerjavo z našim samolastnim bistvom, da bi spet docela zavedli svoje samoustvarjalne sile. Vplivi tujih nacij so koristni le, če jih sprejmemo s premislekom; le takrat resnično učinkujejo, s tem ko se spojimo z lastnimi svojevrstnostmi, medtem ko celotno zatajevanje zadnjih vodi edinole k brezkarakternosti in proizvede uborno, posneto življenje, ki si sploh ne zasluži, da bi ga imenovali življenje. – – –⁹

Krščanstvo vleče človeka iz sveta, da bi ga notranje dovršilo. Krščanski tempelj je samo ljudstvo sprejel v svoje svetišče, da bi ga ločil od fizično poslujočega sveta z namenom duhovnega povzdignjenja. Nasprotno pa so pri starih le svečeniki kot posvečeni prišli v svetišče, narod pa je ostal zunaj. Krščanstvo je na nek način oklicalo cel narod za svečenike, tempelj pa naj bi s svojim karakterjem posvetil vsakogar, ki vanj vstopa. – – –

Prikazovati neskončno in večno, tega umetnost ravno ne zmore. Poleg veličine, vzvišenosti in lepote, ki dvigujejo prek splošnega in v sprejemljivih čudeh ustvarijo slutnjo večnega, je globlje notranje sovisje umetniškega dela to, ki kaže na neprikazljivo; kajti to sovisje spet ne postane nič drugega kot jasno, s tem ko ga vsaka čuteča čut z lastno dejavnostjo zajame v prikazanih formah in podobah. Le za tistega, ki večno že nosi v sebi, ne pa za zgolj čutnega človeka, lahko prek umetnosti prikažemo večno in božje. – – –

Sovisje v umetniških delih ne sme biti sovisje, ki ga ponuja gola fizična potreba, povezava delov mora seveda ves čas služiti svobodni ideji, ki mora v vsakem umetniškem delu biti neka druga. – – –

Poglavitna ideja, ki sem jo imel pri snovanju predstoječega projekta, je: hotel sem podati prijazen in veder pogled na smrt, ki ga krščanstvo, tj. resnična religija, omogoča njej predanim, ki kaže smrt kot konec zemeljskih razmerij ali pa kot prehod k lepšemu življenju; pogled, ki je popolnoma v nasprotju s trdo usodnostno religijo poganstva, pri čemer ni zavidljiva poguba grških ali rimskih mož v podzemlju.

Arhitektura poganstva je zato v tem oziru za nas čisto brez pomena, grškega in rimskega ne moremo uporabiti neposredno, ampak si moramo sami ustvariti to, kar je za ta smoter pomembno. Glede smeri arhitekture, ki jo je treba na novo ustvariti, nam lahko da srednji vek nek namig. Takrat, ko je krščanska religija nasploh še močnejše živela, se je to izgovarjalo tudi v umetnosti, to moramo iz tega časa sprejeti in pod vplivom teh principov lepote, ki jih dobavlja poganska starožitnost, izgrajevati naprej in stremeti k dovršitvi.

V tem duhu, ki mora, kakor verjamem, bolj neposredno izgovarjati to, kar za nas izgovarja hladna in brezpomenska arhitektura zgodnejše grške antike, sem poskušal rešiti to globoko zasedajočo nalogo.

V tej hali naj bi se dobro počutili, vsakemu naj bi bila odprta za povzdigovanje njegovega duha, – to sem hotel. Vsakega naj bi spravila v razpoloženje,



da si ustvari podobe prihodnosti, prek katerih se bo njegovo bistvo povišalo, in da bo prinujen k stremanju in dovršitvi. – –

Zemeljsko lupino ovekovečene kraljice naj bi ohranili za zanamstvo; torej ji bo posvečen kraj, ki vsakogar, ki ga vstopi vanj, povzdigne k občutku, ki ustrezajo spominu na čaščno življenje. – – –

Mnogovrstno obokan prostor, katerega oboki se stekajo k prosto stoječim stebrom, so razvrščeni tako, da vzbudimo občutje lepega palmovega gaja, na stopnicah počivališče obdaja mnogo brstečih listov, lilijinih in vrtničnih čaš. Lepa podoba kraljice leži tu s krono na glavi v nežnem miru. Dva nebesna genija z razširjenimi krili in palmovimi vejami stojita na brstečih lilijah pri vzglavlju, plemenito zreta navzdol in raztresata cvetje: drug genij, pri vznožju, kleči na listnih čašah, zre v nebo v zanosu, zre njenega ujasnjene duha. Svetloba pada skozi okna iz treh niš, ki počivališče obdajajo s treh strani; steklo je rožnato rdeče, čez vso arhitekturo, izvedeno v belem marmorju, se nežno širi rdeči somrak.

Pred to sobano je predsoba, ki jo osenčujejo najtemnejša drevesa; pristopamo po stopnicah in vstopamo z nežno grozo v njeno temó, in potem skozi tri visoke odprtine pogledamo v ljubko palmično sobano, kjer v zvonki zarjasti svetlobi leži počivajoča, obdana z nebesnimi geniji. – – –

Pismo Njegovi kraljevski visokosti, kronskemu princu, zdajšnjemu kralju Maksimilijanu drugemu Bavarskemu, zaradi gradnje kraljeve palače v Atenah

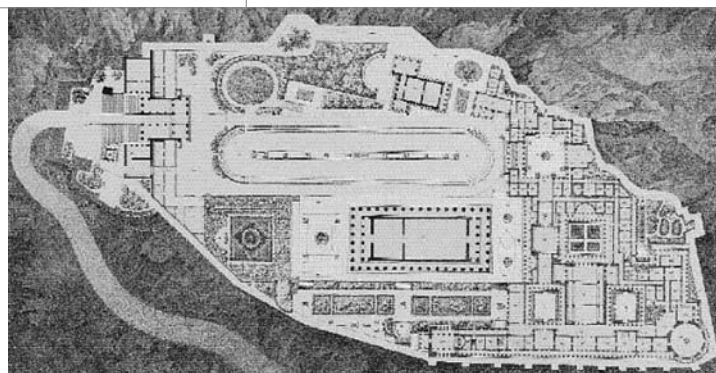
Vaša kraljeva Visokost,¹⁰

izkazali ste mi milost, in mi v pismu sekretarja Vaše kraljeve visokosti, gospoda Wendlanda, zastavili naslednja vprašanja v zvezi z predstoječo gradnjo rezidenčne palače za Njegovo visočanstvo kralja Grčije:

1. obstaja ideal stavbenišтва?

teorija

ab



2. je obstajal v Grčiji, in sicer kateri?

3. katera omemba vredna dela o tem predmetu poznamo?

Na prvo in drugo vprašanje se da odgovoriti le splošno, in sicer, da je ideal v stavbeništvu docela dosežen le tedaj, ko zgradba v vseh svojih delih in v celoti, v duhovnem in fizičnem pogledu, popolnoma ustreza svojemu smotru. Iz tega že samo po sebi sledi, da se bo stremenje po idealu v vsakem času modificiralo glede na novo nastopajoče zahteve, da bo lepi material, ki so ga različni časi za umetnost že odstopili, najnovejšim zahtevam deloma bližje deloma pa dlje, in ga je zato treba pri uporabi za njih mnogovrstno modificirati, tako da so nujne popolnoma nove iznajdbe, da lahko prispemo do cilja in proizvedemo resnično historično delo, ne pa da moramo ponoviti kaj nesklepnjeno historičnega, pri čemer pa ne proizvedemo nikakršne zgodovine; ustvariti moramo torej nekaj novega, ki mora biti tako, da je sposobno dopuščati dejansko nadaljevanje zgodovine.

K temu seveda spadata – poleg poznavanja celote historično razpoložljivega – tudi fantazija in divinatorna¹¹ zmožnost, da lahko najdemo pravični in ravno umetnosti služeči >več<, vsaj za najbližjo prihodnost.

Do umetnika, ki bi bil pri tej véliki arhitektonični nalogi vladne palače za vladarja na novo brsteče Grčije, hitro gotov in bi kmalu prišel na jasno s samim sabo, bi bil zelo nezaupljiv. Verjamem namreč, da bi tudi najbolj nadarjeni pri tej nalogi imel najtežjo šolo s samim sabo.

Če bi se dalo, držech starogrško stavbeništvu v njegovem duhovnem principu, razširiti ga na pogoje naše nove svetovne dobe, v čemer je hkrati tudi harmonično zlitje najboljšega vseh vmesnih dob, potem bi se morda lahko našlo to, kar je za to nalogo najprimernejše; za to pa seveda potrebujemo genija, ki si ga nihče ne more priboriti, ampak se ga srečnež nezavedno deleži z neba. Med drugim je tudi velika pomoč in zares bistveno sredstvo, da dospemo do tega smotra: osnavljanje življenjskega načina, ki temelji na nraevih in potrebah dežele kneza, nato pa izbira karakteristične in lepe lokacije za zgradbo te bire – po moje bo to moral biti prvi korak k temu delu, arhitekt se bo moral poglobiti v naravo lokacije in njene mnogovrstne danosti uporabiti za svoje delo. Pri tem bi do dela lahko le stežka prišlo po davno izrabljenih neoitelijanskih in neofrancoskih maksimah, kjer je še posebej nesporazum glede pojma simetrije povzročil toliko hinavščine in dolgočasja in se povzdignil do ubijajoče vladavine.

Literarna dela, ki bi bila sposobna podati zadostni sklep o tej dragoceni točki stavbarstva, mi niso znana. Material za to pa se nahaja v vsakem od boljših del o stavbeništvu starega, srednjega in novega veka.

Naj Vaša kraljevska visokost milostno sprejme ta pogled o povprašanem predmetu, ki po mojem najbolj notranjem prepričanju morda ni izpadel tako zadovoljivo, kot bi je Vaša kraljevska visokost morda želela.

Schinkel

Misli in pripombe o umetnosti

1. ¹² Ker pošteni umetniki nimajo časa, da bi javno prav na dolgo leporečili o umetnosti, občinstvo pa žal še ni tako daleč, da bi umetnine lahko uživalo nezačinjene, se mi zdi, da je velika nesreča, če takšna rekla prihajajo le iz ene glave, in želim, da bi se enostranskosti lahko ognili z več enako kvalitetnimi sopotniki.

4. Poglavitno načelo

Upodablajoča, lepa umetnost ima nalogo predstaviti odtis stanja duše, podobno stanja lepe duše.

Če se to godi v tonih, se lahko v čistem sosledju teh duševnih stanj prikažejo vzgibi, strasti, pomirjenja, mirno zadovoljstvo, strahovi, pretresi čudi; potem takem je glasba umetnost v občem smislu, umetnost, ki jo morajo vsebovati vse preostale umetniške forme in mora biti njihov glavni del.

Če prikazujemo tisto stanje duše, kjer le-ta lépo ureja po smotrih razuma in uma, povezuje po statičnih in mehaničnih zakonih, je umetnost, ki iz tega izhaja stavbeništvo.

Iz te definicije izhaja, da ta umetnost vstopa tudi v vse druge umetnosti, potem seveda osvobodjena statično-mehaničnih zakonov.

Če prikazujemo stanje duše, kakor jo zasegajo predmeti narave, pod katerimi določenimi občutji jih opazuje, dojema, je od njih aficirana, potem iz tega izide upodablajoča umetnost.

Ta se po svoji naravi deli v plastično in slikarsko.

7. Človek se v vsem lepo oblikuje, tako da je vsako dejanje, ki izide iz njega, skozi vse motive in izvedbe postane lepo. Potem zanj odpade pojem dolžnosti in bolj grobem smislu, ta, ki govori o težki dolžnosti, prisiljujoči dolžnosti, itd.; povsod ravna v svojem blaženem užitku, ki je nujna posledica proizvodnje lepega. Drugače povedano: vsako dejanje mu je umetniška naloga. – Tako je blažen na zemlji in živi v boštvu, in s tega stališča se mu dolžnost v gornjem smislu kaže kot polgreh, ali raje: človek, ki ravna le po občutku dolžnosti, stoji še na nedovršenem stališču, kjer je greh še treba pobijati, torej še vedno izvaja nasilje nad človekom, in ga še ni popolnoma izrinila ljubezen do lepega. Ne more biti življenjska usoda, da se mučimo, blaženost naj bo življenjska usoda, in tako bomo ljubši bogu, če ravnamo z ljubeznijo; vendar je zgolj lépo sposobno najvišje ljubezni in zato ravnamo lepo, da lahko ljubimo sebe in tako postanemo blaženi.

Lepo je v predstavi in šele v njej postane lepo; to, da verjamemo, da ga najdevamo zunaj, na stvareh, je zaradi tega, ker imajo določeni predmeti tako občo učinkovitost, da lahko tudi pri najbolj grobih ljudeh proizvedejo predstave lepega, ali bolje, duši pomagajo v tisto dejavnost, katere zavest proizvede občutek lepega. Lépo je potemtakem proizvedeno z ugajanjem zaradi lastne dejavnosti in harmonično-nravnem občutku svetovnega nazora in v občutku božjega v svetu.

10. Vsi primeri iz zgodovine potrjujejo, da je bila v vsaki dobi višje omike človeška figura, in sicer ta, ki je v sami sebi pomenska zaradi izraza, lepote in pravilnosti form, poglaviti predmet lepe umetnosti. V vseh dobah polovične izobrazbe se figuro zanemarja ali pači; na njeno mesto stopajo skrepenele mumične podobe brez duše, s simboli že izoblikovanih tipičnih pojmov ali neokusni ornamenti, pogosto pa le pisava, kakor pri Mavrih, kjer manjka vsa nazorna umetnost, in se uveljavlja strogo predpisano prepovedovanje, nezadostno se polasti življenja in se le prek mehkebe, po eni strani, kot tudi prek okrutnosti po drugi – obe gresta z roko v roki – izoblikuje v nekakšno umetnost.

11. Lepota pa ni navzoča sama [po sebi], temveč le na predmetih.

Zato same tudi ne moremo prikazati, temveč le na predmetih.

Predmeti pa ne morejo drugače, kot da se razlikujejo po svojem svojevrstnem karakterju.

V naravi je narava to razlikujoče.¹³

V umetnosti mora potemtakem študij karakterja, izoblikovanje občutka za karakter in njegovo razlikovanje prav tako biti izoblikovano za lepo razmerje. Razlikujoča kvaliteta duše je bistroumnost (za praktično umetnost občutek ostroumja bolj kot smisel za pojme.) – – –

12. Individualno ločuje predmete drugega od drugega; vseeno pa vsepovsod ostajajo zedinjevalne točke, tako pride do znamenj, ki predmete spravljajo pod zvrsti. Spoznavanje teh splošnih lastnosti ali zakonov, po katerih se tudi individualno podreja in usklajuje obćemu oblikovanju, je mik znanosti in umetnosti. Za človeško vrsto je vir uma.

Individualno zato omogoča večji mik z neskončno mnogovrstnostjo svojega

izoblikovanja v nasprotju z obćimi zakoni, ti pa spet, saj posedujejo nekaj obvladujočega, vzbujajo tam, kjer so spoznavni, prav tako v nasprotju z individualnim, nek višji mik, tako da moramo v sotočju obeh iskati najvišjo zadovoljitev čudi.

Svojevrsna simbolika v naravi, ki svoj mik neposredno prenaša na predmete; pojasnimo jo lahko zgolj iz moralčnega stališča, s tem ko se da vse neposredno zvesti na lastnosti čudi, in se na predmete zunaj človeškega rodu in človeške individue prenaša določene lastnosti, gibe, vzgibanja, načine življenja čudi in nas ti podobno vzgibajo kot ljudje.

Vidimo drevo, ki pod svojo senco in z vejami zaobjema nedolžno družbo, kot mati njene otroke, in tako se proizvede podobno ugajajoče občutje. Čer trdo stoji v valovih, kakor mož v vihnih časih; njen karakter ima nekaj kljubovalnega, velikopoteznega. Cvetni list, cvet je oster, zbodljiv, vznemirljiv, medtem ko je drug mehak, voljan in mil. Karakter živali v celoti gradimo iz človeškega, in v tem odnošaju te podobe razveseljujejo in mikajo. Ti odnošaji so neskončni, v lepih primerih se jih ne da zajeti z besedami.

Tudi v arhitekturi naj bi imeli to, kar se te zadeve tiče, s tem ko obenem vidimo, kako je delo nastalo, in v takovrstni živosti se na njem zbudi njegov individualni in zvrstni karakter.

Čisto predajanje individualnemu, skupaj s smislom, ki je bil izoblikovan za zvrst, proizvede najboljše v umetnosti.

Energija videnja, nedolžnost dojemanja, moralčni smisel in močna zmožnost prikaza so resnične ingredience proizvodnje umetniških del.

Če prvi trije manjkajo, nastane trivialno in grdo, v katerem je pričujoče le individualno naključno, ne splošno, ki ga povezuje z zvrstjo.

Resnica lahko izstopi v individualnem in v zvrstnem, v zadnjem pa na višji in bolj razširjen način; zato je pravljica najmočnejše reklo izgovarjanja resnice, pri čemer pa lahko ta iznajdba počiva na kakem v trivialnem smislu naravnem dojetanju (tj. mišljeno na način, ki ima trivialni smisel za neresničen in nesmiseln), na primer tako, da uvedemo govoreče živali, itd. Prav zato lahko resnica čisteje izstopi, ker ni od forme, v kateri se kaže, nič primešanega, da bi jo kalilo, ampak jo že od začetka jemljemo kot realnost, za kar verjamemo, da bi se lahko zgodilo – – –, pri tem pa resnično izstopi, zaseže celotno čud in se prek mika lahkih analogij povzdigne do učinka z individualnimi človeškim dodatki.

15. Umetniško delo naj ne bo goli predmet naravne zgodovine ali geografije, naj ne nima le pravilne anatomije, pravilne risbe, poznavanja oblek in gub, naj ne priča le o natančnem sprejetju naravnega predmeta, pokrajine, mesta (veduta), itd. To so vse le dodatki, materiali, materialna sredstva, ne pa to, kar napravi umetniško delo.

Umetniško delo naj bi za te, ki so vzgojeni v njegovem občutku, proizvedli globoka in taka občutja ali raje razpoloženja, ki so osnove za višje moralne tendence, ki vodijo do moralnih stališč, iz katerih so mogoča moralna poznanjenja [Äu_erungen]. Obenem pa v umetniškem delu prave bire tiči sila, v nas povzroči, da se razpoloženj ozavemo in imamo nato tako visok užitek.

18. *Moralčni učinek lepe umetnosti.* Lepa umetnost, s tem ko se trudi, da bi od vsakega predmeta zadobila izvorno plat, da bi ga zvedla na poslednjo nujno enotnost in svojevrstnost svoje bistvenosti, teži po višji resnici, višji bistvenosti, in že samo to prizadevanje varuje pred načini postopanja, sestavljenimi iz prevare, videza, pol resnice itd., ki se tako zlahka pritihotapijo v človeška ravnanja. To je nrvni učinek lepe umetnosti: da priklie na plan naivnost in nedolžnost življenja in jo razširja na najvišje, najbolj velikopotezne, na ljubke in prijetne predmete. Varuje pred prenapetostmi vseh vrst in učinkuje svarilno; nepravi rafines, nenaravno prisiljenim dejavnostim, modrovanju, ki proizvaja zgolj zmedo, se bomo ognili, nasprotno pa bo nastalo prizadevanje za obćo jasnost.

19. Religiozni smisel:

Celjenje narave (grški stari vek).

V lepoti delovanja se skrivajo: dostojnost, smotrnost, moralnost in višji čar same lepote, ki ga je narava v mnogočem postavila kot vzor, za oko, ki ga zmore videti in se je potem navadilo in je vadilo, da ga vidi.

20. –



Človek je poklican, da zavestno, brez samovolje, izgrajuje naravo po konsekvenci njenih zakonov.

(Arhitektura je nadaljevanje narave v njeni konstruktivni dejavnosti.)¹⁴

23. V novejšem času poznamo cele narode, ki so tako rekoč najvišje omikani, pa jim vseeno ne sveti nikakršen umetniški ideal, pri njih je dejavnost dovrševanja življenjskih ugodnosti gnana do neskončno majhnega, ki pa, kar se tiče umetnosti, terja le splošno varanje, naravnost, kakor jo daje naključje, čistost tehnike. Tu umetnost služi splošnemu preganjanju časa, je norčavost in nenazadnje ingredienca za imoralnost v obliki, ki se je zlepa ne bo dalo znova prepovedati. Pri nekaj višje stoječih naj bi višja umetnost služila temu, da bi določena ravnanja dali zanamstvu; tu praviloma mešajo zgodovino z umetnostjo, predpostavljajo anekdoto in vedó dejanju izmakniti idealno praktično plat. (Trivialnost. S tem sem skrivoma karakteriziral Angleže in Francoze.)

27. *Nezavedno-umno.*

Zgolj umna, človeška, vendar nezavedna narava ustreza lepi umetnosti. Zavedno, dejanje po načelih in smotrih je za zgodovino. Zato so lahko za lepo umetnost tako plodni pravljičarji, mitologija, življenje otrok, idilično, redkeje pa historično, še najmanj pa novo. Tega moramo vedno sprejemati idealno, da ne postane žanrska umetnost. Lepota je v nezavednem, čistem narave. Samo še najtišji začetki zavednega so še lahko lepi in prikazljivi v upodabljalni umetnosti; vse razumljivo in zavedno se dogaja zgolj v notranjem in nima nobenega odločilnega in karakterističnega individualnega izraza zunanje forme. Za ta stanja poznamo zgolj zelo generalni izraz. Edinole v arhitekturi stopita razumljivo in zavedno navzven; pri vsakem prikazanem delu naj [arhitektura] omogoči spoznavanje njegove koristnosti, njegovega smotra, itd., in ti umski razlogi skupaj prikazujejo harmonično celoto. Za umetnost pa, ki napreduje v času, dramatična in pesniška umetnost – [ta] lahko obravnava tudi ta stanja.

Stari bogovi so krepki otroci, v katerih svojevrstne narave nezavedno, neomejeno, prosto izstopajo, in zato je na njih vse lépo.

Lépo se zdi ena od osnov eksistence, na kateri se gradi umno življenje. Brez tega temelja je boj z barbarstvom.

Lepo dejanje. Lepa forma.

Lepota forme je notranji um narave, ki je postal viden.

Samo razcvet pripada lepi umetnosti.¹⁵

Takoj ko je umno, razumljivo zelo specifično izoblikovano, ne postane predmet lepe umetnosti, prav tako kakor se tudi stroj ne more povzdigniti v lepo arhitekturo.

29. Pri umetniškem delu je vse odvisno od tega, da naravo vidimo z določeno nastrojenostjo. Pri dem lahko pride do popolnega predajanja naravi, vendar zato ne bomo videli veliko slučajnega, kar je tej nastrojenosti tuje, in prav tako tega kot umetnik v umetnini ne bomo podali in iz tega nastane določni karakter umetniškega dela. Brez nastrojenosti lotevati se vsega, kakor hoče naključje, daje brezkarakternost.

36. Lepote ne more dati gola potreba, vse slučajne koristnosti se ne da karakterizirati, sicer nastane kaos.

Le kdor se prosto giblje nad potrebo, se kaže lep, če le v tej svobodi daje to, kar je karakteristično, po katerem predmet postane individualen. Kak človek se giblje in deluje plemenito, drugi togo, ljubko, prefinjeno, velikopotežno, itd. So taki, ki so se nekako naučili, da mnogega ne izpostavljajo javno, tega, kar ni splošno zanimivo, temveč le to, kar neko misel predstavlja v njenem velikem sovisju in v njegovih glavnih potezah. Zato so verjetno na voljo splošno veljavni, v vseh časih razumljivi izrazi, ki jih je estetski občutek postopoma in sam po sebi naredil za zakone.

Kaj je strogi stil?

Mogoče je, da res obstaja dobra arhitektura, ki jo lahko pojasnimo izven dejanske konstrukcije pričujočega materiala. V določenih okoliščinah in v določenem oziru moramo arhitekturo motriti kot okras človeškega življenja in zato ji ne smemo očitati prav nič. Le izraza okras ne smemo jemati v tem smislu, kakor da bi bil posnemanje nečesa nebistvenega, kar leži zunaj njega; tu naj bi bil [okras] izraz ali še bolj, odtis lepega, prek uma, svobode in mlado-

stništva povzdignjenega življenja, bodisi kake nacije ali posamičnega človeka, na katerega se gradbeno delo navezuje. Mladostništvo je tu otroškost, brezkrivna igra, naivnost, nezavedna dejavnost in pozunanjenja po umnih zakonih. – – –

Lepoto se tudi uničuje z občutkom prekomernega, nasilnega, iskanega, zamočanega, ki govori bodisi iz prikazanega predmeta ali iz načina obravnave umetniških del. Naravno močno in drzno, nežno, blago, vedro, naivno, vzvišeno, tragično, komično v svojih preprostih pozunanjenjih tvorijo polje, na katerem se lepota v umetnosti lahko razširja. Preprostost in razumljivost sta nujna pogoja; občutek za lepoto obenem hoče zložnost, ugodnost stanja; vznemirjajoče temine, ki jih naša domišljija ne zna tako hitro zapolniti, pokvarijo užitek. Da moramo predmete predstavljati tako, da se čas in prostor pri tem nikoli ne kažeta v fizičnem in moralnem oziru prikrajšana, temveč vedno tako, da je gledalcu vselej mogoče izoblikovati ugajajoče dejanje, da ni težko izoblikovati obseg karakterja. – To je pravzaprav umetniški mir, ki dopušča gibanje čudi in fizičnega, istemu pa daje idealno, brezstrastno, umetnosti upravičeno. Prav tako pojem preprostega ne izključuje bogate kompozicije umetniških del, samó če vsako posamezno prikaza naravno povzame najnaivnejšo in preprosto najbolj karakteristično plat, sovisje različnih posameznosti ter jasno izstopi.

Če to uporabimo za arhitekturna umetniška dela, potem jim morajo ustrezati tudi vse te lastnosti. Takšno delo, kot odtis – sicer ne ravnanj, vzgibanj, stremenj, naravnosti kake osebnosti, individuua, ali samih nacij – vseeno mora, kot tak odtis, za te določne prostore pritrjevati in ustrezati karakterju, vseeno pa se obenem strogo gibati v svojem lastnem umu. Zato tudi bo povratno učinkoval na te, ki v njem živijo, jih urejal in vodil. Naravno bo za razliko od izumetničenega v predmetu vedno moralo biti podlaga, na katerem se ukoreninja karakter teh del.

Določilo umetniškega dela za zanamstvo je: samolastno naj bi prikazovalo, kako so mislili in čutili, in to zmore bolje od vsakega zapisa. – – –

37. V arhitekturi treba razločevati dele, ki nosijo karakter obstoječe, mirujoče, obstojne biti, od tistih, ki tu stojijo delujoče; prvi so kvadratični, drugi pa so stremeči, prisiljujoči, prilagajoči se, ločujoči, prehajajoči, kipeči, uvijajoči se – za okras in posodje se tu kaže vzgibana in živa spiralna linija, razgubajoča se forma, sprejemajoča forma, krčeča se in razpirajoča forma.

Živa dejanja prenašamo na mrtve mase; pri gotski arhitekturi prevladuje gibljivo, pri grški to mirno obstoječe.

Človek med stalno menjujočimi se upodobami sveta vedno išče nekaj obstojnega – božje; vse naj ne bi poniknilo, hoče imeti nekaj, kar mu ostane. – Najprej so gradili le za bogove, medtem ko je človek živel še v zlahka uničljivih kočah. Novi čas (Anglija) si vse napravlja lahko, celo več ne verjame na nekaj obstoječega in vse preveč jasno razpozna pravilnost narave, in da se bo prav kmalu vse drugače upodobilo. Pri tem pa se izgubi smisel za monument.

Zaupanje, ki ga človeštvo samo polaga v svoja dela, s tem ko jim pridaja odločilno vrednost in teži za njihovo dolgo ohranitev, ima nekaj moralno visokega in vzvišenega. Nasprotno pa je celotno omalovaževanje vsega obstoječega, za katerega si človek želi, da bi bilo na njegovem mestu kolikor mogoče hitro kaj drugega, to siljenje in spodbujanje menjave, ki končno ne dopušča, da bi spoznali in uživali katero koli časno stvar, gotovo znamenje karakterja časa in teh, ki stoje na čelu.

38. V arhitekturi, lahko rečemo, tako kot v ostali umetnosti, si ne izmišljamo na novo nobene zvrstne forme, ampak jo, čisto iz narave, občutimo, kakor je ta sploh mogoča pod splošnimi naravnimi zakoni, ali pa jo sestavljajo takšne posebne forme, ko en sam umni smoter določa celoten razpored. Zato ni nič manj posnemajoča, mišljena v višjem smislu, kot kiparstvo in slikarstvo, tj. ustvarja po istih naravnih principih za smotre v naravi, v kateri je v tem primeru vračunan tudi celotni človek z vsemi duhovnimi stremenji, saj so zgolj za njega ustvarjena tudi umetniška dela slikarstva in kiparstva. Tako kot se človek oddaljuje od svojega primitivnega naravnega stanja, in se tudi v visoki kulturi vse bolj približuje sestopajočemu, razplatenemu, razširjajočemu se stanju, ki vse manj potrebuje središče; – prav tak karakter bo privzela tudi arhitektura, v tem je njena težava za naslednje čase, obenem pa tudi namig, kako arhitektu-

ab

teorija



ra na svoj način učinkuje nazaj na človeška stremjenja, in kako zaradi svojega področja zmore in mora regulirati, poboljševati, in sicer prek monumenta, ki mora za vse čase omike obdržati trdni preprosti karakter, ki se ukoreninja v primitivnem stanju človeške kulture in se nato razcveti do vrhunca najvišjega cveta. –

*

V novejšem času se je pojem barbarstva navzel čisto drugega karakterja; ne gre več za popolno grobost, manko vseh nravi, krutost, in kar s tem razumemo, ampak za preveč fino zunanjo izobrazbo, ki nima nikakršnega temelja in nikakršnih tal, okus po konvencionalnem načinu časa, brez sledi genija, daleč od vsake izvorno naivne nastrojenosti – rafinirano ogibanje vsem zakonom družbe za egoistične namene.

*

Človeška razmerja se nikoli ne oblikujejo popolnoma čisto po polnih umnih zakonih, ampak vedno ostane množica residuumov nepopolnega razvoja in političnih postavk za posebne, večinoma egoistične cilje; zato arhitekturnih nalog ne moremo čisto rešiti, zato tudi morajo sprejeti pomemben historični element. To daje, če ga dobro uporabimo, interes, in potem lahko tudi del njihove lepote in poezije – če ga uporabimo slabo, vodi k baročnemu in neokusnemu. Najbolje bo, da tam, kjer mora vstopiti historično, s formami spomnimo na velike čase, v katerih se je ta historični element izoblikoval.¹⁶

Izbral in prevedel Aleš Košar

**Opombe:**

- ¹ Zapisi prevedeni iz: Aus Schinkel's Nachlaß. Reisetagebücher, Briefe und Aphorismen. Izdal in s popisi vseh Schinklovih del opremil Alfred Freiherr von Wolzogen. Drugi zvezek, Berlin 1862. Založba kraljeve tajne višje dvorne tiskarne (R. Decker), II. Aphorismen aus Schinkel's nachgelassenen Papieren, str. 207–213 (izbor).
- ² V izvirniku: »Das durch diese Ahnung geweckte Bedürfnis, den Zusammenhang einer gegebenen Anzahl von Erscheinungen zu erforschen, hat die Wissenschaft hervorgebracht; das durch eben dieselbe geweckte Bedürfnis, eine möglichst grosse Anzahl von Erscheinungen anzuschauen, die Kunst.«
- ³ Prim. Aus Schinkel's Nachlaß. Reisetagebücher, Briefe und Aphorismen. Izdal in s popisom vseh Schinklovih del opremil Alfred Freiherr von Wolzogen. Tretji zvezek, Berlin 1863. Založba kraljeve tajne višje dvorne tiskarne (R. Decker), III. Mittheilungen aus Schinkel's hinterlassenen schriftlichen Vorarbeiten zu dem projektierten grossen architektonischen Lehrbuch (Zu Band II., Anhang II. »Aphorismen«). 2. Gedanken, Bemerkungen und Notizen über Baukunst, mit spezieller Rücksicht auf die Bearbeitung eines architektonisches Lehrbuchs, str. 373–385. O svoji metodi obravnave Schinklove zapuščine je Wolzogen zapisal: »Absichtlich habe ich auf jede Redaktion der aufgefundenen Fragmente verzichtet; sie werden sich dem tiefer Blickenden durch sich selbst erklären, und es ist billig, dass man, dem Nachlassen eines so bedenkenden Mannes gegenüber, Scheu trage, irgend etwas Fremdes einen wenn auch zum Theil formlos hingeworfenen Gedanken beizumischen.« Ibid., str. XV.
- ⁴ Prim. SSKJ, gesli stavbeništvo in stavbarstvo, pa tudi opombo št. 7.
- ⁵ tj. z njihovo idejo komfortnega
- ⁶ Ta Schinklov spis se je v njegovi zapuščini ohranil le v večinoma neberljivem in vrh tega še nepopolnem fragmentu in ga zato podajamo le delno. Verjamemo pa tudi, da povedanega ne smemo skrivati, saj daje zanimive namige o tem, kako je Schinkel takrat gledal na staronemški gradbeni stil in ga je želel nadaljevati. Kakor vidimo iz začetka dela, naj bi služilo kot uvod ob razstavi projekta, do katere pa ni prišlo, šlo naj bi za neke vrste komentar, verjetno bi ga pokazal Nj. veličanstvu. Kralj se je sicer odločil, ko je bil projekt izdelan, za nekega drugega, v grškem stilu, ki ga dvorni svetnik Getz v parku gradu Charlottenburg ni čisto posrečeno izpeljal, in ki so ga v štiridesetih letih 19. stoletja še popravljali. Prevedeno iz: Aus Schinkel's Nachlaß. Reisetagebücher, Briefe und Aphorismen. Izdal in s popisom vseh Schinklovih del opremil Alfred Freiherr von Wolzogen. Tretji zvezek, Berlin 1863. Založba kraljeve tajne višje dvorne tiskarne (R. Decker), II. Aus Schinkel's amtlicher Correspondenz, 1810–1838, str. 153–162.
- ⁷ Kasneje dodano, napisano z drugačno tinto: »To je narobe, pravo stavbeništvo je takoj izšlo od ideje, in pri tem moramo natančno razlikovati dva dela: tistega, ki dela za praktično potrebo, in tistega, ki hoče neposredno izgovoriti čisto idejo. Prvi del se prek tisočletij počasi dviguje k idealu; drugi ima taisto neposredno pred očmi. Že surovi narodi so gradili za idejo, sem spada ureditev svetih krajev v starih gozdovih, kjer so izbrali mogočno drevo, kopičenje velikih nasipov za sveta dejanja, urejanje piramid in drugih nagrobnikov, ki naj bi zgolj naznačili občutja.« Prim. op. št. 4.
- ⁸ Na kasneje dodani listič je Schinkel dopolnil: »Ker je staro stavbarstvo izhajalo iz potrebe fizični bira in je njena mnogovrstna razmerja stopnjevalo do te mere, da je pod temi pogoji mogoča svoboda duha nad materialom padla v oči, tako se je popolnoma odločila za ta razmerja takrat živetege sveta in je tvorila v sebi konsekvantno dovršeno celoto. – Nasprotno pa je umetnost srednjega veka, ko je nameravala neposredno prikazati duhovno idejo, torej je že od začetka, imela v sebi višji princip kot stari vek, zavračala je karakterizacijo zveze materiala, ki se dogaja po nujnosti, po golem zdravem človeškem razumu, in se razume kar sama po sebi, s tem ko zanjo ni bilo več nujno gledati zgolj na to – kakor stari, ki so se še vedno, vse do dokončanja njihovega časa – borili z nevednostjo, da bi lahko trdno konstruirali in obenem bolj malo uporabljali maso; še zlasti jih je k tej bolj svobodni misli povzdignila izumitev oboka, njena najvišja izpeljava je padla v srednji vek, s čimer je bil z najmanjšim materialom dosežen največji raztežaj, in je duh docela zavladal nad materijo. Tu je, ob tej karakterizaciji konstrukcije, je srednji vek prosto ustvarjal iz duha, na temelju tega, kar ni bilo izrecno prirejeno; gre za zvezo, ki je obenem izrekala predmet in njegov duhovni pojem. Tako njegovih kipečih linij stolpov in cerkva, ki se v lepih prepletih združujejo spodaj in zgoraj in do neke mere izginjajo v kipenju mase stavbe navzgor in se naredijo nevidne, ne moremo gledati kot okras, ampak kot dele, ki so za izraz ideje nujni. Nasprotno pa lahko okras pri delih starih umanjka ne da bi se pri tem v bistvenem spremenil karakter stavbe.«
- ⁹ Prim. Nova revija 190/191/192 (1998), str. 164–165.
- ¹⁰ Verjetno izvira to pismo, objavljamo ga po ohranjenih konceptih iz zapuščine, iz leta 1834 ali 1835, ko je Schinkel snoval načrte za obnovo Akropole, tj. palačo za Nj. visočanstvo, grškega kralja Otta. Izvirne risbe je mogoče najti v Schinklovem muzeju, v mapi XXXV. b., 41–44. Kot je znano, je velikopotezni projekt ostal neuresničen; g. Klenze za Nj. visočanstvo v Atenah zgradil arhitektonsko manj odlično mesto palačo. Prevedeno iz: Aus Schinkel's Nachlaß. Reisetagebücher, Briefe und Aphorismen. Izdal in s popisom vseh Schinklovih del opremil Alfred Freiherr von Wolzogen. Tretji zvezek, Berlin 1863. Založba kraljeve tajne višje dvorne tiskarne (R. Decker), II. Aus Schinkel's amtlicher Correspondenz, 1810–1838, str. 333–335.
- ¹¹ Prim. W. Dilthey, Nastanek hermenevtike. Phainomena 26–26 (1998), str. 251–279, oz. F. Schleiermacher, Hermenevtika in kritika s posebnim ozirom na Novo zavezo... Ibid., str. 225–250.
- ¹² Izbor iz: Aus Schinkel's Nachlaß. Reisetagebücher, Briefe und Aphorismen. Izdal in s popisom vseh Schinklovih del opremil Alfred Freiherr von Wolzogen. Tretji zvezek, Berlin 1863. Založba kraljeve tajne višje dvorne tiskarne (R. Decker), III. Mittheilungen aus Schinkel's hinterlassenen schriftlichen Vorarbeiten zu dem projektierten grossen architektonischen Lehrbuch, 1. Gedanken und Bemerkungen über Kunst im Allgemeinen, str. 345–372. Wolzogen glede svojega izbora pripomni: »Wenn hier etwas fortgelassen wurde, so geschah es meist nur deshalb, weil derselbe Inhalt auf einem anderen Blatte noch einmal in besseren Ausführung erschien.« Prim. op. št. 3.
- ¹³ V izvirniku: »In der Natur ist diese das Unterscheidende.«
- ¹⁴ »(Die Architektur ist die Fortsetzung der Natur in ihrer konstruktiven Thätigkeit.)« Stavke je Schinkel napisal na rob, nam pa se zdi smiselno, privesti ga v zarisani kontekst. Prim.: Aus Schinkel's Nachlaß. Reisetagebücher, Briefe und Aphorismen. Izdal in s popisom vseh Schinklovih del opremil Alfred Freiherr von Wolzogen. Tretji zvezek, Berlin 1863. Založba kraljeve tajne višje dvorne tiskarne (R. Decker), str. 365, op. št. 1.
- ¹⁵ »Nur die Blüthe ist für die schöne Kunst.«
- ¹⁶ Zadnja dna zapisa sta z lista, ki se je našel nazadnje. V: Aus Schinkel's Nachlaß. Reisetagebücher, Briefe und Aphorismen. Izdal in s popisom vseh Schinklovih del opremil Alfred Freiherr von Wolzogen. Tretji zvezek, Berlin 1863. Založba kraljeve tajne višje dvorne tiskarne (R. Decker), III. Mittheilungen aus Schinkel's hinterlassenen schriftlichen Vorarbeiten zu dem projektierten grossen architektonischen Lehrbuch, str. 388. Viri fotografij: www.bildindex.de, www.vga.hu, www.tc.umn.edu.

digest



prevodi

Page 1

Miha Dešman

Introduction

Tunnel vision in Ljubljana

Ljubljana is a city that boasts an exceptional heritage of urbanism and architecture from the Middle Ages through Baroque, the 19th century, Modernism, and up to the Plečnik and Ravnikar eras. How to continue building the city in the 21st century?

A wholly new paradigm is needed for managing the city. Prescribing the form has to give way to the steering of processes. This, however, is taking city planning out of the hands of architects and urban designers and placing it into the hands of politicians, developers, and the capital. The steering is going awry, the state and legislative regulation is becoming powerless and is loosening as a consequence.

"The city is all we have," declared Rem Koolhaas over a decade ago in his seminal text "What Ever Happened to Urbanism?". The laissez-faire situation is unsustainable as it leads to chaos. Being involved with any aspect of a contemporary city is an extremely complex undertaking, even in the case of Ljubljana. Whenever one takes the city on, one is destined to fail. It always turns out that things are more complicated, and, moreover, that they're definitely not black and white as they might've seemed at first glance. This is precisely the reason it's so hard to regulate urban development nowadays. There is a need for constant critical re-evaluation of one's own principles. There is certainly a need for a critical position, but different from the one we've lately become used to, i.e. the "uncritical" criticism of everything and everyone without a firm reference point. What is required is a critical understanding of the space of a city, yet this position hasn't been finding much favour lately be it with the public, the policy makers, or even the professionals; what is required is a frame of mind that never loses sight of the whole and that is able to accommodate as many layers of an irreparably imperfect whole that is every city, including Ljubljana. I believe that we, the architects of here and now, have to systematically and constantly concern ourselves with the city despite the "real" times of late capitalism, which, as mentioned above, ignores long-term planning.

The harsh critique of the city as a process of production and alienation, propagated decades ago by Tafuri and Rossi, still applies. In this regard, the contact made between "profession and politics" seems to me like two sides of the Möbius strip - they're close to each other, they are the same, but they never actually meet. As Slavoj Žižek puts it, there is a "paralytic gap" between them. They seem to

overlap, but in reality, they share no common ground; in fact, they exclude each other. This way, the dimension of the architect's desire to control and create becomes anachronistic and often tragic as it has no real chance of being realised.

The only defensible professional position is a position of constructive criticism, continuously looking for its own wide professional and ethical foundation. This is the role of independent experts, and - in our name - of various organisations within the civil society of professionals. It's upon us to recognise, encourage, and support any honest positive strivings for quality urbanism and urban architecture, and it's upon the policy-makers to include participation and a constant open dialogue with the civil society of professionals in each decision process. We have to act with long-term goals in mind, and the way it's done should be transparent, informed, and integrated. Such culture of consideration and dialogue is yet to be learnt, however. So far, there has been too much fear and resolve to evade any potential obstacles when it comes to political and administrative subjects, both on the state and municipal levels. As a result, attempts at civil society manipulation are the prevailing practice. It's solely upon the civil societies to make themselves heard and demand attention - and they aren't getting enough of it. On a conceptual level, their role is not being properly recognised, and they are not systematically sponsored. And if we consider that in the past, it was precisely the civil sphere that was often instrumentalised and is only slowly emancipating itself, its weak and at times underarticulated position is all the more understandable.

Ljubljana's development has been mostly stagnant over the period of the past two decades. But when it began to resuscitate, it suddenly became clear that it no longer followed a long-term integral plan; instead, it is mostly a display of the power of capital. This situation is prone to colossal and irreparable mistakes, yet it definitely has great potential, too. Complications and stalemates in the planning segment are a transitional phase of the social development that will pass and is, in fact, passing already. The process of social maturation, along with the EU norms, will hopefully lead to a normal situation in the context of a regulated society where the rules of law and equal opportunities really work and are obeyed. Cities have to learn to integrate, as Winny Maas puts it, the techniques of development, which will help them manage the multitude of information at their disposal, as well as integrate the currently incompatible differences in findings and values. The attempts of the mayor's office and the municipal government to address the above challenges with an organised spatial policy - they began

with the unveiling of Vision 2025 and continue with the drafting of the municipal plan - is a major step in the right direction. Ljubljana is a city waking up from a long sleep like the Sleeping Beauty, and there are great expectations. Time will tell whether they're realistic, yet this is certainly a unique opportunity for a sea change in the city's spatial planning policy. Still, we cannot ignore certain inherent perils that are beginning to take shape on the future's horizon. The idea to attract domestic and foreign investors with various "Grand Projects" is increasingly taking root. The underlying logic is that these would serve as a catalyst for subsequent spontaneous development of other parts of the city. Unfortunately, this is a very risky proposition - the stronger the private investor, the weaker and more limited the influence of the general public, professionals, and even politics. An increasing "privatisation" of the city presents little opportunity for a balanced, fair, and lasting development. Operativity at all costs, favouring various short-term developers' projects, is not enough; the city needs public investment that raises the public standard and contributes to the city's permanence. There may be shortcuts, and maybe we have to take them, yet they always have to support the whole mentioned above. The new policy has to work towards integration, show creativity and vision, but not in breaking legal and ethical norms and regulations, but in their enforcement.

The area of and around the railway station and the related issue of cut-and-cover tunnelling may be the first true test of this new policy. In some ways, the location in question hints at an imbalance between the public in favour of the private. Both the city and the state that should be leading the way are being pushed to the side more and more and their role is becoming marginal. The idea of taking the tracks below street level is - as shown by the action "Visions II" - at least 3/4 century old, and every decision taken today immediately falls hostage to this historical context. The case of the railway tunnelling in Ljubljana is an example of spatial and temporal planning that failed in its execution several times in the past even though it received full justification from the experts. The history of this failed project and the gauging of possibilities for its realisation is the central theme of this issue, which also covers additional characteristics, problems, and opportunities related to spatial and urban planning in the city of Ljubljana, and in Slovenia at large. In the past few years, the situation has been getting positively explosive, and if I may look into the future, I anticipate a turbulent catharsis as its resolution - a catharsis, however, that has not yet begun.



Roemer Van Toorn No More Dreams?

The Passion for Reality in Recent Dutch Architecture . . . and Its Limitations

It was once not considered foolish to dream great dreams. Imagining a new, better world energized thinkers and spurred their resistance to the status quo. Now utopian dreams are rare. Instead of chasing after elusive ideals, we prefer to surf the turbulent waves of free market global capitalism. In our wildly prosperous First World—brimful of computerized production, technological and genetic applications, and commercial and cultural entertainment—reality can seem more exciting than dreams. Some even maintain that the ideals we strove for in the past have now become reality: according to Third Way politics, the neoliberal economic engine simply needs a bit of fine-tuning; late capitalism is the only game in town: although social rights and a measure of equality are needed, globalism can only be accommodated.

According to this free market fundamentalism, utopian attempts to change society lead to dictatorships. Not only conservatives think this. Neo-Marxists Michael Hardt and Antonio Negri argue that the organization of resistance in the margins is no longer necessary now that resistance is active in the very heart of society. They believe that late capitalism is so complex and dynamic that it is capable of switching automatically from an alienating equilibrium of control into a potentiality for multiple freedoms. Everything is changing much faster than we ever imagined it could. Until the 1980s, mainstream cultural institutions condemned the transgressive operations of the avant-garde, whereas today they support and favor transgressive works, because they gain publicity from scandal. Time and time again, global capitalism has shown itself capable of transforming its initial limitations into challenges that culminate in new investments. One important consequence of this is that earlier forms of social criticism and social engagement are outmoded. Thus many reflective architects believe that it no longer makes any sense to spend time constructing new ideologies or criticizing “the system.” Instead, they draw inspiration from the perpetual mutations of late capitalism.

During a symposium on “The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century” held at Columbia University, Sylvia Lavin, chair of the UCLA graduate department of architecture, uttered the provocation that architecture ceases to be “cool” when it clings to the critical tradition. Nor is hers a lone voice; a whole cohort of American commentators is anxious to move beyond critical architecture. One form of critical architecture—exemplified by the work of Peter Eisenman, Daniel Libeskind, Diller + Scofidio, and Bernard Tschumi—offers comments within architectural/social discourse and avoids looking for better alternatives in reality. The Frank House by Eisenman, for example, forces the couple living in it to think about the psychology of their cohabitation by placing a slot in the floor between their beds. Robert

Somol and Sarah Whiting have argued provocatively that we should stop burning our fingers on this kind of “hot” architecture that insists on confrontations. Whiting and Somol discourage an architecture born out of pain or the need to sabotage norms. Instead architects should initiate “projective” practices that are “cool.” (Why the word projective? “Because it includes the term project—that is, it is more about an approach, a strategy, than a product; it looks forward [projects], unlike criticality, which always looks backwards,” according to Sarah Whiting in an email.)

While Whiting and Somol focus foremost upon American critical architecture that has been valorized by theories of deconstruction, Critical Regionalism in Europe, Asia, and Australia—exemplified by the works of Ando, Hertzberger, Siza, and Murcutt—tries, out of disgust with contemporary society, to overcome estrangement, commodification, and the destruction of nature. Critical Regionalism does not strive to make difficult or playful comments on society but to invest in alternative spaces far from the wild city of late capitalism. It hopes to locate moments of authenticity—to calm the mind and the body—in order to survive in our runaway world. While critical architecture deconstructs the discourse of architecture, demystifies the status quo, and/or locates alternative worlds in the margin, it believes that constructing liberating realities in the center of society is impossible.

In contrast to both deconstruction and Critical Regionalism, Whiting and Somol’s proposed “projective practices” aim to engage realities found in specific local contexts. Instead of hanging ideological prejudices (derived from utopian dreams or from criticism) on built form, the architectural project, in their view, must be rendered capable of functioning interactively. With a projective practice the distancing of critical theory is replaced by a curatorial attitude. This new paradigm in architecture, to paraphrase Dutch writer Harm Tilman, presupposes a continuous focus on the method (the “how”) that leaves the “what” and the “why” undefined. By systematically researching reality as found with the help of diagrams and other analytical measures, all kinds of latent beauties, forces, and possibilities can, projective architects maintain, be brought to the surface.

These found realities are not only activated by the projective project, but also, where possible, idealized. If all goes well in the realization of a projective design, the intelligent extrapolation of data, the deployment of an aesthetic sensibility, the transformation of the program, and the correct technology may activate utopian moments. But the utopianism is opportunistic, not centrally motivating.

Whereas projective projects are chiefly discussed in the United States, architects in the Netherlands, in other European countries and in Asian have for some time been pursued in practice. Before we look at some examples, we must pause to consider the nature and failure of its predecessor, critical architecture. On the one hand, projective practice is inspired by personal and strategic motives. After all, if you want to succeed in a new generation, it’s a good idea

to contrast your own position with that of the preceding generation. On the other hand, the critical tradition has itself handed projective architecture the arguments against dreaming totalizing dreams, against designing speculative systems that offer a comprehensive picture of what reality should be.

Disenchantment

Between the end of the Second World War and the beginning of the 1970s, many architects came to the conclusion that Modern architecture, rather than fostering emancipation, encouraged repression and manipulation. The depressing discovery that hopeful dreams can end in nightmares prompted prominent members of the architectural community—Kenneth Frampton, Manfredo Tafuri, Aldo Rossi, and Aldo van Eyck, among others—to mount a recalcitrant opposition to the commercial and populist city. They believed that instead of being a prisoner of modernity, architecture should mount continuous opposition to capitalist society. Quite apart from the fact that it operates in the margins of society and is often reserved for the elite, the creativity of critical architecture depends on dealing with very things it finds repugnant.

As Theodor Adorno remarked, “Beauty today can have no other measure except the depth to which a work resolves contradictions. A work must cut through the contradictions and overcome them, not by covering them up, but by pursuing them.” The void in the Jewish Museum by Daniel Libeskind in Berlin memorializing the Holocaust is an example of the beauty Theodor Adorno is after. The horror of Fascism as a dark shadow of disaster present in this void gives the museum its symbolic meaning. Jean Nouvel avoids critique through the creation of symbolic meaning conveyed obliquely through form. Nouvel wants to break the enchantment of our mediatic world with a strong and strange presence that leads to a kind of seductive contemplation. His objects are unidentifiable, inconsumable, strange. This uncanny architecture must be developed, according to social theorist Jean Baudrillard, to reach the inexplicable, a reality so ineffable that it can counteract the oversignification of everything in our culture of transient junk images. The alien language of Nouvel’s architecture has the aura of nothingness, or, in the words of Paul Virilio, of a mute and silent space in radical opposition to the surfeit of our design culture. Instead of the negation of our broad cultural situation found in the work of Daniel Libeskind or Jean Nouvel, Diller + Scofidio, as analyzed by Michael Hays, “produce a kind of inventory of suspicion. They capture the salient elements of a given situation ‘or problem,’ register them, and slow down the processes that motivate them long enough to make the working perceptible, just before the whole thing again slips back into the cultural norm, beyond our critical grasp.”

Critical Regionalism, another form of critique, is a reaction against the rootlessness of modern urban life. It seeks durable values in opposition to our culture of mobility (it is no coincidence that Critical Regionalists see the car as a horror). Critical Regio-

nalism locates its resistance in topography, anthropology, tectonics, and local light. It doesn't look for confrontation, as do Eisenman, Libeskind, Nouvel, or Diller + Scofidio, but is critical in its withdrawal from urban culture, and in its self-questioning and self-evaluating. According to Alexander Tzonis and Liane Lefaivre, its place-defining elements have to create a distance, have to be difficult, and should even be disturbing to overcome the regional illusions of the familiar, the romantic, and the popular. Critical architecture supposedly does not compromise itself since it tries to dismantle or distance itself from the logic that leads to exploitation. Yet, because of its constant need to unmask the forces to which it is opposed, it is condemned to engage at the scenes that threaten its effectiveness. As such, critical architecture is more reactive than proactive.

Critical architecture in general rests on a self-affirming system of theoretical and ideological convictions: "Look at me! I'm critical! Read me!" Somol and Whiting rightly remark that critical architecture proceeds from a preconceived legibility. It is an architecture that brooks no alternative interpretations. Unless the critical theory and vision are legible in the object, the object fails. Critical architecture is opposed to the normative and anonymous conditions of the production process and dedicated to the production of difference. Criticism reveals the true face of repressive forces, and this view of power is supposed to promote political awareness. Criticism is critical architects' only hope. Much of this criticism is concentrated in formalist and deconstructive theory and has a textual and linguistic bias. Other critical positions, such as those of Aldo van Eyck and the early Herman Hertzberger, and of Critical Regionalism, try to create alternative worlds, "utopian islands" floating in seas of anonymity and destruction.

Although I have much sympathy for Critical Regionalism, it is too nostalgic for a lost, mainly rural landscape, too comfortable and marginal, too much in love with architecture (rather than the life that architecture can help script). Preferable, it seems to me, are works that operate with and within society at large and that set a collective and public agenda in direct communication with modernization. The victimology of critical theory leaves no room for plausible readings capable of completing a project in the mundane context of the everyday (including that of alienation and commodification). Estrangement must not be thought of as something to overcome, but as a position from within which new horizons can open. Although the urban, capitalist, and modern everyday is pushing towards increased homogeneity in daily life, the irreconcilable disjunctions born in a postindustrial city full of anachronistic interstices make it impossible to think of modernization as only negative. Michel de Certeau's work confirmed the impossibility of a full colonization of everyday life by late capitalism and stressed that potential alternatives are always available, since individuals and institutions arrange resources and choose methods through particular creative arrangements. Often critical experts and intellectuals prefer to think of them-

selves as outside everyday life. Convinced that it is corrupt, they attempt to evade it. They use rhetorical language, meta-language, or autonomous language—to paraphrase Henri Lefebvre—as permanent substitutes for experience, allowing them to ignore the mediocrity of their own condition. Critical practices reject and react unsubtly to the positive things that have been achieved in contemporary society, such as the vitality of much popular culture, including its hedonism, luxury, and laughter.

After critique

Instead of assailing reality with a priori positions or resistance, as critical architecture does, projective practices analyze the facts and, in the process of creation, make micro-decisions capable of transforming a project in concrete and surprising ways. The architect waits and sees in the process of creation where information leads him or her. As Michael Rock recently remarked, "Much of the strange shapes of recent Dutch architecture can be attributed to the devotion to the diagram, and the authorial absolution it grants. By taking traditional Dutch pragmatism to absurd, deadpan extremes, the designer generates new, wholly unexpected forms. Some of Droog Design embodies this absurdist-hyper-rationalism. The designer simply continues to apply the system until the form appears in all its strangeness. Dutch design seems intent on erasing the sense that any designer imposed any subjectivity."

The touchstone here is not subjective vision but an addiction to extreme realism, a realism that is intended to show no theoretical or political mediation, a kind of degree zero of the political, without thought about the consequences of the social construction it would lead to in reality. The extreme realities the projective is obliged to confront are the cyborg; the information society; the global migration of money, people, and imagination; shopping; fashion; media; leisure; and the coincidence of the enormous effectiveness and absolute abstraction of digitization. In other words, this practice brings to its extreme the consequences of the processes of commodification, alienation, and estrangement that constitute the contemporary motor of modernity.

For projective practices, dreaming is no longer necessary, since even our wildest dreams are incapable of predicting how inspiring, chaotic, liberating, and dynamic reality can be. The intelligence a project is able to embody in negotiation with reality is what matters. According to the proponents of projective practices, involvement, even complicity with given conditions, rather than aloofness, is more productive than dreaming of a new world. Projective practices respect and reorganize the diverse economies, ecologies, information systems, and social groups present during the process of creation. Projective architecture also promotes a return to the discipline in a pragmatic and technical approach that takes account of the interdisciplinary influences that play a role in the realization of projects. Central to projective practice is the question of what architecture is able to express as material reality. The paternalistic "we know best" attitude that has long hindered criti-

cal architecture is a thing of the past. And architecture is allowed to be beautiful without any tortured worrying over accompanying dangers of superficiality or slickness. We no longer have to say "sorry," according to Robert Somol. Often projective architects, like Foreign Office Architects, have no idea what they seek except apolitical architectural knowledge driven only by technology and instrumentality. Others speak about beauty (the theme of the 2007 Documenta exhibition in Kassel), technical knowledge, and in some cases bottom-up self-organizing systems.

The question now is what projective practices can affect in actuality. From my perspective, they come in three basic types in many recent realized projects in the Netherlands, types that display "projective autonomy," "projective mise-en-scène," and "projective naturalization." As we shall see, projective autonomy confines itself primary to models of geometry. Projective mise-en-scène and projective naturalization, by contrast, experiment with architecture as infrastructure. Projective autonomy tries to restore contact with the user and the contemplator through passive experience, while projective mise-en-scène and projective naturalization seek interaction. While projective autonomy is interested in form—what the aesthetic by its own means is able to communicate—the projective mise-en-scène seeks the creation of theatrical situations, and projective naturalization seeks strictly instrumental and operational systems. In the practices in the Netherlands I am about to discuss, architects are not theorizing their work as "projective"; rather they are practicing and making in ways that fit this American concept.

Projective autonomy

The architecture of Claus & Kaan, Rapp + Rapp, and Neutelings Riedijk reveals what I am calling "projective autonomy." The meticulously crafted forms (a return to the discipline) characteristic of their projective strategy offer comfort and reassurance. Projective autonomy revolves around the self-sufficiency of tasteful, subdued form, which, notwithstanding the vicissitudes of life or passing dreams, is in theory capable of enduring for centuries. In many cases it appears as a modest architecture that combines functional, economic, and representational requirements in an efficient, aesthetic, and sustainable manner. The preference for tranquility and harmony, for aloofness from change, means that in projective autonomy we are dealing with a conventional or limited projective practice. Projective autonomy is not concerned with movement, complexity, or any of the other dynamic processes that can be used to legitimize projects, but with relatively stable cultural and economic values.

Rapp + Rapp work with received architectural language, with the internal structure of architectural typologies as the residuum of the historical and the contemporary city, very much in the spirit of the early less figurative work of Aldo Rossi, Hans Kollhoff, and Colin Rowe. Thus the foyer in Amsterdam's Bos en Lommer district is a variation of the classic atrium typology. For Claus & Kaan, the organizing principal



is not historical typology but the typographic autonomy of a building—I am referring not so much to the architects' fondness for letters and numbers as to the way they "interspace" the building—to the rhythm of thick and thin spaces by which the individual elements, from the smallest detail to the entire volume, are ordered. Just as the typographer selects his typeface and searches for the most appropriate spacing, so Claus & Kaan deal in a craftsmanly and repetitive manner with windows, columns, doors, facade panels, and volumes. They pursue a conventional architecture that inspires confidence and eschews controversy, that is about mass, boxy volumes, light, beauty, and style. Radical chic and subversion are definitely not goals for them, but their buildings do possess some minimalist chic. The abstract language and meticulous detailing lend their buildings a self-satisfied, stylish gloss. The floating black bar with its sleek banded pattern in the main facade of the Municipal Offices in Breda reveals a certain kinship with the elegant profiling of Bang & Olufsen design. Minimal chic glosses over vulgarities with its abstract perfection.

While the buildings of Rapp + Rapp and of Claus & Kaan behave decorously and seriously, fun is given plenty of running room in the work of Neutelings Riedijk. No puritanical architecture for them, but instead good strong shapes that tell a story. Architecture, like television, comics, and other manifestations of popular visual culture, must communicate with the public. In the case of Neutelings Riedijk it is once again possible to speak of "buildings with character." Neutelings Riedijk strive for dramatic effects that offer the viewer an "everyday architectural surrealism." Their buildings are dramatis personae that have stepped into our carpet metropolis, turning their heads to survey their surroundings. Buildings in the landscape become part of the theater of life, although the leading player here is not the user but the architecture. Neutelings Riedijk are interested not in life itself, but in the autonomy of the decor against which it is played out. Their buildings may be brooding, robust, humorous, even bizarre. A critical architecture would use these powerful characteristics to sabotage the language of architecture or the norms and values of society. The "pop art" of Neutelings Riedijk, unlike that of Andy Warhol for example, is free of ulterior motives. Their buildings are intended to be autonomous characters, to radiate a unique and subversively entertaining identity that we will not easily forget. Such narrative sculpture is ideally suited to the branding game so loved by clients and cities.

Projective mise-en-scène

In the projective mise-en-scène approach favored by MVRDV and NL Architects, the user becomes an actor invited to take an active part in the theater choreographed by the architects. In these projective practices, projects are not to be contemplated; rather they throw reality forward through the help of scenarios inspired by the theatrical programs the architects write based upon the data they find within contemporary "extreme reality." Because nobody really

knows what the "appropriate" response is to the unprecedented degree of innovation and uncertainty in this reality, observing its many mutations "neutrally" is seen as essential.

In the projective mise-en-scène, the city is one huge datascape. The architects use a method based on systematic idealization, an overestimation of available clues in which it is possible to integrate even mediocre elements. The program of requirements, which sometimes seems impossible to comply with, is followed to the letter, as are the complex and stringent Dutch building regulations. But an experiment with the real world remains the basic aim: in the margins and gaps of late capitalism these architects hope to foreground unclassified realities easily seen as parts of the ordinary world, while turning them upside down by means of theatrical performances. Usually theatrical performances allow us to dream of other worlds. Not so the theatre of MVRDV and NL Architects: after observing and charting our dynamic society, they go in search of new shapes which, with the help of an inventive program and a fresh aesthetic, cater to actual and everyday demands of use. They turn life into an optimistic and cheerful play that generates new solutions while making jokes about our constantly mutating reality. Giving the flat roof of the bar in Utrecht an added function is not just a clever use of space; by putting a basketball court on the roof of this student bar, NL Architects also achieve a delightfully absurd juxtaposition of two quite different milieus. MVRDV makes "endless" interiors in which diverse programs are compactly interwoven. The architects call them "hungry boxes," boxes hungry to combine different programs in a continuous landscape. Whereas Neutelings Riedijk create representational forms that tell a story at one remove from the user/observer, MVRDV translate the program into a carefully choreographed spatial experience that incorporates the user into science fictions hidden in the everyday. When you stack all the village libraries from the province of Brabant in one huge skyscraper with the looks of an updated tower of Pisa and make individual study rooms into elevators zipping up and down the facade of books, the user suddenly takes part in a futuristic mise-en-scène.

With NL and MVRDV, we can justifiably speak of spectacular effects, of "scripted spaces" that steer experience (especially via the eye) in a particular direction. While NL makes jokes and develops a trendy lifestyle typology without bothering too much about providing the design with a data-based, pseudo-scientific alibi, MVRDV looks for new spatial concepts capable of giving our deregulated society the best imaginable spectacular shape.

In projective mise-en-scène, it is not the autonomous force of the type, of chic minimalism, or of expressive decor that is given free rein—as in projective autonomy—but the daydreams alive in society. Objects are not important as things in a projective mise-en-scène; they are there to be used as a screen onto which fragments of our extreme reality can be projected. (On the Dutch pavilion at the Hannover world expo, MVRDV projected all kinds of Dutch data clichés—the artificial landscape, the dunes, tulip

fields, a forest, and windmills.) As in the social sciences, objects are seen as the carriers of everyday culture and lifestyle. The architecture is a co-producer in the embodiment of cultural and social meaning. In projective mises-en-scène, everyday life is magnified by the spectacular decor that the architect assembles from data that reproduce the hidden logic of contemporary society. Instead of continuing to hide the more than sixteen million pigs in thousands of pitch-roofed bioindustry barns spread over the picturesque countryside of the Netherlands, MVRDV proposes that it is more efficient and animal-friendly to house pigs in high-rise flats in the harbor of Rotterdam. Suddenly—without any value judgment—the facts that there are more pigs than people in the Netherlands and that pigs can be happy in high-rises with a view—looks plausible. The shock effect of such a surreal and pragmatic mise-en-scène—like the Benetton billboards by Olivier Toscani with an AIDS patient dying in a living room—will immediately grab our attention. But if this bewildering realistic mode of representation is interested in either a better world or in exposing our Brave New World remains uncertain. The fables that lie hidden in the everyday are made visible by MVRDV's opportunistic imagination and make users into leading actors, as in the "Medical Center Pajama Garden" in Veldhoven. Instead of hanging around the sterile corridors and other introverted spaces typical of a hospital, patients can relax in their pajamas daydreaming of the Mediterranean among olive trees and other surreal "Mediterranean" set pieces.

Dreaming about utopias has lost its appeal. The everyday is so rich in fantasies that dreaming of a different world outside the existing one is no longer necessary. Like Steven Spielberg, architects must provide new representations that everyone can enjoy. Entertainment first confronts you with dystopias (e.g., sixteen million stacked pigs), then guarantees a happy ending by glossing them over with "pragmatic solutions" ensuring conformity. The attitude is the putatively cool "Whatever."

Projective naturalization

The limitation of projective mise-en-scène is that, while it is busily projecting meaning onto things, it forgets that things can themselves convey meaning, can be sensitive and active, and can activate processes in both the eye and the body. That performative capacity is at the heart of practices that follow the route of what could be called "projective naturalization." In the Netherlands, projective naturalizations have been developed by, among others, Oosterhuis.nl, UN Studio, Maurice Nio, and NOX Architecten. They featured largely in the recent "Non-Standard Architectures" exhibition in Paris. Projective naturalization is not about signs, messages, codes, programs, or collages of ideas projected onto an object, but about technologies that allow matter to be performative.

Architect Lars Spuybroek of NOX is not interested in technology as a way of regulating functions and comfort. He sees it as a destabilizing force whose function is to fulfill our craving for the accidental by

providing a variety of potentialities and events. "With the fluid merging of skin and environment, body and space, object and speed, we will also merge plan and volume, floor and screen, surface and interface, and leave the mechanistic view of the body for a more plastic, liquid, and haptic version where action and vision are synthesized," he writes. What geology, biology, and even history have taught the architects of projective naturalization is that mutable processes generate far more intelligent, refined, and complex systems than ready-made ideas ever can. This non-conventional architecture comprehends many shapes and schools. What these manifestations have in common with nature is that the shapes they produce exhibit similarities with the structures, processes, and shapes of biology. The properties of these buildings change in response to changing conditions, just as nature does. A facade is not simply a shell, but a skin with depth that changes in response to activity, light, temperature, and sometimes even emotions.

A blobbish interactive "D-tower" designed by NOX is connected to a website at which the city's inhabitants can record responses to a questionnaire, designed and written by artist Q.S. Serafini, about their everyday emotions: hate, love, happiness, and fear. The answers are graphed in different "landscapes" on the website that show the valleys and peaks of emotions for each of the city's postal codes. The four emotions are represented by green, red, blue, and yellow, and determine the colors of the lamps illuminating the tower. Each night, driving through the city of Doetinchem, one can see which emotion is most deeply felt that day. A host of measurable data and technologies gives rise to a sophisticated metabolism that, as in Foreign Office Architects' Yokohama Terminal, channels the flows of people, cars, ships, and information like blood cells through and near the organism of the building. The project tries to function without obstacles or other complications and avoids communicating cultural meaning through shock, as does the work of MVRDV.

Projective naturalization projects are not rough or unfinished like many projective mise-en-scènes, but smooth and fluid. It is not ideology but the (wished for) instinct of artificial organisms that ensures that complex processes are operating appropriately. Buildings are intended to function like bodies without heads following complex biomechanical logic. When Foreign Office Architects exhibited their Yokohama terminal at the Venice Biennale, they showed sections of a body scan parallel to the one of the terminals, suggesting that the logic of a building should resemble the body's. The foreign presence of forms generated by the "genetic manipulation" of data and technology in projective naturalizations helps prevent instant categorization of these projects as good or bad, beautiful or ugly. Judgment is deferred. The building rebuffs immediate consumption as symbol or myth; instead it invites people to use it, to interpret, to enter into relations, to step into a stream of stimuli organized by matter. More than ever a building is able—by means of the new digital

design methods and computer-controlled production of complex 3D elements ("advanced prototyping")—to behave like an organism.

In contrast to projective mises-en-scène, projective naturalizations are not interested in projecting scenarios onto objects related to society, religion, power, politics, globalization, or individuals. Projective naturalizations possess a super-functionality that revolves around movement, self-organization, and interactivity. The intelligence of the project does not reside in a capacity for reflection, in offering a representation for or against something, but in activating open processes that can supposedly function automatically in accord with the flows of the status quo. Projective naturalizations are about modulating precise and local decisions from a mechanistic perspective interested in open, self-organizing systems that allow flows of consensus to follow their different trajectories with the aid of an advanced construction processes. Grand dreams and other paradigms—except those of advanced technology and design expertise—are of little relevance. While concentrating on organic abstractions, projective naturalizations totally neglect the fact that every appropriation of a project depends on narratives of use—is about the interaction between social behavior and a given objective condition. What projective naturalizations tend to forget is that our social actions and behavior, not our biological bodies, constitute our identities.

Larger ambitions

Breaking with criticism, a passion for reality and a return to what architecture as a discipline is capable of projecting are essential to make the most of the many possibilities inherent in the "second modernity." Instead of predicting the future, we have to be attentive to the unknown knocking at the door. Projective practices also demonstrate that the question is not whether architecture should participate in late capitalism. That is a given. But what form this relationship with the market should take is an ethical and political question that cannot be curated only in pragmatic, technical, or aesthetic terms.

The projective practices described here create spaces cut from the same cloth as the garments of the ruling systems. As such they confine themselves to forms of comfort enjoyed in particular by the global middle class. Apart from fear of confrontation with the unknown, the chief concerns of this middle class are the smooth processes that guarantee its rights to power, individualism, career, identity, luxury, amusement, consuming, and the infrastructure that makes all this possible.

This totalitarianism of difference, of individual rights—celebrated as the "multitude" of neoliberalism—overlooks the fact that it is essential to pay attention to the collective interests of the world population (including that of the transnational middle class). Instead of the paradigm of difference, we should vivify a paradigm of sameness and supra-individual responsibility. Culture is now all about diversity, flexibility, and the search for permanent novelty and effect that a project initiates, about how an

object can relate to the market as an open supposedly neutral platform. This is a strategy without political ideals, without political or socio-historical awareness, that is in danger of becoming the victim of a dictatorship of aesthetics, technology, and the pragmatism of the blindly onrushing global economy. Instead of taking responsibility for the design, instead of having the courage to steer flows in a certain direction, the ethical and political consequences arising from the design decisions are left to the market, and the architect retreats into the givens of his discipline. In that way, all three projective practices described here are formalistic.

The positive thing about projective practices is that in the making of a project, under the influence of the material, the economy, the construction, the form, the program, the specific context, and with the help of architectural knowledge and instruments, projections can be tested and developed. In the very act of walking, projective practices create their paths. In the making of work, reality projects itself.

What these projective practices fail to see, however, is that utopian dreams are necessary in order to develop in a project a perspective that reaches beyond the status quo. I am not suggesting that utopian dreams can be realized, but that such dreams provide frames of reference for political action. Utopian dreams also enable us to make a detached diagnoses of the present. This moment of exile from the addiction to reality could make us aware of our own inevitable and implicit value judgments, of the fact that excluding political and social direction itself sets a political and social direction. It is the interaction between the dream of utopia with reality that could help a projective practice develop a new social perspective. What should fascinate projective practice is how it might inflect capitalism towards democracy.

The only problem is that so far almost nobody has been prepared to rethink the now-eroded concept of democracy or to carry out research into what democracy could mean today in spatial terms. Talking about democracy is simultaneously a taboo and a fetish. We treat the word democracy as a palliative that relieves us from having to think hard about its realization.

If we were to dream about new forms of democracy, we would develop visions that shake off the current political ennui, the blind pursuit of the market, and our incessant navel-gazing. But instead it looks as if we have nodded off. Do we really derive so much enjoyment from the addictive consumption of comfort, design trends, technology, and countless mutually indifferent differences? Isn't it time to wake from our deep sleep and again dream of utopias?

Roemer van Toorn, head of the Projective Theory program and Ph.D. researcher Delft University of Technology (Berlage Chair), is author of the *In Search of Freedom in Contemporary Architecture: From Fresh Conservatism to Radical Democracy* and the photo book *Society of The And* (December 2005).