

Ali je konceptno Slovenska cesta res na svoji zgodovinski prelomnici?

Grega Košak

arhitekt, nekdanji prof. na ALUO za predmet: Integralni pristopi v oblikovanju okolja

Dober urbanizem je v 80 % pogojen s pravilnim opazovanjem.

Kevin Lynch 1918–84

VLOGA

Slovenska cesta je vse od časov rimskega imperija, ko je približno po njeni današnji trasi tekel *cardo*, najpomembnejša transportna pot od vzhoda proti zahodu imperija, imela promet za svojo osnovno funkcijo. Dve tisočletji sta jo nadgrajevali, seve ob vedno intenzivnejšem komercialnem obrobju. O njej, pod kakršnim koli imenom že, smo govorili kot o prometni in delno tudi morfološki hrbtenici mesta ter jo tako tudi komunalno opremljali.

Postajališči »pred pošto« sta danes daleč najmočnejši intermodalni prestopni točki javnega prometa, hkrati pa je sama, s svojim južnim avtocestnim priključkom Ljubljana Center, postala najbolj dostojanstveni in obenem najbolj direktni vstop v mestno središče. S tem pa nehote tudi prvo »izložbeno okno« mesta prestolnice. Daljinski promet se v današnjem času seve po obvoznici izogne mestnemu centru, nanjo gre zato le še intenzivni osebni in javni promet med različnimi predeli morfološko tipično večkrakega mesta.

STANJE IN PROBLEMI

Slovenska cesta je danes v svoji središčni coni vzorčni primer izvotlene mestne ponudbe: zakrite pisarne v prostorih bivše trgovine Slovenijašport, prazna Kavarna Evropa, posredovanje terminskih zaposlitev v pritličju nekdanje Gospodarske zbornice, slepe izložbe v Slaviji je seve ne delajo privlačne. Trgovine in z njimi večina kupcev nam je, skoraj nepovratno, ušla v nakupne centre na periferiji. Vprašanje zato je, ali je sedanji program ponudbe obrobja Slovenske ceste tudi že reprezentativno primeren svoji predvideni novi funkciji in obliki?

Zelo mešana, delno zgodovinsko pogojena, podedovana gabaritna struktura objektov ob njej pogojuje manj zadovoljivo paleto zlasti trgovske ponudbe v večjem delu njenega središčnega poteka med Aškerčevo in Bavarskim dvorom. Tribut nekaterim urbanističnim dogmam (nujni pogled na Grad izpred Figovca!?, prostostoječi Kozolec) je potrebno ponudbeno kontinuiteto parterja ulice logistično vsaj oslabiti. Je dosedanja mestna praksa z izgonom osebnega prometa res koristna? Ali je tako zatečeno stanje res že primerno, da začnemo razmišljati o novi peš coni kot o za mesto nujni in aktualni prioriteti?

Odgovor je vsaj da s pridržkom, da sočasno ustvarimo programske pogoje v njenem grajenem obrobju, da jo bodo trajno, skozi ves dan, oživljali predvsem njeni meščani. Nekoliko enostranska teza o prebivalcem prijaznem mestnem centru je našla svoje mesto v geslu *Mesto po dveh*, se pravi peš in kolesarski prevladi v mestnem središču, ob zgolj javnem prometu. Legitimnost je dobila v novem prostorskem načrtu mesta. Projektantski razmisleki, pod pokroviteljstvom DAL, so kot *Vizije so 7* v galeriji Kresija rezultat te preveritve. Zaradi prej omenjenih pomislekov se seve postavlja vprašanje, ali je tozadevna apriorna odločitev tudi nujni *fait accompli* za vse strokovne razmisleke?

Za čimbolj objektivni in nesugestibilni odgovor se je problema potrebno lotiti z večplastno primerjalno analizo predlaganih dejstev v podanih predlogih.

RAZLIKE V PONUJENIH PROJEKTIH REŠITVAH

Vsi predlogi so apriori privzeli ponujeno idejo nove peš cone. Bistvene konceptne razlike med predlogi pa vendar obstajajo, in to v petih pomembnih karakteristikah:

1. v pozicioniranju pasov javnega prometa

1.1 združeni in v sredini cestnega pasu; *dekleva gregorič arhitekti in Katušič Kocbek arhitekti*

1.2 najbolj radikalno, z odpravo vsega javnega in tudi oskrbnega(??) prometa

med Šubičevo in Gosposvetsko; zato z obvezno (in vprašljivo) preložitvijo prometa in postajališč na Šubičevo in Gosposvetsko; *Scapelab & Arhitekti Dobrin*

2. in v funkciji osrednje peš cone

2.1 prostor prometno izolirane središčne promenade z lastnimi *accessories*: med prometnima trakovima MPP; slabijo peš fluks; *SADAR+VUGA*

2.2 longitudinalni, razširjeni peš pasovi ob fasadah in (sedanjih in bodočih) programih ponudbe, prometni pasovi; *dekleva gregorič arhitekti in Katušič Kocbek arhitekti*

2.3 celotni ulični prostor je združen v markirano polje dogajanja; *Scapelab & Arhitekti Dobrin*

3. v funkciji in obsegu zelenja na tem območju

3.1 markanten enojni sredinski drevored na vsem, cca 1200 m dolgem območju med Aškerčevo in Bavarskim dvorom; *SADAR+VUGA*

3.2 zelenje dodajano povsod, a *ad hoc* prilagojeno lokaciji; *dekleva gregorič arhitekti*

3.3 zelenje je koncentrirano na 3-redno v območju osrednjega postajališča pred Konzorcijem; *Katušič Kocbek arhitekti*

3.4 zelenje in javne skulpture v enotno markiranem tlaku tvorijo esenco javnega prostora; *Scapelab & Arhitekti Dobrin*

4. v odnosu nastalega novega prostora do njegovega obstoječega obrobja

4.1 median je avtonomen kompozicijski in programski trak, ki zato komaj komunicira s programom/ponudbo v obstoječih grajenih strukturah; *SADAR+VUGA*

4.2 obstoječi pločniki so razširjeni in s tem povečujejo intenzivnost komuniciranja mimo dočih z obstoječo ponudbo; *dekleva gregorič arhitekti in Katušič Kocbek arhitekti*

4.3 porazdelitev peš fluksa pa celotni širini nekdanjega cestišča redči interes za ponudbo, a stimulira ostale oblike druženja; kolesarski promet nereguliran; *Scapelab & Arhitekti Dobrin*

5. v pričakovanih behaviorističnih spremembah dosedanjega mikrookolja

5.1 nekako *inbetween*, mehak prehod med stanjem danes in jutri; *dekleva gregorič arhitekti in Katušič Kocbek arhitekti*

5.2 radikalno s preoblikovanjem celotnega uličnega medprostora v enotno peš in kolesarsko cono; *Scapelab & Arhitekti Dobrin*

5.3 v longitudinalnem izoliranem pasu, medianu, kot poudarjenem, povezovalnem peš *leitpadom*, vodilnim semantičnim trakom; *SADAR+VUGA*

Znotraj teh razlikovalnih kategorij predlogov in z njimi povezanih dilem se nam nekako nakazuje konsenzualni predlog morebitne preobrazbe, ki bo uspel postopno, ob upoštevanju današnjih razmer ustvariti vsestransko ekonomsko, behavioristično in prometno *feasible* okolje, z delno semantično prepoznavnostjo. To se kaže v realnem spoznanju, da naj bodo vozni pasovi MPP, vsled svoje agresivnosti, združeni in v sredini uličnega prostora, ob njih kolesarski pasovi, dosedanja pločniki pa, v večjo korist obstoječih in novih programov v objektih, maksimalno povečani. Upošteva številčnost obstoječih avtobusnih linij po Slovenski in posledično zgoščeni pogostnosti voženj seve pričakovanja o tipični peš coni, kot je na primer Kaertnerstrasse na Dunaju, niso upravičena. Lahko pa pričakujemo pešcem in kolesarjem prijaznejši cestni profil z razširjenimi pločniki in nekaj drevja, še najbolj podobno Kurfuerstendammu v Berlinu (a seve brez blišča njegove ponudbe!).

SPREGLEDANA FUNKCIONALNA PODROBNOST

V navezavi na navedek (tik pod samim naslovom tega pisanja) enega najbolj prodornih urbanistov in behavioristov 20. stoletja, K. Lynch, si je potrebno, ideološko nevtralnno, ogledati današnje stanje: potrebe in potencial navedenega območja; prometno oskrbno, ponudbeno, perspektivno.

Analizi vzhodnega in zahodnega obroba Slovenske nam prepričljivo pokažeta, da je zahodni rob možno dovolj dobro servisirati iz ulic pravokotno nanjo. Iste možnosti za vzhodni rob, zaradi Ljubljane in peš con vse do Nazorjeve, ni. Ima pa to obrobje intenzivne obveznosti do oskrbe lokalov Slovenske, Čopove, glavne pošte, hotela Slon in taksi postajališča (ta prek Čopove servisira staro jedro), ki bodo trajno in dovolj pogosto obremenjevale avtobusni pas proti severu ter s tem opravičevale dodaten lasten vozni pas. Obenem bi ta pas proti severu bistveno razbremenil prometno deviacijo po Šubičevi, prav tako optimiral porazdelitev izvoza garaže pod Kongresnim trgom.

LASTEN PRISPEVEK K DISKUSIJI

Predlog počiva na strategiji malih, a usklajenih korakov, brez patetičnih gest. Prometno-oskrbni razmislek zato opredeljujem v asimetrični predlog za ohranitev enosmerne dvopasovne Slovenske za ves javni, oskrbni in tudi osebni promet, a le v smeri proti severu med Aškerčevo in Bavarskim dvorom, v nasprotni smeri pa le za javni mestni promet.

S smiselno dodatno omejitvijo hitrosti vsega prometa med Šubičevo in Gospodarsko na pešcem prijaznejših 30 km/h pa lahko poleg manjšega nivoja hrupa in emisij izpušnih plinov dosežemo še možno zožitev širine voznih pasov na 3,25 m. S tem pridobimo skupno 4,25 m opuščene cestnega profila. Tega porazdelimo za obojestransko kolesarsko stezo (po 1,6 m) in razširitev zahodnega pločnika vsaj za 1,1 m.

Ker obojestransko postajališča MPP s svojimi zaviralnimi in pospeševalnimi potmi itak ne omogočajo velikih hitrosti, bo upočasnenost avtobusov minimalna, pešci pa manj ogroženi.

Tak spremenjeni razrez uličnega prečnega profila omogoča na zahodni strani, od Kazine do Dalmatinove, med peš pločnikom in kolesarsko stezo skoraj neprekinjen enojni drevored (premera krošenj 6,0 m), ki predstavlja vnos pomembne humanizacije.

Taka prometna rešitev obenem prelaga promet (razen javnega) z Dunajske proti jugu v logično bifurkacijo na notranji mestni ring: na novo Prešernovo in Trg OF, oboje z ustreznimi priključki na že obstoječe garaže. Namesto ultimativnega principa ali–ali se tako pojavi bolj življenjsko in prometno konsenzualni poleg–tudi, primernejši za sedanje (in verjetno tudi bodoče) stanje potreb na Slovenski cesti. K predlogu bi dodal še upravičeni predlog skupine Dekleva Gregorič arhitekti, da se peš takt najfrekventnejšega prehoda pri pošti podaljša na 3 minute, saj bo to pomenilo več kot bežen prehod prek prometnih tokov, obenem pa stimulacijo za nadaljnjo logično potezo: preoblikovanje Cankarjeve s podaljškom že dosedanje prečne peš cone v pomemben programski in kompozicijski iztek v park Tivoli. *Cardo Slovenske* bi s tem pridobil svoj kompozicijski prečni *decumanus*!

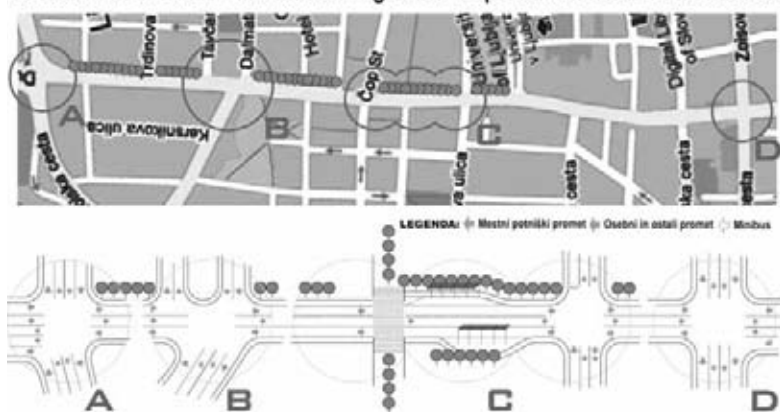
Tudi sedanja obcestna praznina z umaknjenimi objekti na ploščadi Borisa Kraigherja/Ajdovščina izziva priložnost za dopolnitev z reprezentativno ponudbo v enonadstropnem traktu na stari gradbeni liniji, in to s tako, ki jo zaželeno preobrazba Slovenske nujno potrebuje. V današnje razširjene kletne površine podhoda Ajdovščina pa bi bilo logično povrniti vsaj del tiste specifične ponudbe, ki je delno tam že bila (Metalka) in je življenju prebivalcev centra vsakodneвно potrebna (*do it yourself*, galanterija, drobni elektroizdelki, kolesarski servis, prigrizki, morda celo stojnice ...), z dodatnim velikopoteznim terasastim odpiranjem v Argentinski park.

Mislím pa, da bi morala postati Slovenska cesta tudi promocijska točka za oživetev starega mestnega jedra, tako da bi postala izhodišče in zaključek trase električnega minibusu, ki bi deloval v korist:

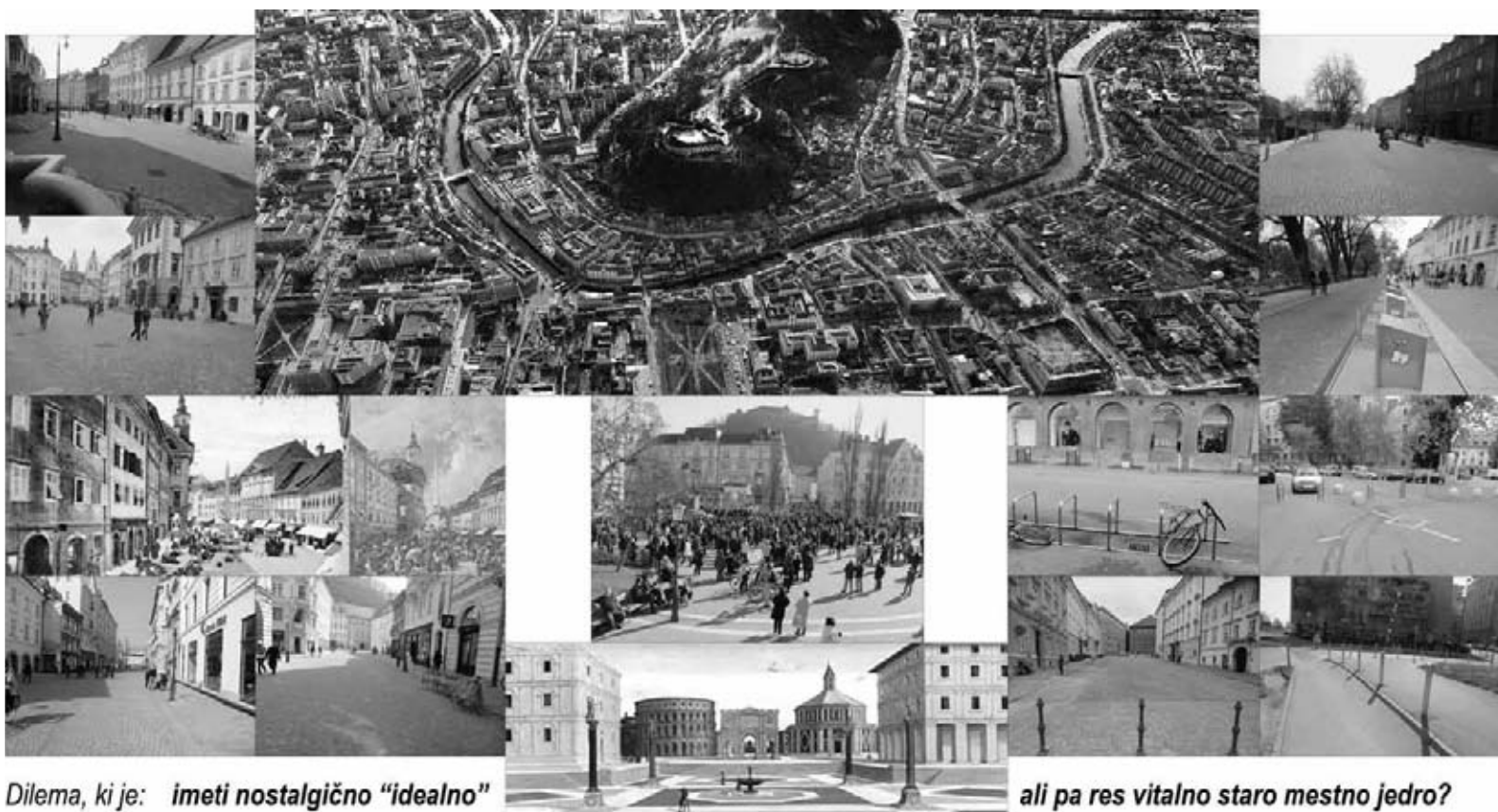
- prebivalstvu, trgovini in storitvam peš con,
- turistom – zato bi imel svoja postajališča v bližini vseh pomembnih kulturnih spomenikov.

Bil bi plačljiv s kartico Urbano in turistično kartico mesta, bistveno zmogljivejši in seve bolj ekonomičen od (zastonskega) kavalirja. S hitrostjo do cca 20 km/h sploh ne bi ogrožal varnosti pešcev na že tako dovolj širokih peš conah. Za turiste bi imel slušalke, da bi prišli do že običajnega, večjezičnega sprejema zgodovinsko-kulturnih informacij.

Prometni režim med Prešernovo / Trgom OF in pa Aškerčevo / Zoisovo cesto



Predlog poteka trase in postajališč turističnega minibusu.



Dilema, ki je: **imeti nostalgčno "idealno"**

ali pa res vitalno staro mestno jedro?

IZKUŠNJE 4-MESEČNEGA ZAPRTJA

Štirimesečno preizkusno zaprtje Slovenske ceste (s pridruženimi prometnimi ukrepi na vpadnicah) je prineslo kar nekaj evidentnih (negativnih) rezultatov, ki jih je moč strniti v naslednje ugotovitve:

1. Ožje mestno središče v pristopnih vizurah pušča neugodno sliko uspavanega gradbišča in prvi neugodni vtis prišlekom (tudi na Tavčarjevi!), s talnimi prometnimi usmeritvami bega voznike.
2. Bodoča cona nima niti smiselnega (simboličnega) pričetka niti zaključka, pri tem pa hendikepira logične prometne tokove v obeh koordinatnih oseh.
3. Logična ohranitev gostega javnega transporta do dveh najpomembnejših prometnih postajališč in s tem povezanih prestopnih con je v direktnem nasprotju s samim konceptom peš cone, ker jo nujno agresivno deli na le malo razširjena vzhodni in zahodni pločnik.
4. Pri tem le dvopasovni avtobusni pas pogojuje, da se za avtobusom na postajališču Slavija formira dolga vrsta taksijev in avtobusov oz. morajo ti zapeljati, seve nedovoljeno, na nasprotni avtobusni pas.
5. Nujna oskrba vzhodnega zaledja Slovenske ceste bo trajno terjala niz prometnih izjem, ki bodo slabile osnovni karakter peš con.
6. Po javno objavljeni statistiki ukrepi že slabijo izkoristek garažne hiše pod Kongresnim trgom, torej ne ustvarjajo pozitivnih sinergij, temveč prav nasprotno!
7. Izkušnje iz drugih mestnih peš con (Breg, Novi trg ...) ne kažejo na njih oživitve, ampak na dodaten nezaželen beg še preostale kakovostne mestne ponudbe v primestni BTC.

Povzetek teh ugotovitev je, da se mesto iz doktrinarnih urbanističnih razmislekov, zlasti v tem finančno izjemno nespodbudnem času, odloča za napačno izbiro in nepovezanost prioritet, kar se kaže tudi v 6,3 milijona evrov visoki letošnji proračunski(?) postavki za ureditev Slovenske ceste in odstranitev parkinga na Trgu republike!

Ali mesto res potrebuje še en mrtev Novi trg? Ob tem pa istočasno, predolgo, ostaja spregledan podaljšek obstoječe peš cone Stritarjeva–Čopova prek Slovenske na multikulturno Cankarjevo in nato v zelenje in rekreativnost Tivolija. Gre za že dolgo, od časa pred 2. svetovno vojno pa vse do začetka 60-ih let tedanjemu predprometnemu času ustrezno in s primerno nadgradnjo tudi še danes primarno logično, simbolno, programsko in ekološko usmerjeno makrourbano potezo, ki bi bila tako obenem tudi sinergijsko optimalno naravnana.

PRO BONO PUBLICO

Problematične izkušnje iz zadnjih tednov mobilnosti opozarjajo na možno okoljsko dvoreznost nepreverjenih novih odločitev, ki pa, med drugim, od stroke in javnosti niti niso bile javno verificirane. Zato bi bila javna preverba rezultatov simuliranega preizkusa novega prometnega režima *in situ*, še pred definitivnim gradbenim posegom, minimum nadvse potrebnega javnega dialoga in konsenza pred samo implementacijo.

Upam le, da imata politika in stroka v viziji naše Ljubljane primarno vendar samopodoba prodornega mesta z intenzivnim pulzom raznolikih dejavnosti ter izmenjavo vseh kategorij materialnih in nematerialnih dobrin (pa tudi ljudi!), kot sta bila vedno tipična za zgodovino mest. Le taka prodorna Ljubljana lahko izpolni svoje dolžnosti in ambicije v korist nas vseh, naše države kot tudi za oči tujih obiskovalcev.