

Fedja KOŠIR

Vozel absurdov

Odkar stoji, je ljubljanski kolodvor, prometni vozeli ali po novem potniški center problem non plus ultra. Razlogi za to so večplastni. Da bi si jih pojasnili, je treba razčleniti koncept (ki se ga oklepamo tako togo, da ni več zdravo), mestni prometni sistem kot celoto in nazadnje program, ki ga kaže obravnavati izrazito fleksibilno. Edina logična in enostavna rešitev je dejansko samo tista, ki pušča pešcu ravnino trga in pločnikov v ravnini peronov.

Since it was built, the railway station in Ljubljana, a transport node or in new terms a travellers centre, is a problem non plus ultra. Its rationale is multi-layered. To understand them it is necessary to analyse its concept (which we adhere to so tightly, that it is senseless), the city's transport system as a whole and finally the programme, which has to be dealt with exceptionally flexibly. The only logical and simple solution is in fact only one that relinquishes the plane of the square and other surfaces on the level of the tracks to the pedestrian.

Ljubljana
Potniška postaja

Ljubljana
Railway station

1. Uvod

Profesor Ravnikar je nekoč sestavil članek s futurološkim naslovom Ljubljana čez 50 let. Glede na letnico tiska bo teh petdeset let vsak čas tu. Objavljen je bil v časniku, ki ga že dolgo ni več (TT, 04. 11. 1954). Poglejmo, kaj je bilo tedaj najbolj pereče – s tem namreč začenja svoj sestavek:

»... Kakšna bo ... Ljubljana čez 50 let? Tega ne vemo natančno, gotovo pa bo, in to je obenem najprijetnejše in najbujše, taka, kot bomo sami hoteli. Ne bo se čez 50 let spremenila v prekrasno mesto preko noči, če je ne bomo gradili vsak dan, torej z vsakim navidez še tako neznatnim dejanjem, ki posredno na ta ali oni način vpliva na njeno bodočo podobo.

Mestni očetje nam zagotavljajo v časopisih, da bo vse šlo bolje in tako rekoč samo od sebe, ko bo rešeno železniško vprašanje t.j. znameniti ljubljanski vozeli. Ali bo to res? In niso to le ... nebogljena upanja? Saj kdor tako misli, kaže le, da bi rad z važnim detajlom rešil zelo komplicirano celoto, ki je še vedno ne poznamo dovolj. Polno je stvari, ki grade tisto bodočo Ljubljano in ki nimajo ničesar skupnega z železnico, pa jih vendar ne rešujemo. To takoj vidiš, če malo pomisliš, kaj bi lahko delali, čeprav še ni rešeno tisto železniško vprašanje, ki ga rešuje posebna komisija.

Če nič drugega, bi lahko skrbeli, da ne bi zaradi nesposobnosti propadali dragoceni elementi bodoče Ljubljane ... Čez 50 let mogoče ne bomo več modrovali samo o Figovcu, ampak raje o mestu kot celoti ...«

Sledi še dosti podobnega – med drugim tudi to: *»... Še za marsikaj bi lahko že sedaj skrbeli, predvsem pa bi morali reševati »odrešilni« železniški vozeli na inteligentnejši način. 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 ljubljanski urbanistični problem in bi ga morali tako reševati ...«*

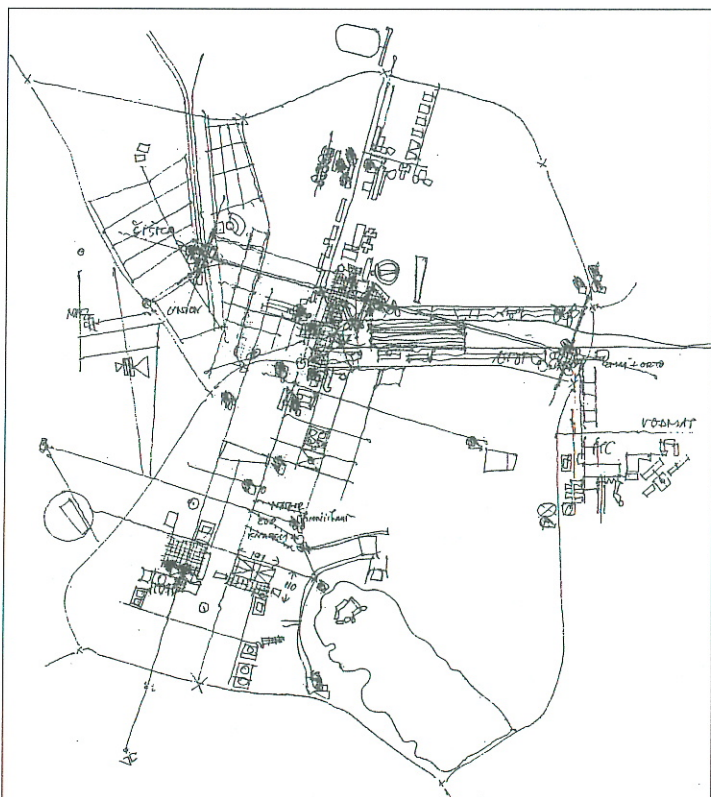
Posebna odlika članka je zafrkljiva ironija, s katero so zapisani nekateri nalašč okorni stavki: *»... Čeprav še ni rešeno tisto železniško vprašanje, ki ga rešuje posebna komisija ...«* Objavljen je precej prej, preden se v dnevnikih in strokovni periodiki pojavijo znane polemike o podvozih (1957/1963). Vidimo pa, da lahko natančno isto kot nekoč Ravnikar, ki se v takratno zdravo sicer vmeša, a se zadeve kot načrtovalec in oblikovalec nikoli ne loti sam, temveč vselej le ob sodelovanju svojih študentov, rečemo tudi danes in da se v vseh teh petdesetih letih ni zgodilo čisto nič, kar bi stvari spremenilo.

Primer resničnega, prav nič literarnega niti komičnega absurda! Zlasti zato, ker se je

odtlej, posebno pa v zadnjih dvajsetih letih, nagrmadila neznanska količina natečajnih projektov in dodatnih poročil in predlogov, ki so po vrsti neprimerni in ne-uporabni. Ko bi bili za kakršnokoli rabo, bi se zadeva že davno premaknila z mrtve točke. Nepotreben bi bil tudi še en, denimo, da tokrat zares zadnji natečaj za ljubljansko železniško vozlišče ali potniški center (PCL 2002). Že petdeset let nas neverjetno vztrajno begajo *rad-bibijski* fantomi, pa se še zmeraj nismo naučili.

2. Koncept

Praksa je neusmiljeno merilo teorije. Prav v tem konkretnem primeru bom to še enkrat poudaril in ponazoril z nekaterimi recentnimi zgledi, pri čemer bom orisal razloge, zaradi katerih so stvari po mojem mnenju v zagati in ponovni preveritvi, ter opozoril na nekaj ljubljanskih urbanističnih značilnosti. Zagata bržčas ne bi bila tako brezupna, kot dejansko je, ko bi pravočasno prisluhnili nasvetom in predlogom, ki so te značilnosti že doslej omenjali kot vodilo v nadaljnjem razvoju našega glavnega mesta. Tudi to bom ponazoril.



Slika 1: Avtorska skica prostorskih povezav v središču mesta

Ne mislim še enkrat pogrevati polemike o podvozih – bob ob steno. Podvozi niso bili usodna odločitev, kot beremo v razpisnem gradivu zadnjega natečaja, ampak (preprosto) napačna. Toda zaslužneži in ugledneži, ki so si jo tedaj privoščili (na račun skupnosti), so še danes zaslužni in ugledni in obravnavani »v rokavicah«. Kot kaže, tudi čez novih 50 let ne bo dosti drugače, le zaslužneži in ugledneži bodo bržkone drugi, dasi iste baže.

Kajti Ljubljana je tudi drugačna kot Lille. Vprašljivo je, ali se bo pri nas res obneslo tisto, kar se bo tam, kot kaže, posrečilo. TGV so trasirali docela na novo. Lille leži v središču trikotnika velemest Bruxelles-London-Pariz. Tudi nemški primeri, o katerih bom še govoril, so drugačni. Končno so vse te mestne aglomeracije bogatejše kot Ljubljana. Kar je, je. Kot kaže, tudi čez novih 50 let ne bo dosti drugače.

Ali pač? Ob tako številnih različicah železniškega vozlišča, kot so bile narejene do-slej, smo si vse do danes povedali prav malo poštenega, pametnega in sodobnega. Graditi bi bilo treba na tem, kar imamo značilnega in kar smo vendarle izoblikovali, posebno v zadnjem obdobju mestne razrasti, kot razmeroma kakovostno.

Kaj je najbolj značilno za Ljubljano? Po devetnajstem stoletju smo podedovali racionalno ortogonalno cestno mrežo mestnega središča. Obvladuje jo križni motiv dveh fantastičnih longitudinalnih vedut. Vzdolž Miklošičeve ulice poteka prva in se konča v levem zvoniku frančiškanske cerkve, druga veže ti volski grad in desni cerkveni zvonik. V resnici ne vemo, komu bi pripisali ta neizpodbitno velikopotezni urbanistični koncept. Fabiani to ni, ker ga je že dobil, kot se reče, »na mizo«.

Pa še to: Ljubljana je navsezadnje državna prestolnica – posledica pa je svojska, domala obvezna simbolika. Zato bi morala imeti (kot vsaka prestolnica, ki se tega zaveda) terminalni oziroma čelni kolodvor. V Nemčiji jih imajo že središča dežel. Razlog, da ga nismo dobili doslej, je navsezadnje preprost, pove pa vse: ne v stari jugoslovanski kraljevini ne v novi federativni državi nas niso imeli za prestolnico, temveč samo za središče banovine oziroma ene od republik. Če bo kolodvor ostal tranziten, kakršen je zdaj, ne

bo prestolniški, temveč provincialen. Kot v Liechtensteinu: Vaduz ga niti nima, na vlak gredo v Schaan ali Feldkirch (ki je avstrijski). No, kar bo, bo. Če ne bo, pač ne bo. In bomo rekli kot v španski državljanski vojni republikanski general Golz (For Whom the Bell Tolls, 1940): »... *Bon. Nous ferons notre petit possible ...*«

Usodo ljubljanske postaje za zdaj krojita dva urbanistična dokumenta. To sta zazidalni načrt in tehnološki elaborat novega vozlišča. Oba sta si v razpisnem gradivu prisluzila v bistvu nadvse ciničen komentar, da »... po pregledu obeh večkilskih izdelkov lahko ugotovimo le, da ni vprašanja, na katera v svoji (pre)določenosti ne odgovarjata ...«. Komentator se žal ne opredeli, ali so odgovori pravilni (to se pravi: uporabni).

Zaradi očitne zadržanosti se ni treba zelo začuditi. Mušičev projekt je bil namreč ob dobršnem odmerku pomoči nekoč sprejet in potrjen s tako spontanim aplavzom, da znani zgodovinar in umetnostni kritik zapiše, da moramo v tem načrtu »... videti eno najpomembnejših urbanističnih dejanj zadnjih nekaj desetletij, saj bi z njim premagali zdaj že več kot stoletne zadrege, ki jih je železnica prinesla Ljubljani ... (in biti) prepričani ... da se bodo nekateri problemi, ki so se vse doslej kazali kot nerešljivi, razvozlali nekako sami od sebe ...« (Krečič, 1983).

Glede na ta tako značilno socialistični zanos danes menda že lahko ugotovimo, da se problemi sami od sebe niso razvozlali in da se je projekt povsem ponesrečil zlasti zaradi treh

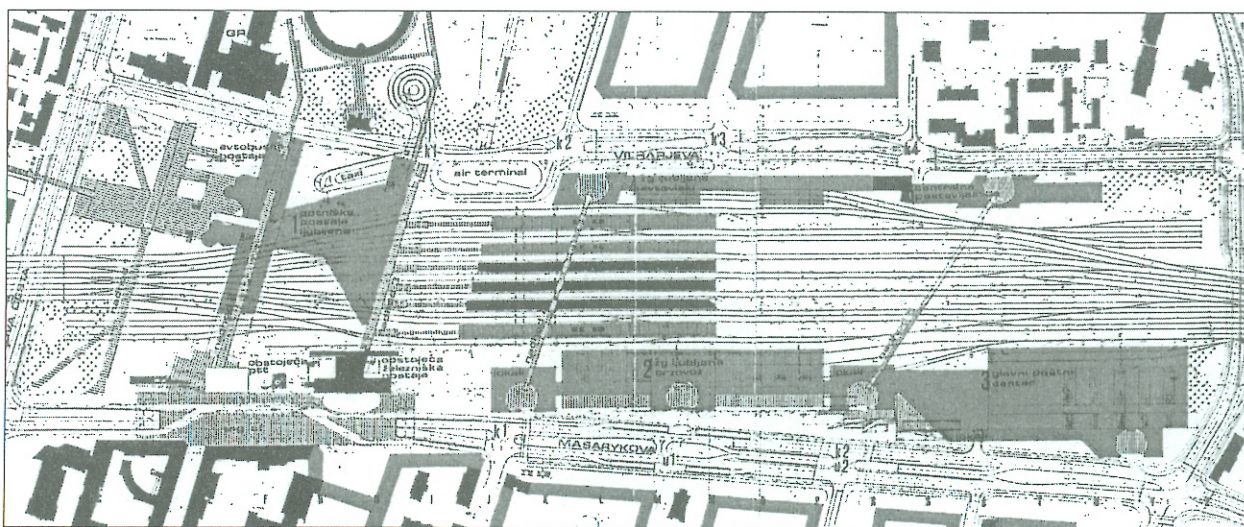
stvari: svoje megalomanije, tehnoloških zadreg in žal tudi oblikovalske preforsiranosti.

Tipološko gre za primer hibridne funkcionalistične megastrukture. Ko je nastajala (1978/1979), so bila ta oblikovalska načela že v zadnjih izdibljajih, tako da bi bil lahko predlog, ko bi bil avtor za nove tendence bolj občutljiv, že prvi primer post-moderne arhitekturne zasnove – kar mu sicer tudi ne bi kdove kako koristilo. Ta osebni avtorski izraz si sicer naša kritiška elita pod pritiskom postmoderne atmosfere razlaga kot »kulturalističen«, s čimer dokazuje zgolj svojo šibko teoretsko orientiranost.

Bistveni tehnološki zadregi obravnavanega zazidalnega načrta sta denivelacija in dekoncentracija.

Kaj je tukaj denivelacija, najbolj jasno osvetljuje trivialno reklo »s kufri gor, s kufri dol«. Os Miklošičeve ceste je preveč poudarjena – v resnici nima v severni smeri nobene logične povezave. Ta ulica je vselej bila (in ostala) samo zveza med kolodvorom in mestnim središčem, kjer je zaključena z značilnimi prečnicami trgovskih uličic in prehodov (Knafelj, Nazorjeva itd.). Tudi park v več ravneh ob (nekoč) Titovi cesti ni drugega kot nesporazum: travnik tam, kjer bi moral biti trg.

Druga očitna zadrega je dekoncentracija (zlasti mestnega) prometa: železniška postaja je v tem načrtu v resnici zelo slabo navezana na sistem kolektivnega prevoza potnikov (za kar so bili nekoč avtobusi), po novem, ko bo to

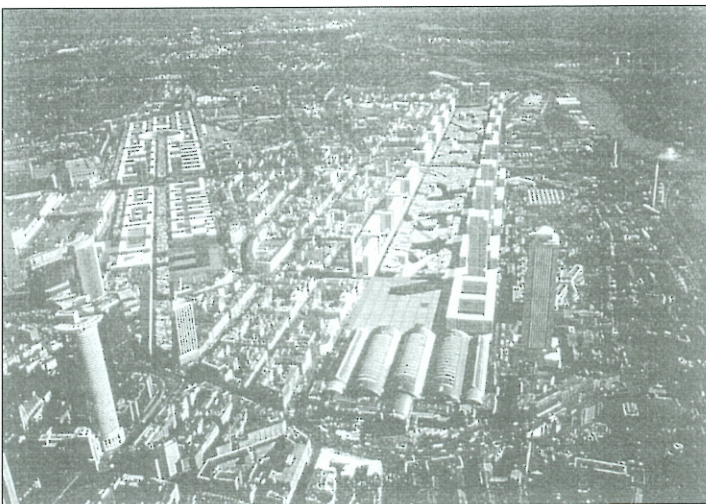
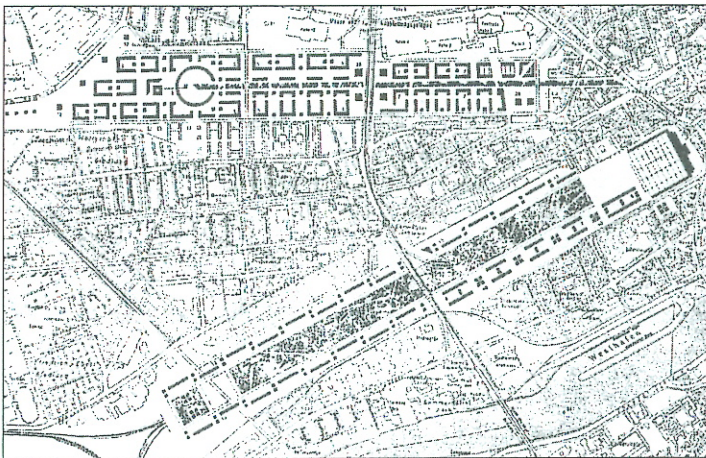


Slika 2: Zasnova železniške postaje po zmagovalnem natečajnem predlogu arhitekta Marka Mušiča (1983)

vlogo menda prevzela mestna cestna železnica, pa pravega logičnega stika med eno in drugo vrsto transporta sploh ni več.

In končno: tako izrazito oblikovno posebnega mastodonta ni mogoče zgraditi v fazah, vsaka delna rešitev bi bila videti obupno improvizirana.

Kot ena od javnih reakcij na vse našete zagate se je pojavil projekt arhitekta Košaka (2000/2001). Avtor označi to alternativno zasnovo za »mestni urbani šiv«. Od Mušičeve se loči predvsem po tem, da je manj svojska, po programu pa precej bogatejša, kakršna celo mora biti, saj vključuje večje območje. V trase in nivelete železniških tirov ne posega, pač pa prekriva z umetnimi ploščadmi vse površine, ki bi bile na razpolago, ko bi se s tem strinjala (tudi) železnica. Je variacija rešitev, kakršne predlaga na pobudo nemških državnih železnic (Deutsche Bahn) Meinhard von Gerkan (1993/1996). Razlike so le v arhitekturni



Slika 3: Postajno vozlišče Frankfurt (arhitekt: Meinhard von Gerkan)
Umestitev v prostor in tri-dimenzionalni prikaz ureditve

fakturi. Von Gerkan še vedno oblikuje svoje projekte z doslednim manierizmom postmoderne. Naš arhitekt reši nalogo z monotono serijsko adicijo, kot je nekdanje svoje kompozicije sestavljal znani nizozemski biro arhitektov van den Broeka in Bakeme: izjemen investicijski napor za razmeroma konvencionalen likovni učinek. V programskem pogledu pa so zadeve znova programsko predoločene in »dekoncentrirane«: zato, da bi prekrile vse proste površine, ki jih je, kot se različno vidi, na vajo precej preveč!

Zato ni odveč, če od blizu pogledamo in pretehtamo, kako obravnava zadevo Meinhard von Gerkan, in sicer za tri velemesta: Stuttgart (1993), München (1995) in Frankfurt (1996). Komentar povzemam po predstavitvi Hansa-Eckharda Lindemanna Stadt im Quadrat (Bauwelt Fundamente 121 1999). Primerjava je gotovo zanimiva – in za nas docela neugodna. Nemška strokovna kritika z vsjo pravico oceni predloge zelo pozitivno:

- v izrazit mozaični sestavi tradicionalne mestne krajine se vključujejo docela harmonično (skladno);
- lahko jih je parcelirati, tako da je možno prodajati različne velikosti zazidalnih enot;
- kar zadeva program, so nevtralni, primerjni za kakršnokoli vsebino (od javnih do stanovanjskih);
- dovoljujejo izjemno širok nabor avtorskih oblikovalsko arhitekturnih posebnosti;
- lahko jih je izvajati v fazah.

Skratka: *Es sind zukunstoffene, robuste Konzepte im besten Sinne ...*

Vse te odlike so v ljubljanskih okoliščinah (docela) neuresničljive. O tem govore številke: vsa tri velemesta so središča najintenzivnejše poseljenih regij (s koncentracijo nekaj milijonov prebivalcev). Frankfurt funkcionira kot tretje največje letališče Evrope, razsežno rečno pristanišče in mednarodno borzno in finančno središče. Stuttgart in München imata, če nič drugega, svetovno znano industrijsko tradicijo (vsi vemo za BMW in Mercedes). Frankfurtska železniška postaja odpravlja dnevno več kot 1500 vlakov na dan, stuttgratska več kot 1000, münchenska več kot 800.

Pa mi? Industrija je v razsulu. Banke bomo razdali. Število prebivalcev pada: to ni znak, da imamo radi naravo in zato bežimo iz me-

sta na deželo, temveč pravi in neizpodbitni dokaz za vztrajno nazadovanje natalitete in s tem upadanja števila za delo zmožnih odraslih Slovencev (ki že zdaj nimajo zadostne kritične mase, da bi si lahko privoščili pravi demokratični parlamentarizem ali strokovno korektno restavrirali najpomembnejši ljubljanski vodnjak). Toda zato si, kot se zdi, nihče ne dela nikakršnih skrbi, temveč raje sanjarimo o nekakšnih fantazmah. In kdor še govori v tem kontekstu o kakovosti življenja ali bolj modrijansko, o kvaliteti eksistence, ki bo rezultat vseh teh nezadostnosti, kaže, da nima pojma, kaj je to in s kakšnim vestnim delom si jo je treba pribojevati.



3. Promet

Pa še k nekaterim konkretnostim! Obravnaval bom problem prometa, ker ga po pavšalnih predstavah o urbanizmu skoroda obvezno moram, problem programa, pri čemer je najzanimivejše vprašanje, kaj ga v resnici določa, in končno še *formo urbis*, ki bi teoretično lahko bila rezultanta takšnih razmislekov.

Vprašanja ljubljanskega prometa so preleli že več stokrat, zadnjič v javni diskusiji o zasnovi prostorskega plana MOL (2001/2002). V njem se plete pet sistemov:

- (internacionalna = TGV in nacionalna oziroma normalna medmestna) železnica,
- obroč avtocest (kot del internacionalne mreže),
- mestne ceste za individualni avtomobilski promet, ki tudi oblikujejo svoj obroč,
- mestni potniški promet oziroma MPP (v katerem nastopa avtobus kot klasika, mestna cestna železnica, zaradi katere bodo avtobusi manj obremenjeni, pa kot pred- in post klasika) ter
- kolesarski promet in pešci.

Problem sicer presega okvir teme (PCL), a ker že vseskozi odločilno vpliva na logiko njenega obravnavanja, ga bom razčlenil *in extenso*.

Izhodišča za predloge prometne ureditve so bila doslej vselej zlasti tehnična (način prevoza, število vozil, statistika prometa itd.). Na to bom pogledal drugače: kako se je razvijalo omrežje v času (kot vidimo na starih in novih kartah).



Slika 4: Poti v Ljubljani skozi čas

Srednjeveške razmere dobro kažejo avstrijski vojaški zemljevidi, ki so nastali med letoma 1763 in 1787 (kot najstarejša dovolj natančna in celovita evidenca vsega slovenskega prostora). Jedro je Ljubljana, nameščena v strateško težišče. Okoliške vasi so logično locirane na stik med neravninskimi gozdovi ali obrečnimi logi in obdelovalnimi površinami ter povezane s potmi, ki sledijo ježam ali vznožjem pobočij: izjemne so le štiri (razmeroma ravne) »deželne ceste« (v Gradec, Trst, Celovec in Karlovac), ki so v resnici še rimske. Po peti »vpadnici«, ki vodi iz srednjeveškega jedra mesta do Zaloga, vozijo tedaj tovore, ki jih pošiljajo na Hrvaško, kot pravi protokol:

»... Die Waren, welche von Triest ... nach Croatien entlangst der Sau geschafet werden, werden ... in einer Arth kleine Fahrzeuge beladen und so transportirt bis Zalog ...«. Fiziognomijo krajine izoblikuje torej zlasti fevdalno agrarno gospodarstvo. Še danes jo občudujemo, čeravno ni več in ne bo nikoli več zmožna zagotoviti dostojnega preživetja. Načeloma velja omenjena logika tako za severne obsavske kot za južne barjanske predele.

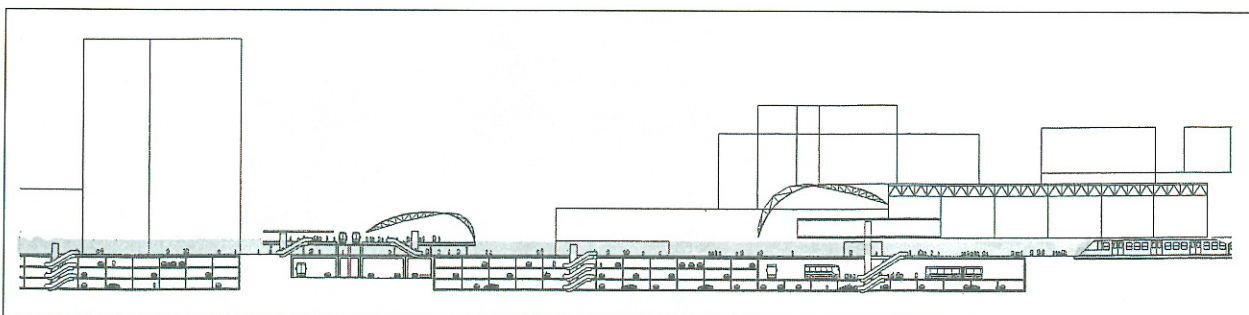
Sistem vaških poti in komercialnih cest se brez velikih sprememb obdrži do srede devetnajstega stoletja. Z industrijsko revolucijo, ki jo pooseblja železnica, pa izgubi vsakršen pomen – in postopoma propade. Docela prevlada vloga centralne lege mesta in vpadnic, ki odločilno vplivajo na razvoj predmestij. Tako se dokončno formira znamenit peterokraki vzorec predmestnih struktur in tradicionalnega gravitacijskega jedra, ki (predvsem po potresu) izoblikuje svoje inzule na preostalih prostih površinah po principu ortogonalne mreže.

Mestno jedro omeji obroč tangentnih cest. Zanj je najbolj značilno to, da je čedalje širši. Prvi ga začrta kar Fabiani (1895). Sredi

dvajsetega stoletja ga oblikuje linija Masarykova-Prešernova-Aškerčeva-predor pod Gradom (itd.), nato se z novo zanko razširi na sever na črto Celovška-Drenikova-Topniška (itd.) do Roške. Koncept, povsem primeren za drugo polovico devetnajstega stoletja, seveda ne more prevzeti pritiska individualnega avtomobilizma druge polovice dvajsetega stoletja. Zato nastane recentni obroč avtocest s štirimi glavnimi odcepi (dolenjskim, notranjskim, gorenjskim in štajerskim) ter s petim, ki vodi do Trzina, Mengša in Domžal (in ga zgradijo nekako na silo oziroma začasno logično samo zato, ker zamuja gradnja štajerske magistrale).

Prstan tangent okoli mestnega središča in obod avtocest sta koordinirana samo navidezno. Avtocestni obroč sicer prevzema tranzitni promet, kar mestno osredje razbremenuje ... O.K., toda to žal ne zadošča: moral bi ga tudi ustrezno »prekrvaviti«. Zato razbremenitev ni samo prometna, kar res ni negativno, temveč tudi vsebinska – kar bi morali pričakovati, pa nismo. Denimo, poštni center, dotlej vselej del kolodvorske celote, se na hitrico odseli na Barje. Tradicionalno mestno središče izgubi velik del ali kar večino tradicionalne privlačnosti v dobesednem in tudi prenesenem pomenu (»literally and phenomenally«). Od tod neznanski šok, ko se razraste BTC (kot učinkovit konkurent in morda celo začasna alternativa za komercialno težišče vsega mesta). In tako tam morabititi že imamo natančno tak Euralille, kakršnega si zaslužimo: zares »po naši meri«.

Pravkar dokončan avtocestni obroč resda (še) nima nobene svojske fiziognomije, kakršno bi mu lahko dala urbanistično dobro odtehtana arhitektura. Zaznavamo le to, da priteguje večje vsebinske celote, ki precej presegajo normalno človeško oziroma tako imenovano mestno merilo: industrijska območja, nakupovalna središča, športne komplekse



Slika 5: Prerez skozi železniško postajo s prostorom povezav na druge prometne sisteme

Veliki projekti

itd. (sem seveda sodita tudi mestno smetišče in pokopališče).

Glavni problem mestne cestne mreže za individualni in kolektivni promet pa je njena hierarhizacija: neodvisno od avtocestnega obroča. Kot rečeno, sistema nista (shematično) geometrično koordinirana, temveč samo prekrita, kar sicer ni nobena nesreča. Avtoceste imamo, kjer jih imamo, mestni cestni sistem pa bi se moral naravno prilagajati ljubljanskim geomorfološkim značilnostim. Golovec in Rožnik delita tu kot zelena klina mestni areal na dva dela, ki sta med sabo strukturno močno različna: imenujmo ju Barje in Polje. Mesto se le na jugu končuje ob avtocesti, na severu pa bo njegova meja vsak čas Sava – potemtakem že danes močno presega traso avtocestnega perimetra. Edina stalnica, ki funkcionira tu tako rekoč od *pamtiveka* kot prometna hrbtnica, je linija mestne magistrale, prastare rimske ceste: čeravno naši mestni načrtovalci dostikrat ne vedo, kaj naj z njo počno, jo enkrat obravnavajo kot glavno žilo za individualni avtomobilski promet in drugič kot docela prosto površino za pešce (oziroma kot širok drevored).

Pešec bi tu bržkone moral imeti prednost: pešec kot *flaneur*, kot kolesar in kot potnik (na vozilih mestnega prometa). Šele potem prideta na vrsto taksi in osebni avtomobil – kar seveda nikakor ne pomeni, da sta iz sistema v celoti izločena.

4. Program

Programa bi se bilo treba lotiti tako elastično, kot ga obravnava dekonstruktivistični teoretski diskurz. Na fetišizacijo funkcije, kar žene modernizem do absurda, gledamo danes s kritično distanco. V resnici tisto, kar določa arhitekturo, ni program: nasprotno, arhitektura sama in samo arhitektura omogoča dejansko najrazličnejše variacije rabe. Zato opredeli le lokusu ali lokaciji ustrezajoče gmote, kaj naj vsebujejo, pa potem izbira in določa vsakdanje življenje (ali če hočete isto povedati poetično: čas). Vsi vemo, da so bile nekoč stare graščine zidane za stanovanje in razkazovanje stratuma aristokratov. Po detronizaciji aristokracije so bile vse mogoče: šolski zavodi, kaznilnice, umobolnice, stanovanja najrevnejših itd. Danes so znova muzeji ali galerije.

Skratka: arhitektura določa volumne, potem pa lahko vanje vstavljate domala karkoli – gorečniški funkcionalisti se lahko ob tem obračajo v svojih grobovih, kolikor jih je volja.

V zvezi s »formo urbis«, karkoli že to pomeni, si bom dovolil sestaviti nekakšen mali organon (kot bi rekel Brecht): oris načel in nalog, ki so ta trenutek alternativa tako za še zmeraj živi tradicionalizem kot za moribundni funkcionalizem. Danes imamo dosti širši izbor možnosti, kot nam jih je včeraj ponujala pridigarska post-moderna. Primer La Villette je izjemno poučen: Leo Krier (1976) versus Bernard Tschumi (1982). Ali: postmoderna versus dekonstruktivizem – in zato še enkrat razčlenitev *in extenso*.

Namesto normativne mimetike, ki se krčevito oklepa receptov v imenu tradicionalnih arhitekturnih vrednot, se dekonstruktivistična teorija dejansko in ne samo retorično metaforično sprašuje o temeljnih vprašanih arhitekturnega in urbanističnega oblikovalstva, pri čemer docela zavestno relativizira tri tradicionalna izhodišča oziroma »večnostne resnice«:

- absolutnost vertikale in horizontale,
- edinozveličavnost pravega kota (tako v tlorisu kot v prerezih in pogledih) in
- diktaturo tradicionalnega arhitekturnega volumna, ki ga razgradi v heglovsko elementarno triado točka-črta-ploskev (kot dinamičen lik).

Pri tem se sklicuje, tako kot nekoč Piet Hein, ko konstruira superkrog, na temeljna pojma eksaktne elementarne matematike: na cikcakasto lomnico in na neskončno zanko. Oblikovno sta obe zanimivi alternativni varianti »traku«: prvi pojem oblikuje tršo, drugi mehkejšo geometrijo. Obe sta danes predmet preizkusov (teoretično in v praksi).

Ob konkretni nalogi, kako izoblikovati kolidvorsko arhitekturo, da bo čitljiva in razumljiva ali morda celo zgovorno simbolna na prvi pogled, ni odveč razmisliti o nekaterih bistvenih dimenzijah razvoja sodobnega tradicionalističnega in funkcionalističnega stavbarstva.

Moderna doba doda v arhitekturi na dnevni red poseben problem: streho nad zelo razsežnimi, teoretično lahko tudi neskončnimi dvoranskimi prostori. To niso klasične dvo-

rane, predvidene za gledališča, čitalnice bibliotek ali zbornice parlamentov, temveč krovi in svodi nad resnično novimi programi, ki so inženirski izdelek industrijske revolucije: membrane nad velikimi enoetažnimi proizvodnimi prostori, razstavišči komercialno privlačnih artiklov in transportnimi napravami (kakršne so tudi kolodvori).

Problem prekrivanja večjih dimenzij rešuje tradicionalna arhitektura bazikalno (z nadsvetlobo), s kupolo (s svetlobnico) ali aditivno – tudi s tako imenovano šedasto streho. Funkcionalizem ponudi izrazito nekonvencionalen izbor dokaj zanimivejših konstrukcij: od okvirov, nagubanih plošč in lupin do mrež, štorastih ali na kable obešenih membran in končno pnevmostruktur.

Tipološko so nenavadno zanimivi ravno kolodvorski kompleksi. Kot arhitekturne zasnove so načeloma dvodelni. Sestavljata jih portalna in peronska enota: perone prekriva praviloma velika enovita streha, pred katero je postavljen portalni trakt za pisarniške prostore ter vhodno avlo (za potnike). Če dobro preudarimo, se z istim vprašanjem ukvarja tudi Venturi, ko komentira lasvegaški Decorated Shed. Portalna stavba, ki funkcionira kot nekakšen *relé* (prevodnik med cesto in železnico oziroma med cestnim in železniškim prometom), ima na široki fronti predrto oziroma prehodno fasado, dostikrat z nadstreškom. Železniško postajo torej dejansko sestavljajo trije funkcionalni členi: nadstrešek, šalterska dvorana in peroni. Perone prekriva praviloma velika zasteklena streha, medtem ko so lahko nadstreški kakršnikoli, izvedeni bodisi kot klasične kolonadne stoe bodisi kot na vrvi obešene konzolne plošče.

Kot ugotovi že Pevsner (davnega leta 1976), načrtovalce in oblikovalce železniških postaj najbolj privlači problem, kako naj obravnava loke nad peroni: ali naj jih objekt portala skriva ali pa pokaže in poudari. Portalna stavba je tedaj bodisi ortodoksno klasiistično aksialno simetrična bodisi asimetrično uravnotežen binom vertikalnih in horizontalnih gmot. Pri tradicionalističnih simetričnih zasnovah se lahko lok kaže na glavni fasadi kot simbolni motiv klasičnega slavoloka, medtem ko bi ga zeloti modernizma, zdi se, da posebno italijanski, najraje v celoti črtali. V Milanu predlaga tako že Sant'Elia (1914), zato ga nimata niti florentinski niti rimski glavni kolodvor, kar vemo vsi, ki smo

videli De Sicov Stazione Termini (1953). Elegantno asimetrično pa je postajno poslopje v Helsinkih (1904/1914), kjer starejši Saari-nen, ki ima očitno za model flamske mestne hiše, v njegovo secesijsko pročelje vključi stolp z uro kot »clock tower«.

No, danes imate za netradicionalni in nekonvencionalni arhitekturni izraz na voljo tri možnosti. Lahko se ogrevate za High Tech à la Norman Foster ali Richard Rogers, za konstruktorsko bravuro à la Renzo Piano ali Santiago Calatrava oziroma za šokantni eks-hibicionizem à la Michael Graves.

Ob Gravesu ni odveč kratka »zastranitev v zastranitvi«. Zgled Bilbaa utegne navdušiti marsikaterega nekritičnega provincialca. Kakšno arhitekturo svetovnega formata si nenadoma omislijo doslej docela anonimni Baski! In če oni, potem tudi mi – kar se nam seveda vsak čas lahko zgodi: le da bo to za nas uvoz tujega tretjerazrednega blaga. Za Baske so namreč izdelki internacionalnih arhitektov, ki niso Španci, logičen manifest avtonomizma ... če že moram s prstom pokazati, kaj je navsezadnje pravi pomen teh unikatnih monumentov.

5. Sklep

In kakšen bi lahko bil urbanistično arhitekturni sestav predela, o katerem govorim? Predlog ni polemika z zdaj veljavnim zazi-dalnim načrtom, ki je mrtvorojeno dete vse od začetka njegovega sprejemanja, temveč ena od možnih alternativ za mestni urbani šiv (ki razkazuje svojo dobro voljo, ne da bi vedel, kako se lahko reči v resnici streže). Ne gre za črnoglede prerokbe, ampak za dobro-namerno opozorilo.

Bistvene značilnosti bom strnil v manifestno lakonske ugotovitve:

- a. Izhodišče bi morala biti idealna celota ljubljanske regije oziroma enkratna logična celota mesta, čemur bi bilo treba prilagoditi prometne mreže vseh »udeležencev« (od železnice do avtomobilista in pešca).
- b. Prestolnica, ki bi bila rada res prava prestolnica, potrebuje terminalni (čelni) kolodvor, ki bo karseda enostavno navezan na mrežo mestnega prometa. To ni samo simbolična, temveč tudi komercialno zanimiva rešitev.

- c. Brezupen in resnično neaktualen bi bil še en anahronističen zagovor poglobitve. Preprosta opustitev železniških tras, ki so ovira, pa ni nezanimiva. Sproste se fantastično dragocene komercialne površine (če jih železnica trži, lahko dolgoročno dobi bistveno več, kot če razprodaja obrobje Vilharjeve).
- d. Edina logična in enostavna povezava vseh prometnih režimov v »naravno« udobno celoto je dejansko samo tista, ki pušča pešcu ravnino trga in pločnikov v ravnini peronov.
- e. Mestni potniški promet poteka nad to ravnino, standardni avtomobilski in avtobusni promet pa (po eksistentnih klančinah podvozov) pod njo. Vsaka posamezna prometna zvrst potrebuje zase prostor brez ovir.
- f. Železniška postaja in postaja na centralni trasi mestne cestne železnice bi bili tako logično in enostavno integrirani. Mestna cestna železnica veže pri tem vse predele od Kamnika do Vrhnike (in ne samo od Domžal do Brezovice) ter od Medvod do Stične (in ne samo od Šentvida do Fužin).
- g. Pri tem bi pridobili v suterenskih etažah (kjer bi bil tudi avtobusni terminal) več kot dovolj parkirišč – ne samo za glavni kolodvor, temveč za vse okoliške programe, ki bi bili zato gotovo privlačni natančno tako, kot si želi železnica.
- h. Dolga ravna prečnica, ki bi potekala nad tiri kot prometna hrbtnica in vodilni motiv od vzhoda na zahod, ni samo za pešca, ampak ima v resnici dimenzije za zmogljivost kolesarja. Na eni strani se namreč lahko izteče v interesnem območju rekreacijskega, na drugi strani pa kliničnega centra.
- i. Ves areal potrebuje razmeroma enoten višinski gabarit, ne da bi bil pri tem bodisi oblikovalsko bodisi programsko prizadet. Ni potrebno, da bi volumni štrleli (kot v Euralillu): tudi brez tega dobimo zadosti povišin.

Če so te točke zelo kratke, to nikakor ne pomeni, da izzivalno in lahkomiselno podcenjujem vprašanja, ki so na dnevnem redu. In bodo, kot kaže, tam resnično še zelo dolgo – tako dolgo, da ni mogoče molčati: »Izrekel sem in se odrešil.«

Dixi et salvavi animam meam

Prof. dr. Fedja Košir, univ. dipl. inž. arh., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana
E-pošta: fedja.kosir@uni.arh-lj.si

Viri in literatura:

- Košak, G. (2001) Razmišljanje k novemu prostorskemu konceptu Ljubljane. V: MOL: Pogledi na Ljubljano / Urbanistična anketa, Ljubljana, str. 53–66.
- Krečič, P. (1983) Ljubljanska železniška postaja in razvoj mesta, Katalog razstave Potniška postaja Ljubljana, Ljubljana, str. 7–8.
- Lindemann, H. E. (1999) Stadt in Quadrat, Bauwelt Fundamente, št. 121, str. 218–221.
- MOL: Prostorski plan MOL / Prostorska zasnova (2002), Ljubljana, str. 85–87.
- Mušič, M. (1983) Natečaj in dokumentacija za realizacijo zazidalnega načrta, Katalog razstave Potniška postaja Ljubljana, Ljubljana, str. 9–47.
- Pevsner, N. (1976) A History of Building Types, London, str. 225–234.
- Rowe, C. (1964) Transparency: Literal and Phenomenal I, Perspecta, št. 8.
- Rowe, C. (1971) Transparency: Literal and Phenomenal II, Perspecta št. 13/14.
- Ravnikar, E. (1954) Ljubljana čez 50 let, TT, št. 44, 04. 11. 1954, str. 7.
- Rajšp, V. (ur) (1996) Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763/1787, str. 19.