

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 vozla ljubljanskega urbanizma, vendar iz povsem drugih razlogov, kot misli velik del strokovne javnosti, zlasti tisti del, ki goreče zagovarja poglobitev železnice.

Osebnostno 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 pomete z današnjim naivnim in škodljivo nedoraslim vodenjem npr. investicije PCL Zahod (znameniti Trigranit), 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 tovorne 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 kapitalne 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 kočice 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 prvovrsto 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.

Osebnostno 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 desetih 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 Trigranit), 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 tovorne 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 »odrešlosti«. Amsterdam je leta 2005 zasnoval marketinško iniciativo, ki naj bi mesto profilirala kot prvovzredno 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.

