

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 (nemočno?) 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 »logika 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 dekadencija 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 tiri! 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 zgoščenim 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 slejkoprej 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.