

stanje stvari

miha dešman



uvodnik
esej
predstavitev
intervju
natečaj
kritika
pogovor
predavanje
prevodi

nekateri veliki projekti v Ljubljani



Slika 1: Ljubljana, pogled iz Gradu. Foto Miran Kambič.

Pogled na Ljubljano in Slovenijo iz zraka pokaže, da je bilo planiranje pri nas že dlje časa zelo obrobna tema, če sploh. Hitro napredujoča suburbanizacija in kaotična pozidava krajine je izraz individualizirane družbe. Idilično središče obdajajo periferije, ki se raztezajo v vse smeri. Visoke soseske ob polnih vpadnicah se izmenjujejo z industrijskimi conami in nakupovalnimi središči. Vse pa je garnirano z nepreglednimi preprogami individualnih hiš, malih blokov, garaž in delavnic. Vmes so redke preživele kmetije, pa preraščena vaška jedra, ki jih označujejo cerkvice. Ta vzorec se navzven sicer redči, a se sploh ne zaustavi.

Ljubljana in Slovenija sta z graditvijo avtocest zares postali enotna urbana regija med Alpami in Mediteranom, saj lahko v eni uri z avtom dosežeš kate-rokoli mejo: Italijo, Hrvaško, Avstrijo, Madžarsko. Ljubljana tako deli probleme in priložnosti vse države.

V Ljubljani se je zadnjih nekaj let projektiralo in gradilo sto na uro. A od izgradnje kompleksa Trga Republike je bilo zgrajeno kaj malo stavb, ki bi kot nova plast arhitekturno identiteto mesta dopolnile. Nekateri poskusi oblikovanja novih landmarkov so čudni, tako na periferiji kot bliže centru.

Arhitekturna kvaliteta v glavnem nima pravih pogojev. Developerji težijo za kvadratnimi metri, ki se bodo poceni zgradili in hitro prodali. Ta princip pospešeno uničuje mesto in njegovo okolico. Urejene predmestne soseske vil se polnijo s prizidki in špekulativnimi nadomestnimi gradnjami, ki segajo do skrajnih meja dovoljenega in še čez. Nekatere arhitekturne pisarne so se specializirale za slalomiranje med predpisi in birokrati. Kupiš parcelo s staro hišo, jo podreš, podkletiš parcelo do njenih meja in tako dobiš število parkir-

nih mest. Iz števila parkiršč izračunaš število stanovanj. Nato predvidiš večja stanovanja (1,5 PM na stanovanje, in določiš gabarite, ki so na skrajnih mejah dovoljenih odmikov in višine, po možnosti še z več etažno mansardo. Število stanovanj investitor med gradnjo podvoji, tako da vsako razdeli na pol. Vse bo zgrajeno po minimalnih standardih kvalitete in vgrajenih materialov, sanitarna keramika bo z razprodaj, tenkoslojni omet bo živih barv in okna bodo plastična – bodo pa tesnila. Vse skupaj se bo oglaševalo in prodajalo kot nadstandard, zaslužek investitorja bo bajen. Kriza je v zadnjem letu tak način investiranja, ki dela prostoru neznansko škodo, vsaj nekoliko zavrla.



Slika 2: BTC City.

Ljubljana je mesto, ki ima že dalj časa resne težave. Mestno središče se programsko prazni, postaja turistični disneyland. Na obrobju je zrasel BTC City, ki ima 370.000 m² površin in več kot 18 milijonov obiskovalcev vsako leto. Po drugi strani pa ključni mestni projekti stojijo, javne investicije so praktično stagnirale že 20 let. Problem je šibkost mesta kot javnega investitorja. Tudi država prestolnici primerne gradnje ni sposobna artikulirati. Ko mesto in država nista aktivna igralca, iniciativo seveda prevzamejo drugi. Mesto pomanjkanje kapitala skuša nadomestiti z javno-zasebnimi partnerstvi in zasebnimi investicijami. Pri tem nima vedno srečne roke. Učenje na napakah pa pomeni zelo drago šolo.



Slika 3: Primerjava Zgodovinsko središče Ljubljane - BTC City. Vir: A.S.Ostan, Google maps.

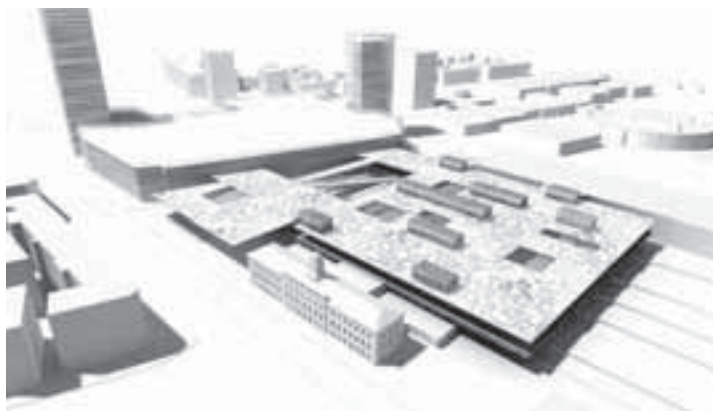
Pred zadnjo krizo so se pojavili pritiski špekulativnega kapitala za gradnjo visokih objektov ob robu mestnega središča. Zaenkrat so projekti večinoma še na papirju in vprašanje je, kateri med njimi bodo v doglednem času zrastle v ljubljansko nebo.



Slika 4: Novi Kolizej, Neutelings-Riedijk Architects, 2004-2008. Render znižanega Novega Kolizeja, pogled iz Argentinskega parka.

Prvi tak primer je »Novi Kolizej«: zasebni investitor je že leta 2004 kupil propadajoči spomeniško zaščitni objekt iz 19. stoletja in se lotil uresničenja ideje, da stavbo poruši in na njenem mestu zgradi »Novi Kolizej«, z operno dvorano ter poslovno trgovsko in stanovanjsko vsebino. Projekt je problematičen, ker je programsko prevelik, ker posega v mestno silhueto na občutljivi lokaciji, pa tudi, ker je od začetka pravno vprašljiv. Doživi spontan upor večine arhitekturne stroke. Investitor vztraja in skuša z lobiranjem in izsiljevanjem (torej s taktiko palice in korenčka) obrniti rešitev v svoj prid. Primer pokaže, da je v Ljubljani zelo težko (morda pa kljub vsemu možno) izpogajati in za nazaj legalizirati v izhodišču nezakonito nepremičninsko operacijo. V fazi usklajevanja in razvoja projekta sta nizozemska arhitekta prisiljena najvišji stolp znižati na višino Nebotičnika. V demokratičnem okolju se spomeniki postavljajo in tudi rušijo sporazumno. To bi verjetno moralo veljati tudi za »Novi Kolizej«. V strokovnih krogih še vedno ni zamrla ideja, da bi na tej lokaciji nastalo nekaj boljšega na podlagi regularnega natečaja

Projekt, ki im še daljšo brado, je projekt za Šumi, ki naj bi bil vreden cca. 50 milijonov evrov. Po izboru natečajnega projekta arhitekta Borisa Podrecce sta se program in kapaciteta nekajkrat spremenila, vse pa kaže, da še vedno ni niti dokončnega programa niti projekta. Starega Šumija ni več, planke pa ostajajo, kot izgleda, še za naslednje desetletje.



Slika 5: Poglobitev železnice in Potniški center Ljubljana, natečajni projekt nove potniške postaje studia Ravnikar-Potokar, 2008. Vir: MOL.



Slika 6: Poglobitev železnice in Potniški center Ljubljana, natečajni projekt nove potniške postaje studia Ravnikar-Potokar, 2008. Vir: MOL.



Slika 7: HOK, Helmut Jahn, Potniški center Ljubljana, komercialni del. Dnevni pogled. Vir: Emonika, 2009.



Slika 8: HOK, Helmut Jahn, Potniški center Ljubljana, komercialni del. Dnevni pogled. Vir: Emonika, 2009.

Največji projekt, ki vključuje javno infrastrukturo in zasebna vlaganja je nova prometna glava - železniška in avtobusna postaja. Ta je povezana tudi z vprašanjem poglobitve železnice. Zato je ključni projekt, ki bo v mestno središče vrnil ekonomsko in urbano moč ter potencial, ki so medtem pobegnili v BTC. Arhitekturna stroka v Ljubljani že od prve polovice 20. stoletja vztrajno predlaga poglobitev železnice. Proga, ki Bežigrad odreže od centra, v središču mesta blokira 10 ulic in ustvarja prometni kolaps v Ljubljani; obenem pa zaseda več kot 450.000 kvadratnih metrov najbolj kakovostnih zazidljivih površin, in to v času, ko se v Ljubljani načrtuje množična zidava stanovanjskih in poslovnih objektov, ki Ljubljano po nepotrebnem širijo na njeno obrobje in katerih postavitev demografske projekcije ne upravičujejo. Edvard Ravnikar je že v petdesetih rešitev za Ljubljano videl v poglobitvi železniške trase. V tekstu Ljubljana čez 50 let je zapisal, da bi morali v slovenski prestolnici rešiti predvsem 'odrešilni železniški voz', in sicer zato, ker »vozla ne rešujemo za vlake, ampak za ljudi, kajti še tako gladek potek proge tam, kjer ni potrebna, ne odtehta, četudi slabega, ki koristi prebivalcem. Železnica v Ljubljani je urbanistični problem in bi ga tako morali tudi reševati.« Poglobitev železnice v Ljubljani je primer prostorsko časovnega načrtovanja, ki je do danes spodletelo že nekajkrat, kljub vsej strokovni utemeljenosti. Po zagotovilih predstavnikov mestnega urbanizma bo poglobitev omogočena naknadno, po izgradnji nivojske postaje in komercialnega središča z 200.000 m² in vrednostjo cca. 350 mio eur. Nov kompleks bo posegel v silhueto mesta, pri čemer je eden od problemov tudi njegova »konfekcijska« arhitektura.



Slika 9: Zmagovalni rešitvi na natečajih za stolpnice, k naj bi zaključili Severna Ljubljanska vrata, desno projekt arhitekta Aleša Collonija, investor Bavarski dvor d.o.o., levo projekt Borisa Podrečce in Sandija Pirša, investor Immorent d.o.o. Vir: Arhiforum.

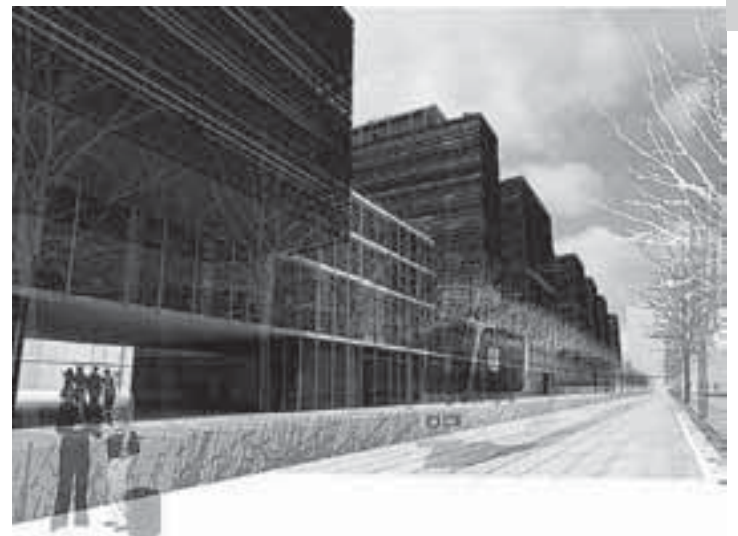
V teku je ureditev območja okoli ljubljanske železniške postaje. Nov večnamenski kompleks Emonike, naj bi madžarski investor podjetje Trigranit gradil po projektu londonskega biroja HOK, najvišjo stolpnico (100m) pa je

zasnoval Helmut Jahn iz ameriške firme Murphy/Jahn. Kompleks je kombinacija poslovne stavbe, nakupovalno-zabavišnega središča, hotelskega in kongresnega centra ter stanovanjskega kompleksa in naj bi v mestu ustvaril nov prostor za srečanja, življenje, delo in zabavo. Gradil se bo v partnerstvu med zasebnim investitorjem in državo oz. državnimi železnicami. Nova avtobusna in železniška postaja ter nova potniška dvorana po projektu biroja Ravnikar-Potokar naj bi močno izboljšali kakovost potniških storitev za obiskovalce Ljubljane.

Zraven postaje, na Bavarskem dvoru čaka na realizacijo še ena arhitekturno urbanistična zgodba, Severna ljubljanska vrata. Tudi tu je predzgodovina bogata. Arhitekt Milan Mihelič je zmagal kar štiri natečaje za ožje in širše območje Bavarskega dvora in Dunajske ceste, žal pa zaradi lokalnih in kapitalističnih interesov njegova zamisel ni bila nikoli izpeljana do konca. Izvedeni sta poslovna stolpnica S2 (1969–80) in mednarodna telefonska centrala (1972–78), ki sta vsaka zase, čeprav le del nerealizirane celote, veliki deli slovenske arhitekture 70-ih let. Na dveh javnih natečajih izbrani rešitvi bosta, če bo prišlo do realizacije, obeležili vstop v ožji mestni center z novim arhitekturnim navedenim. Problem je le, da bodo bodoča vrata s svojimi dobrimi 70m (72m) prenikza za svojo simbolno vlogo, ko (in če) bo nasproti zrasla skoraj 30 m višja stolpnica Emonike.



Slika 10: Zazidalni načrt za območje potniški center Ljubljana. Leta 2009 je bila sprejeta dopolnitev, po kateri bo postajna dvorana nad tiri in omogočena poglobitev železnice.



Slika 11: Ravnikar-Potokar arhitekti, natečajni projekt za novo sodno palačo v Ljubljani.

V območju zazidalnega načrta nove ureditve območja potniškega centra so v pripravi še nekateri drugi projekti. Ob Masarykovi cesti naj bi zrasla nova sodna stavba. Končno se Ljubljani spet obeta pomemben državni projekt. Na natečaju je zmagala skupina Ravnikar-Potokar arhitekti. Izid je sprožil vroče polemike o pravilnosti izbora, spričo togo zastavljene projektne naloge, ki je onemogočala izbor res optimalne rešitve.



Slika 12: Stolpnica Veletekstila na Masarykovi, Rok Klajnšček in sodelavci.



Slika 13: Stolpnica Veletekstila na Masarykovi, Dekleva Gregorič arhitekti.

V nadaljevanju Masarykove je lokacija Veletekstil, za katero sta bili na natečaju podeljeni dve enakovredni nagradi za dve rešitvi. Eno so pripravili v ateljeju Roka Klajnščka, drugo pa Dekleva Gregorič arhitekti. Tudi ta stolpnica naj bi bila visoka 72m.



Slika 14: Zmagovalna rešitev na natečaju za poslovno stanovanjski kompleks Situla v okviru ZN za območje potniški center Ljubljana.

Ob Vilharjevi cesti je v gradnji večnamenski stanovanjsko poslovni kompleks z imenom Situla. Stolpnica bo visoka 72m. Na javnem natečaju je zmagal biro Bevk Perović arhitekti, investitor je Tridana d.o.o., kompleks z vrednostjo okrog 95 milijonov evrov je v gradnji.



Slika 15: Preobrazba območja Tobačne tovarne, investitor Imos d.d., zmagovalni natečajni projekt, Dekleva Gregorič arhitekti, 2006., Vir: MOL.



Slika 16: Preobrazba območja Tobačne tovarne, zmagovalni natečajni projekt, Dekleva Gregorič arhitekti, 2006., Vir: MOL.

Projekt preobrazbe območja nekdanje Tobačne tovarne ob Tržaški cesti bo z novimi vsebinami razširil program najožjega mestnega središča Ljubljane. Gre za zasebni projekt, investitor je IMOS d.d. Natečajna komisija je kot najboljšega izbrala načrt Dekleva Gregorič arhitektov, ki predlagajo postavitev grozda stanovanjskih stolpnic ob stiku območja s Tivolijem, programsko prenovu obstoječih in spomeniško zavarovanih tovarniških poslopij in izgradnjo visokega nebotičnika s hotelom na križišču Tržaške s Tivolsko cesto. V novi Tobačni bodo programi mešani. Na skupaj 140.000 kvadratnih metrih novih in zdajšnjih obnovljenih površin bodo muzeji, večnamenske dvorane, gostišča, diskoteka, telovadnice, trgovski prostori, poslovni prostori, hotel in številna kakovostna stanovanja.



Slika 17: Dunajski vogal.

Downtown ob križišču Dunajske s severno obvoznico se še ni povsem uspel vzpostaviti kot močno urbano žarišče, je pa poučen poligon različnih poskusov kreiranja prepoznavnih arhitekturnih oblik. Z nadaljnjo urbanizacijo in zgoščevanjem bo morda le zaživel kot nov privlačen pol mesta na severnem izteku magistrale. Njegov protipol – načrtovani Južni center na Barju pa je vsaj zaenkrat še nepotreben.



Slika 18: Prostorski prikaz kompleksa novega štadiona Stožice, Sadar Vuga arhitekti.



Slika 19: Fotografija gradbišča. Vir Skyscrapercity.

Blizu je lociran projekt je izgradnja novega stadiona, ki ga načrtujejo Sadar Vuga arhitekti. Projekt, ki ga investira družba Grep d.o.o v javno-zasebnem partnerstvu z mestom Ljubljana je v realizaciji. Stadion bo imel dobrih 16.000 sedežev, dvorana 12.000, celotni kompleks pa bo imel še 90.000 m² velik nakupovalni center ter preko 3500 PM in 100 za avtobuse. Komercialni del načrtujejo Ofis arhitekti.



Slika 20: Karta Ljubljane z avtocestnim sistemom in lokacijo BTC Citya.



Slika 21: Stolpnice Gemini, BTC City.

V bližnjem BTC City naj bi se prav tako gradile najvišje ljubljanske stolpnice. Par ovalnih stolpnic Gemini bo imel preko 50.000 m² poslovnih površin, stolpa pa bosta visoka skoraj 70m. Projekt naj bi stal okrog 65 milijonov evrov, vključeval pa naj bi tudi kongresni center. Gradnja naj bi se pričela prihodnje leto.



Slika 22: Kristalna palača, BTC City.



Slika 23: Kristalna palača, BTC City.

V BTC City pa se že gradi poslovni kompleks Kristalna palača, 35.000 m², višine 90m, Arhitekturnega biroja Atelje S. Investitor je BTC.



Slika 24: Partnerstvo Šmartinka, največji javno zasebni projekt v Ljubljani, natečajna rešitev, urbanistična zasnova predela, Hosoya Schaefer Architects, Zürich, 2008/2009. Vir: MOL.



Slika 25: Partnerstvo Šmartinka.

V vplivnem območju BTC je v pripravi še en megaprojekt - projekt urbane prenove kar 230 hektarjev velikega področja ob Šmartinski cesti, območja Ljubljane, ki se bo v 21. stoletju verjetno najbolj razvijalo. Zato moramo mednarodni natečaj za ureditev območja Šmartinske šteti za pomemben korak v (pre)oblikovanju mesta. Bistvo načrta je ureditev tako imenovanega malega Manhattana, jedrnega parka, okoli katerega bodo razporejena programska vozlišča. Švicarski arhitekti so si zamislili velik park, obkrožen s skupino nebotičnikov, ki bo v osi današnje Kavčičeve ceste z zeleno alejo oziroma bulvarjem povezan z mestnim središčem. Marcus Schaefer, arhitekt iz skupine prvonagrajencev, pravi, da so želeli na območje vnesti urbanost: »Park smo si zamislili kot vmesnik med starejšim in tradicionalnejšim delom območja ter novejšim in fleksibilnejšim delom.« Nad parkom in trgov BTC naj bi se dvigala skupina stolpnic z največjo višino 120 metrov. Celotno območje bo z mestom povezal nov bulvar, namenjen pa predvsem javnemu prometu – tramvaju in pešcem. Projekt je zasnovan kot dogodkovna linija, vzdolž katere se zvrstijo različne programske vsebine, povezane tudi z dejavnostjo zasebnih družb, ki so k natečaju pristopile.

Kot rečeno, mestu Ljubljana najbolj primanjkuje ključnih javnih investicij. Država v mestu gradi prizidek in prenovo Opere, obnovila je Moderno galerijo, gradi Muzejsko četrt na Metelkovi, poleg že omenjene sodne palače namerava graditi umetniške akademije na Roški in najbrž še kaj (Gledališče na Južnem trgu, Novi NUK ...). Vsekakor pa ostaja nedorečena dolgoročna reprezentacija države v mestu s pomembnimi državotvornimi programi, kot so nova vladna palača, predsedniška palača, vladna četrt, stavbe ministrstev itd.



Slika 26: Nova tovarna Rog.

Pripravljajo se tudi nekatere pomembne mestne investicije. Prva med njimi je Center sodobne kulture v nekdanji tovarni Rog. Gre za preobrazbo industrijskega kompleksa iz prve polovice 20. stoletja v večnamenski, kulturni in stanovanjsko-poslovni center za 21. stoletje. Na mednarodnem natečaju je bila izbrana rešitev Borisa Bežana s sodelavci.



Slika 27: Območje Cukrarne.



Slika 28: Nova Cukrarne, notranjost.

Mestna občina je izpeljala tudi mednarodni natečaj za novo upravno središče na območju Cukrarne in Ambroževega trga z ureditvijo nabrežja Ljubljane. Zmagala je skupina Marka Studena, Mihe Dobrina in Ilke Čerpes.

Za zaključek ostaja odprto vprašanje, ali Ljubljana zares potrebuje nove visoke stolpnice in ikonično arhitekturo. Vsekakor, če noče ostati »v razvoju zaustavljeno mesto«, meni sedanja mestna oblast, pa tudi večina strokovne in širše javnosti. S tem se je treba strinjati, a to pomeni, da moramo mesto graditi z najboljšimi arhitekti, naročniki in programi, kar jih je na razpolago. Ničesar ne smemo prepuščati naključju. Ob urbanizmu, ki bo javni interes zares artikuliral in ščitil, so za pridobitev arhitekturnih rešitev še vedno najboljša pot mednarodni javni natečaji z dobro pripravljenimi podlogami. Orodje načrtovanja ne sme biti teorija kaosa, lahko je kvečjemu orodje analize, pa še to omejeno. Plečnik je v Ljubljano vstopal z romantično vizijo, Ravnikar pa z dialogom. Oba koncepta sta še danes podstat za pozitivne dopolnitve arhitekturnih plasti mesta. Nova arhitektura mora na vsem tem res najvišje kvalitete. Kolizej po mojem mnenju nima tega potenciala, žal velja to tudi za nekatere druge projekte.

Za oblast, investitorje in nas arhitekte je seveda potreben kozmopolitski pogled, ambicioznost in predvsem nujnost, da vedno ponovno premislimo samoumevnosti. Povabila zvezdniških arhitektov, gradnja novih arhitekturnih ikon na robu mestnega središča in urbani spektakel združen s preobrazbo mestnega središča v turistični tematski park so taktike, ki so morda učinkovite in na mestu, niso pa odgovor na ključno vprašanje, kaj dolgoročno želimo doseči.