

fragmenti iz mandata

janez kočelj



uvodnik
esej
predstavitev
intervju
natečaj
kritika
pogovor
predavanje
prevodi

»Prizadevamo si spremeniti stanje duha, ko omahuješ med dvema možnima variantama, pa se potem za nobeno ne odločiš. Sem pristaš tega, da je bolje nekaj preizkusiti in potem, če je treba, popraviti, kot pa nič narediti.«

I.

Arhitektura, mesto politika

To ujemanje me navaja na sklep, da naj nas namesto delitev na angažirane in pasivne, politične in nevtralne, kulturne in komercialne, delujoče in vladajoče, umetnike in inženirje, začne povezovati in zavezovati spoznanje, da sta arhitektura in urbanizem postali med seboj povezani politični disciplini:

1. arhitektura je instrument politike, ker se ukvarja s vprašanji prihodnosti in sprejema zanjo odgovornost,
2. arhitektura je instrument politike, ker prenaša družbene vrednote v prostor,
3. arhitektura je instrument politike, ker daje smer razvoju družbenih odnosov in k reintegraciji skupnosti,
4. arhitektura je instrument politike, ker spodbuja nove oblike solidarnosti,
5. arhitektura je instrument politike, ker spodbuja nove oblike participacije in širi demokratični prostor z vključevanjem uporabnika in izključenih skupin,
6. arhitektura je instrument politike, ker povezuje javno z zasebnim, obče s posamičnim, lokalno z globalnim,
7. arhitektura je instrument politike, ker je angažirana javna umetnost, ki sproža ustvarjalne potenciale v družbi in jih neposredno vpleta v procese gradnje.

Odkrito povejmo politikom, da ko govorijo o podnebnih spremembah, varčevanju z energijo in trajnostnem razvoju, dejansko govorijo o arhitekturi. Potem bo nerazumevanja med nami bistveno manj.

Iz referata na konferenci EFAP (Evropski forum za arhitekturno politiko) v Ljubljani, junij 2008.

II.

Mesta so od nekdaj prostor inovacij, središča vsakršnega napredka. S tem namenom sklepajo mesta tudi danes različna strateška partnerstva in se povezujejo v mreže za razreševanje skupnih problemov, koalicije mest postajajo alternativa togim in okornim sistemom nacionalnih in nad-nacionalnih držav.

Arhitektura je namreč od vseh najbolj javna umetnost. Četudi so javne kvalitete v arhitekturi univerzalne, jih ni mogoče uveljaviti brez politične volje,

brez razumevanja javnosti, brez podpore države, brez primerne zakonske podlage. Ker tega nimamo, se moramo arhitekti v javnosti ves čas pojavljati in jo prepričevati o svojem poslanstvu. S tem, ko materializira javne vrednote v prostoru, je arhitekt neizogibno javni delavec, je javni razumnik in javni umetnik. Šele z javnim delovanjem, ki ni omejeno zgolj na strokovne pristojnosti in posle, ki jih opravlja, se arhitekt lahko učinkovito odziva na stvarne probleme, razkriva njihovo ozadje in oblikuje alternative. Strokovno delo sodobnega arhitekta je v tem kontekstu lahko le politično in njegova arhitektura sredstvo določene politike.

Zato je razumljivo, zakaj se tako kot uradna politika, tudi sodobna arhitektura vedno bolj odločno obrača k strateškemu vprašanju varovanja okolja kot so podnebne spremembe, varčevanje z energijo in uporaba obnovljivih virov, trajnostna družba in participacija. Tako se na prvo mesto vse bolj postavljajo vprašanja varovanja okolja, na drugem so socialni problemi in šele na tretjem odnos arhitekture do fizičnega konteksta. Lahko je razumeti, da postajajo v današnjih kriznih razmerah estetska vprašanja umetniške oblike manj pomembna in med arhitekti tako želena umetniško avtonomnost vedno bolj nadomeščajo socialni angažma, interdisciplinarni pristop k trajnostni gradnji in vključevanje porabnikov v procese načrtovanja in gradnje.

Ob tem se postavlja temeljno vprašanje: kako je mogoče, da ob poznavanju vseh problemov sodobne civilizacije in njihovih posledic, še posebej v času vsesplošne okoljske in gospodarske krize, še vedno nismo uspeli doseči soglasja med stroko in politiko, ki bi predstavljalo nujno, četudi minimalno izhodišče za skupno prizadevanje. Še bolj o teh so zame problematična velika nazorska razhajanja o pogledih na stroko in njeno vlogo v družbi, pri katerih bi morali arhitekti delovati vzajemno ne glede na to ali so v politiki ali v upravi ali v ustanovah ali na trgu. V proces urejanja in gradnje prostora smo vendar vsi vpleteni, tako da se svojemu deležu odgovornosti za njegovo usodo nikoli moremo povsem izogniti ...

Iz govora na otvoritvi Ljubljanskih dnevov Orisa, april 2009.

III.

O zakonodaji

MOL z velikimi pričakovanji podpira določilo predloga novega ZGO, po katerem lahko občine naložijo lastnikom, da opravijo investicijsko vzdrževalna dela na nepremičnini, če njeno stanje kazi podobo mesta. MOL se je že pred meseci odločila, da pripravi odlok, s katerim bi lahko bolj odločno vplivala na lastnike, da vzdržujejo in obnavljajo zunanjščino svojih hiš ter s tem prevzamejo svoj del odgovornosti za podobo javnega prostora. Zaradi ustavne nedotakljivosti zasebne lastnine se je MOL obrnila na MOP po nasvet, kako

zagotoviti zakonitost takšnega odloka, ki bi z grožnjo hipotekarnega vpisa vzpodbujal lastnike nepremičnim k bolj vestnemu ravnanju. Po določitih tega odloka bi MOL pozivala lastnike zanemarjenih stavb, da fasade v določenem času prenovijo; v kolikor se to ne bi zgodilo, bi MOL prenovila fasade tudi brez soglasja lastnikov in stroške obnove vpisala v hipoteko kot svoj lastninski delež. Podobno bi lahko MOL ravnala tudi pri odstranjevanju ruševin in vzpodbujanju prenove razpadajočih zapuščenih stavb.

Ugotavljamo, da imamo v primerjavi z drugimi evropskimi mesti premalo učinkovitih instrumentov za vzpodbujanje mestne prenove, zato si MOL prizadeva pridobiti bolj dejavno vlogo pri urejanju mesta v prihodnosti.

S tem ciljem si MOL prizadeva pridobiti čim več instrumentov za vzpodbujanje in usmerjanje razvoja mesta k dolgoročnim ciljem. Še posebej potrebujemo tiste instrumente javne kontrole tržnih mehanizmov, s katerimi bi lahko uveljavljali javni interes proti špekulativnemu ravnanju zasebnih lastnikov nepremičnih. Z novimi instrumenti bi v prvi vrsti vzpodbujali:

1. zazidavo nezazidanih parcel, ki so vrzeli v strnjeni zazidavi,
2. obnavljanje zanemarjenih fasad, ki kazijo javne prostore-trge in ulice,
3. odstranjevanje ruševin namerno zapuščenih in požganih stavb,
4. prodajo neustrezno zazidanih ali zapuščenih parcel v mestnem središču in vzdolž glavnih mestnih cest, ki jih zadržujejo lastniki iz špekulativnih namenov, sanacijo in reaktiviranje območij zapuščene industrije in degradirane krajine.

Brez novih razvojnih instrumentov bomo težko uresničili nekatere pomembne razvojne projekte, ki so za Ljubljano strateškega pomena. K temu nas zavezujejo tudi nekateri dolgoročni cilji urejanja mesta, kot so navedeni v viziji Ljubljana 2025.

Iz glasila Ljubljana, julij 2007.

IV.

Znana je vaša trditev, da je Ljubljana v razvoju ustavljeno mesto.

Ljubljana zaostaja v razvoju za 20 let. To je več kot očitno. Kljub temu vsi ne mislijo, da je v tem nekaj narobe, celo od svojih kolegov sem slišal, da je bolje, da se nič ne spremeni, kot da se odloča na hitro in dela nepremišljeno. Sam namreč mislim, da prinaša vsak razvoj tudi določeno tveganje in da je v krizi, ki je posledica predolgega odlašanja, vsaka odločitev boljša od nobene. Pri tem sem naletel na najtežjo oviro, tako da nisem čisto prepričan, ali mi je ponujeno možnost vplivati na prostorske odločitve sploh kdo pripravljen zares priznati. Celó javno mi je bilo rečeno, da sem po novem zgolj občinski uradnik in da kot tak ne smem več imeti lastnih strokovnih stališč. Tudi ta del civilne družbe, ki lahko najbolj vpliva na spremembe v mestu, ni pripravljen sprejeti dejanskih razmer, v katerih se lotevamo urbanistične prenove Ljubljane, ampak vztraja pri svojih načelnih stališčih. Skratka, ni nam še uspelo oblikovati strokovne koalicije, če se lahko tako izrazim. Očitno je zaostajanje mesta pustilo globoke posledice tudi v miselnosti mnogih meščank in meščanov. Ti niso pripravljeni sprejeti dejstva, da je mesto živ organizem, ki se ves čas spreminja in preobraža, propada in oživlja, da je mesto prizorišče najbolj naprednih idej in tehnoloških inovacij, ki se uresničujejo v ustvarjalni arhitekturi. Pravzaprav lahko govorimo o pritajenem nazadnjaštvu, ki vlada v mestu, in se kaže v strahu pred vsakršnimi spremembami na bolje.

V.

Poglobitev železnice. Ali je pri tem že kaj novega?

Ko je železnica pred kratkim svoj partnerski delež prodala Trigranitu, se je izkazalo, da mora mesto odločno povedati, kaj zahteva. Odločili smo se, da ne glede na to, za kakšno varianto železniškega vozlišča se bodo železnice odločile, tudi tehnično rešitev poglobitve tirov sami predlagamo. S kolegom Rokom Klanjščkom, ki predstavlja zmagovalno ekipo na natečaju za ljubljanski potniški center iz leta 2002, smo predstavili štiri različice. Pokazali smo prednosti in slabosti vsake od variant in poskušali narediti sintezo projekt-

nih rešitev komercialnega dela Emonike, postajne dvorane in poglobitve. Sicer pa so bili že v zazidalnem načrtu za območje PCL iz 2006 predvideni vsi posegi v zvezi z novogradnjo, rekonstrukcijo in vzdrževanjem tirnih naprav, vključno z morebitno naknadno poglobitvijo teh naprav in peronov. Svoj predlog torej imamo, vnesli ga bomo v novi prostorski akt, natečajno rešitev za postajno dvorano imamo, pogodbe imamo, veljavni odlok ima tri člene, na katere se lahko sklicujemo. Možnost poglobitve bomo torej v vsakem primeru zagotovili! Ni si mogoče zamisliti, da bi po vseh teh dolgotrajnih postopkih in pogajanjih spet začeli na začetku.

Da se vse začne z nič?

Del stroke zahteva tudi to. Enkrat smo to že naredili. In rezultat je bil ničla.

Morda bi kazalo ponovno na kratko navesti prednosti poglobitve.

Stvar je naslednja. Železnica mora prej ali slej zgraditi obvozno progó za tovorni promet. Varianti sta dve: ali zgradi severno obvozno progó, ali pa gre skupaj s potniškimi tiri pod postajo. Ta različica je seveda krajša in po mojem mnenju tudi cenovno povsem primerljiva s prvo. Ker je bistveno krajša in ker bolje rešuje funkcioniranje terminala, da varstva okolja, še posebej vodonosnika, gradnje dveh mostov, trase preko naseljenega prostora ipd., sploh ne omenjam. Pri tem je treba ves čas tudi upoštevati, kaj dobi železnica, ki je lastnica zemljišč, kaj pomeni, da se v samem mestnem središču sprostí na desetine hektarov novih zemljišč, kaj pomeni spet povezano mesto!

Iz intervjuja za Delo, Tomaž Švagelj, Trigranit nam bo vendar zgradil tudi novo železniško postajo, 13.4.2008.

VI.

V zadnjem času se pojavlja močan odpor proti gradnji v višino. Številni so mnenja, da Ljubljana ne potrebuje nebotičnikov v ožjem mestnem središču; s tem mislim na Kolizej, Emoniko, severna mestna vrata, območje Tobačne ... Uveljavljena arhitekta Bevk in Perovič, med drugim tudi dobitnika nagrade Prešernovega sklada in Plečnikova nagrajenca, menita, da bo Ljubljana s stolpnici izgubila svoj značaj. Ste prepričani, da je gradnja v višino prava poteza, za katero boste kot »mestni arhitekt« odgovornost nosili vi?

Seveda sem pripravljen nositi odgovornost, ne glede na to, da tudi dejansko nisem pravi mestni arhitekt, saj za takšno funkcijo nimam nobenih pooblastil, ki bi mi jih dala zakonodaja. Tega mi tudi strokovna javnost ne priznava, takšno vlogo mi pripisuje samo župan. Skratka, jaz seveda lahko pomembno vplivam na odločitve, nisem pa tisti, ki o vsem odloča. Odgovornost skušam deliti tudi z drugimi, saj imamo vendarle veliko svetov in odborov, v katerih skušamo z več vidikov presojeti o strateško pomembnih odločitvah za mesto. Vendar si kljub temu upam prevzeti za svoj vpliv na odločitve vso strokovno in politično odgovornost. Čisto pa ne razumem izjave cenjenih kolegov, ki jo navajate, ker ju imam za izjemno ustvarjalna in razgledana arhitekta, lahko pa da je tudi iztrgana iz konteksta. Najprej moram povedati, da je zidava v višino trajnostna gradnja in je tipična za vzidave v mestno središče oz. tiste predele mesta, ki so že zgrajeni in spadajo v t.i. strategijo mestne prenove. To pomeni, da s točkovno zazidavo najlažje vstavljamo generatorje razvoja v prazne oz. izpraznjene parcele, ki potem poživljajoče vplivajo na svojo okolico. Takšna zidava je po navadi višja, to so lahko vila bloki, stolpčiči, stolpi, nebotičniki, odvisno od pogojev lokacije. Stanovati na svežem zraku, visoko nad prometom in življenjem ulice, odkoder se odpirajo lepi pogledi, je vendarle prijetno. Sodobna tehnologija dvigal in gradbena tehnologija sta naklonjeni visoki gradnji. Tudi v svetu je tako, kjer se trenutno gradi kar dvajset tisoč stolpov nad 200 metrov, se vse bolj uveljavlja sodobna oblika tako imenovanega »sky living« v visokih stavbah, kjer se po prerezu odvijajo različne funkcije in dejavnosti v višino. Skratka točkovne vzidave so poseben tip prenavljanja mest oziroma razvoja mesta navznoter, kar je ena od usmeritev strateškega in izvedbenega prostorskega načrta, o katerem sva že govorila. Seveda so višine stolpnice skladne z merilom tega mesta. Nobena

načrtovana stolpnica znotraj mestnega središča ne bo višja od ljubljanskega nebotičnika, ki je bil zgrajen sredi tridesetih let prejšnjega stoletja. Že tedaj je bil nebotičnik stvaritev domačega kapitala oz. skupine poslovnežev, ki so hoteli iz Ljubljane narediti sodobnejše evropsko mesto po svetovljanskih vzorih. To je mera 72 metrov, ki ni bila uvožena, na primer iz Dubaja. Poleg tega je potrebno poudariti, da je samo v ožjem ljubljanskem središču bilo že zgrajenih kar 24 stolpnih, visokih od 30 do 75 metrov. Višinsko merilo mesta je torej že bilo nastavljeno, mi mu le sledimo. Ne razumem pa, zakaj bi to merilo zniževali, saj se ne sklada s strategijo mestne prenove, ki naj bi okrepi-la mestno središče, kamor je treba pripeljati nove ljudi, ustvariti primerno gostoto prebivalstva in dejavnosti. To je namreč osnova urbanosti. Ljubljana je še vedno dokaj zaspano mesto, ker nima kritične mase, ki šele ustvarja primeren utrip in živahnost. Premalo je nenadejanih dogodkov in srečevanj, Ljubljana živi urbano življenje le na obrežju Ljubljane. Skratka, točkovne vzdave so primeren način oživiljanja mesta, ki se ga da utemeljiti s teorijo sodobnega upravljanja mest in dokazati s strokovnih merili.

Iz intervjuja za spletni portal Siol, David Kos, Pripravljen sem prevzeti odgovor-nost za gradnjo v višino, maj 2008.

VII.

Ali si lahko v Ljubljani obetamo tudi gradnjo stolpnih, ki bi bile visoke več kot 30 etaž? Glede na relativno razpršeno postavljene poslovne stolpnice, ki so trenutno v igri, ali si lahko Ljubljana obeta tudi kakšno bolj skoncen-trirano območje stolpnih?

Izven mestnega središča je dovoljena gradnja nebotičnikov do višine 100m. Ta višina odgovarja velikosti mesta in njegovemu merilu ter se sklada s primerljivimi evropskimi mesti. Najvišje stavbe bodo zaznamovale pred-vsem glavna križišča oziroma vozlišča, ki so poleg velikomestnega merila tudi pomembne točke orientacije v mestu, še posebej pri večjih hitrostih. To so vstopne oziroma prestopne točke iz obvoznice oziroma avtoceste na mestne vpadnice. V zasnovi oblikovanja mestne podobe je poleg zagotovitve na omenjenih vstopnih točkah, tako kot so na Bavarskem dvoru oblikovana Severna vrata, predvidena zidava krajših nizov stolpnih še vzdolž Dunajske in Šmartinske ceste.

Pri umeščanju in dimenzioniranju nebotičnikov bomo upoštevali nasled-nja merila:

1. vpliv na mestno sliko-razmerje višinskega poudarka do mestnega obrisa (spoštovanje podobe mesta v krajini),
2. vpliv stolpa na staro mestno jedro (spoštovanje identitete),
3. razmerje nebotičnika do drugih višinskih poudarkov-stolpov: hierahija višin-programov-pomenov (tematsko-netematsko),
4. varovanje pomembnih mestnih vizur (čitljivost),
5. povezovanje stolpov v linije, grozde, snope ali dvojice (grupiranje),
6. odnos do sosednjih stavb v vplivnem območju oziroma v stavbnem otoku (prilagoditev lokalnemu merilu),
7. pripadajoč odprt javni prostor (prostornost),
8. izkoriščenost zemljišča (FIZ, parkirna mesta),
9. določila o stavbni črti oz. gradbeni meji in odmikih glede na osončenje-senčenje,
10. prometno obremenitev obodnih cest in križišč.

Iz intervjuja za Svet nepremičnin, april 2008.

VIII.

V glavnem atriju Mestne hiše je meščankam in meščanom na ogled razstava projekta Kolizej, ki še vedno močno polarizira strokovno in laično javnost in ob katerem ste rekli, da se odpovedujete profesuri, če bo zgra-jen tak, kot ga predlaga investitor. Boste držali besedo?

Če me že kdo drži za besedo, moram povedati, da nisem več samo profes-sor, ki bi lahko gledal na mesto iz primerne akademske razdalje in načelnih opredelitev. Sedaj imam še drugo nalogo, skrbeti za prenovo tega mesta in še posebej za oživiljanje mestnega središča z iskanjem možnih kompromisov med idealnim in stvarnim. Tudi zame je zadržana rešitev finskih arhitektov primernejša od vpadljive zasnove holandskih kolegov. Smisel moje izjave je bil, da v primeru, če bi bodisi investitor bodisi njegovi projektanti sami postavili pravila o tem, kaj in kako graditi na tem mestu, potem ne bi mogel več biti profesor za urbanistično oblikovanje, katerega naloga je iskati pravila za oblikovanje mestnega prostora. Konkretno o Kolizeju sem tedaj dejal, da ne glede na to, kakšno arhitekturno vrednost ima stara stavba, je nesporna njena kulturnozgodovinska in simbolna vrednost, kar pa ne pomeni, da bi morali objekt ohraniti. Nasprotno, najti bi morali, skladno z zgodovinskim pričanjem, novo vsebino in novo zazidavo. Nič nimam proti, če bi na mestu, kjer se je podrl del Kolizeja, stala stolpnica. Lahko bi ohranili samo del lupine starega in dodali ustrezno velik del novega, ki lahko pokrije stroške prenove. Nekaj fizičnega mora ostati kot pričevanje, neka materialnost, povezana z novim. Problem prvo nagrajene rešitve je, da briše spomin in ne poskuša ustvariti dialoga s starim, čeprav ima za to ogromno možnosti. Na prošnjo investitorja, da določim pogoje za gradnjo Novega Kolizeja, sem vztrajal na zmanjšanju merila stavbnega telesa in na omejitvah o višini zazidave na robu mestnega središča, na odprtem pogledu na Grad s Celovške ceste in na spoštovanju evangeličanske cerkve. Po mojem mnenju so arhitekti prvotno preveliko in previsoko stavbno gmoto uspeli sorazmerno zmanjšati in jo z robno zazidavo povezati z okolico. Toliko lahko dosežem v svoji novi funk-ciji, kjer moram na eni strani spoštovati strokovna načela, na drugi pa tudi skrbeti, da se mesto razvija s tem, da ne postavljam investitorjem, ki gradijo mesto, nepremagljivih ovir. Vsekakor pa jaz ne odločam o tem, kdo naj bo projektant in kakšna naj bo arhitektura, na to lahko sicer vplivam, vendar pa moram upoštevati tudi želje investitorjev in se z njimi dogovarjati.

Iz intervjuja za revijo Ljubljana, Vsi projekti so v teku, a vsak je nepredvidljiva zgodba zase, februar 2007.

VIII.

Kako ste doživeli reakcijo meščanov ob napovedani gradnji garažne hiše pod tržnico? Že pred časom ste dejali, da je v Ljubljani vsak poskus ure-janja sprejet na nož, da gre za večno nezaupanje, nenaklonjenost spre-membam. Kakšni so po vašem razlogi za to držo?

Gre za meni nerazumljivo reakcijo, saj sploh še nismo zasadili lopate, ampak smo le odprli prostor za razpravo. Del politike očitno poskuša s širjenjem dez-informacij ustvariti ozračje, ki ne bi bilo naklonjeno našim načrtom. Ljubljana tako že dolgo živi v navzkrižju interesov in je po moje najbolj konfliktno mes-to v Sloveniji. Stalno se sprožajo situacije onemogočanja uveljavljanja zamis-li, ki bi bile morda prodornejšje, ves čas se ustvarja nezaupanje v kakršenkoli razvoj, ki ga začrtajo oblasti ali investitorji.

Slabe izkušnje?

Gotovo tudi to, a kaj je slabša izkušnja od tega, da se pomembni razvojni pro-jekti mesta niso izvedli že pred petindvajsetimi leti? Če bi Ljubljana doživela zaporedje zgrešenih mestnih investicij ali vsaj takšnih, ki bi se pokazale za ne-funkcionalne, potem bi verjel v tezo o slabih izkušnjah. A desetletja se ni nič naredilo- ne dobrega, ne slabega. V Ljubljani enostavno prevladuje težnja, da naj se nič ne spremeni, naj se varuje status quo, četudi vodi v propadan-je. Mesto ni muzej, kjer ohranjaš stvari nedotaknjene, če ga hočeš ohraniti, ga moraš spreminjati, ne moreš ga prepustiti niti stihijskemu razvoju niti propadanju.

V Mariboru so branjevke zaradi obnove tržnice pravkar prestavili dva kil-ometra proč, pa ni bilo nikakršnih protestov, gotovo pa niti vaši kritiki ne verjamejo, da bi kot ugledni arhitekt šli z buldožerjem nad Plečnika?

Seveda ne, ljudje so enostavno nasedli demagogom, temu je sledila sku-

pinska panika. Če tržnico, ki jo imamo Ljubljanci tako zelo radi, pogledate z odprtimi očmi, vidite, da je prav tistega slikovitega dela z zelenjavo, kjer prihaja do stika med mestom in naravo, zdravo hrano itn., vsako leto manj. Vse več je tistih, ki ne sodijo na to tržnico, ki je zares del ključne identitete mesta, ki si jo radovedno ogledujejo tudi turisti: na Pogačarjevem trgu je vedno več kitajskega blaga, na Vodnikovem vse več tekstila in usnjene galanterije - ta del ljudje upravičeno imenujejo 'Ljubljanski Ponte Rosso'. Plečnikove kolonade zasedajo gostilne, pogled nanje zastirajo obupni kioski-tovornjaki, avtomobili dobaviteljev so parkirani vzdolž kolonad ... A je to tisto, kar branijo ti borci? Naš projekt je, in to povem z vso poklicno in človeško poštenostjo, namenjen ravno temu, da bi se vse te moteče elemente umaknilo in bi se tržnica vrnila k svoji primarni vlogi in ponudbi. Načrti prenove predvidevajo zelo natančen redosledčasne prestavitve branjev na Pogačarjev trg v času gradnje in arheoloških raziskav, itn.

Ojoj, arheoloških raziskav se pri nas bojimo kot hudič križa, saj so se pri »večnem« novem NUK-u dolgo sklicevali prav na počasne arheološke metlice ... Grozljivo je, da so ljudje pri nas pripravljeni žrtvovati in zasuti najdragocenejše zgodovinske spomenike, ki jih tako pobožno obiskujejo v tujini, ker se bojijo zastojev.

Prav imate, dediščina nenadoma postane ovira in arheologi dežurni krivci. Trg so že skenirali, vemo, da sta dve mesti za arheologe še posebej zanimivi, približno tudi vemo, kaj bomo odkrili, in najdbe bi arhitekti tudi ustrezno predstavili, postale bi del zanimivosti tržnice. Se vam ne zdi, da bi tržnica s takšnim arheološkim dodatkom le pridobila?

Bi bila prenova brez garažne hiše možna?

Ne, ker je garaža tudi tehnični prostor, ne le prostor za parkiranje, v njej bi bila komunalna infrastruktura, sanitarije, hladilnica, skladišče. Ta, sorazmerno mala garaža pod delom tržnice bi omogočila umik avtomobilov s Petkovškovega nabrežja in Krekovega trga - tega, da otroci plezajo čez avtomobile v lutkovno gledališče, turisti pa do vzpenjače, očitno nihče ne opazi! Poleg dozidave k Mahrovi hiši bi zgradili še Mesarski most, ki bi s stojičnicami razširil tržni prostor na Petkovškovo nabrežje.

Iz intervjuja v Dnevnikovem Objektivu: Peter Pahor, maj 2007.

IX.

O tržnici

1. Kako komentirate velik odziv na razpis natečaja, gre pri tem le za privlačno nalogo ali to pomeni tudi soglasje stroke k projektu prenove tržnice?

O kakršnem koli soglasju stroke k prenovi tržnice ni mogoče govoriti, strokovna javnost ne bo nikoli enotna, žal so v tem primeru kot tudi pri drugih, pomembnih opredelitvah razvoja in oblikovanja mesta stališča stroke povsem nasprotna.

Gre prej za diferenciacijo na tiste, ki so načelno ali politično proti spremembam, na tiste ki so zagledani v preteklost, na tiste, ki zagovarjajo smelejše preureditve, ki stavijo na globalno arhitekturo, na zmerne in radikalne, ipd. kot za zdravo pamet. Številno udeležbo arhitektov, krajinskih arhitektov in gradbenih inženirjev na natečaju velja pripisati po mojem mnenju edinstveni priložnosti graditi v samem simbolnem jedru zgodovinskega mesta in se poleg tega še neposredno srečati s Plečnikovo arhitekturo.

2. Kako zavezujoče to stanovsko soglasje odgovarja civilnim iniciativni nasprotnikov prenove?

Tudi v civilni iniciativi »Tržnice ne damo« so dejavni arhitekti, ki kot neodvisni strokovnjaki zastopajo svoj, alternativni predlog gradnje garaž v predoru po obodu grajskega griča. Tako, kot jih niso prepričale nagrajene natečajne rešitve, jih tudi mi nismo uspeli prepričati v cilje prenove tržnice, kakršne smo postavili za izhodišče natečaja:

1. nadaljevati obnovo okoliških znamenitih stavb (Peglezen, Šentjakobska

gledališče, Mahrova hiša, Plečnikove lope) in javnih prostorov (Tromostovje, Zmajski most, del kostanjevega drevoreda),

2. dozidati slepi fasadi Mahrove hiše in izoblikovati vzhodno stranico Vodnikovega trga,

3. sprostiti trge in ulice motornega prometa (Krekov trg, Ciril Metodov trg, Adamič Lundrovo nabrežje, Petkovškovo nabrežje) in razširiti površine za pešce in kolesarje,

4. zagotoviti parkirna mesta za turiste, kupce, prodajalce in okoliške stanovalce ter obiskovalce Gradu z vzpenjačo,

5. zagotoviti konkurenčne pogoje za obstoj in ožvitev izvirnih funkcij ter tradicionalne ponudbe tržnice s kvalitetnimi živili, svežim sadjem in zelenjavo,

6. preseliti prodajo galanterije, oblačil in obutve, tehničnega in drugega blaga,

7. zagotoviti tehnične in druge servisne prostore ter infrastrukturo (dostava, skladišča, hladilnica, ravnanje z odpadki in odpadno embalažo, sanitarni postori, toplovod, idr.),

8. odkriti in prezentirati arheološke ostaline v nekdanjem Šentklavžu (srednjeveško obzidje z samostanskimi vrati in stolpom).

3. Ko govorite o tem, da rešitve sledijo duhu Plečnikovega izročila, ne pa njegovi obliki, kaj natanko mislite s tem?

Izročilo njegovih mestnih ureditev je v tem, da identiteta mesta ni ustvarjena enkrat za vselej, ampak da jo zares ves čas dopolnjujemo in na novo oblikujemo. Plečnik je neprestano razvijal nove zamisli o tem, kako mesto preoblikovati. Njegova arhitektura je bila raziskovalna, njegove realizacije so bile rezultat dolgotrajnega iskanja končne zamisli tudi zaradi tveganja, ki ga prinašajo novosti. Poleg tega je veličina Plečnika v njegovi sposobnosti prilagajanja dejanskim razmeram in pogosto zelo skromnim možnostim, v katerih tudi danes gradimo mesto. Prepričan sem, da Plečnikova vizija o stalno nastajajoči in nedokončani celoti mesta, sestavljeni iz različnih plasti in manjših ureditev po delih, še vedno aktualna.

4. Ali obstajajo časovne omejitve arheologom ali pa najdbe lahko upočasnijo projekt?

Območje Vodnikovega trga ima bogato, vendar bolj ali manj poznano zgodovino. Kolikor vem, je trajanje arheoloških raziskav odvisno od števila najdb oziroma bogastva kulturnih nanosov.

5. Kateri detajl ureditve območja Vam je najbolj pri srcu?

Najbolj me bo razveselila celotna ureditev, še posebej učinkovita bo dozidava k slepim fasadam Mahrove hiše, pa tudi prometna ureditev, ki bo dokončno namenila Adamič Lundrovo nabrežje vzdolž Plečnikovih arkad za izključno domeno pešcev in kolesarjev.

Iz odgovorov na novinarska vprašanja za glasilo Ljubljana, junij 2008.

X.

Kaj nameravate s Cukrarno in Kolizejem?

Zidove Cukrarne smo odločeni ohraniti in vanje vgraditi novo upravno stavbo MOL, v kateri naj bi bili tudi prostori za Upravno enoto in sedež pokrajine. Tudi to je izjemen projekt, ki je vezan na preboj Roške ceste preko novega mostu čez Ljubljano na Njogošovo cesto. To so vse obvladljivi inženirski problemi, težje se bo pogoditi za odkup zemljišč in stavb, se z državo dogovoriti o skupnem vlaganju, uskladiti projektno nalogo za novo stavbo s pogoji spomeniškega varstva, razpisati natečaj za projektante in izbrati najboljšo rešitev, izvesti gradnjo in preselitev uprave pod eno streho, opraviti ugodno prodajo Kresije, zagotoviti njeno primerno bodočo rabo, itd. Novi Kolizej ima svojo predzgodovino, ki je ne moremo zavrteti nazaj, mi bi zgodbo o izboru arhitekture izpeljali drugače. Res pa je, da je bilo v ta projekt vložene že toliko energije in denarja, da moramo biti projektu hočeš-nočeš naklonjeni. S projektanti smo dosegli kompromis, saj je predelana zasnova mogočne stavbe zdaj prilagojena mestni silhueti. Bodo pa Cankarjev

dom, Novi Kolizej in Center sodobnih umetnosti v tovarni Rog smiselno povezali mestno središče s starim mestnim jedrom ter razširile prostor namenjen sodobnemu kulturnemu turizmu.

Stadion je nujen! Vendar – ali sta potrebna dva?

Bolje dva kot nobeden! Ta hip v prestolnici ne moremo prirediti niti ene mednarodne nogometne tekme, kar močno kvari ugled glavnega mesta. Zanimivo, da je bil nov nogometni stadion načrtovan v Stožicah že leta 1985. Vendar od takrat ni bilo narejeno prav nič! Odkar je bila opuščena gramoznica niti vseh zemljišč niso odkupili!

Iz intervjuja za časopis Dobro Jutro, Lovro Kastelic, Omahljivcem je pot prekrizal profesor, 2008.

XI.

Bi se bilo na račun sodobnega nogometnega stadiona mogoče odpovedati kateri od Plečnikovih arhitekturnih prvin?

Po moji oceni (tudi Plečnik sam je pisal o tem) stadion za Bežigradom ni eno od najbolj uspešnih mojstrovih del, kar lahko pripišemo tudi neugodnim okoliščinam gradnje, ki ni bila nikoli dokončana in zato ves čas začasna, provizorična arhitektura. Določajo jo podkvasta oblika tribun, glorieta, obodni zid in vhodna lopa (stoa).

Se vam zdi Plečnikov stadion brez razvite programske strukture sploh uporaben?

Seveda, če bi bil na primer v celoti v lasti občine, bi se dalo najbolj nujne servisne prostore in razpadajoči zid obnoviti ter stadion uporabljati za (atletsko) rekreacijo in razne prireditve kot javni športni park.

Iz odgovorov v seminarski nalogi Prenova Plečnikovega stadiona za Bežigradom, Mojca Ukmar, FDV, 2008.

XII.

Se v Ljubljani začenja kulturni boj med urbanizmom in arhitekturo, ki naj bi jo zastopali prav vi?

Nekateri, ki sprožajo to dilemo, očitno ne poznajo sodobnega mesta, ki postaja živ organizem in se ga ne da več primerjati z mestom iz zgodovine. Sodobni urbanizem ne ukazuje, ne vlada ljudem, to ni več urbanizem dovoljevanja, ampak pogojevanja. Sodobni urbanizem je torej dogovorni. Za posebne razmere je treba najti stvarno rešitev, ki je vedno kompromis.

Iz intervjuja v Sobotni prilogi Dela, 9.10.2007.

XIII.

Po kakšnih urbanističnih dokumentih pa se ravnaajo primerljiva evropska mesta?

Povsod si prizadevajo za zelo podobne cilje, saj urbanizem nikjer in nikoli povsem ne sledi razvoju, niti v teoriji, še manj v praksi. V praksi poznamo razne vrste urbanizma, ki podpirajo diferenciran pristop do urejanja mesta: gre za infrastrukturni urbanizem, tipomorfološki urbanizem, upravljavski urbanizem, komunalni, krajinski ... Znotraj vsakega od teh se preizkušajo različne kombinacije norm in razvojnih mehanizmov, za vsak primer drugače, ker sodobno mesto ni več v vsem obvladljivo kot celota, ampak po delih. Gre za odprt in dinamičen sistem različnih omrežij, ki ni več hierarhično urejen. To je razlog, da iščemo za vsako obliko mesta primeren urbanizem, instrumentov in ukrepov, ki odgovarjajo določeni urbani situaciji. Eni na primer bolj ustrezajo Stari Ljubljani, drugi BTC, in so med sabo lahko popolnoma različni, a vendar vsi znotraj celostne predstave o mestu. Drugod mesta naredijo strategijo veliko bolj preprosto kot splošen koncept, diagram o tem, kako in kam naj se mesto razvija, in potem poskušajo na različnih ravneh izvedbeni del bolj precizirati, da bi se izognili krizi neučinkovitega urbanizma.

Kakšne odzive pričakujete ob razgrnitvi dopoljenega osnutka prostorskega načrta s strani investorjev in širše strokovne in zainteresirane javnosti?

Pridružujem se tistim, ki mislijo, da je plan sistem komuniciranja z javnostjo, z vsemi akterji v mestu, s civilno družbo, z vsemi javnostmi, strokovnimi in drugimi, zato pričakujem njihov odziv, in to buren odziv na določila in pogoje gradnje, ker je plan zdaj res prizemljen, vezan na parcelo. Zdaj se bo res videlo, kaj je splošno razmišljanje v viziji in kako se potem ta odslika v konkretnem prostorskem načrtu. V planu je ena pomembnih strateških odločitev, da gradimo mesto navznoter, da gradimo na prenovi, na zgoščevanju. Zdaj se bo to preizkusilo, saj lahko ljudje šele zdaj prepoznajo, kaj podrobno načrtovanje pomeni v luči dolgoročnih ciljev. Zato pričakujem, da bodo izkoristili svojo pravico, da se zares odzovejo v javnih razpravah na to, kaj je plan prinesel, kako so bile njihove pobude vrednotene. Po drugi strani zdaj zares računam na velik odziv, ker se ljudje zavedajo, da je izvedbeni prostorski načrt lahko že osnova za projektiranje oziroma za gradbeno dovoljenje. Če smo bili doslej vizionarski do smeri razvoja našega mesta, nekateri so rekli futuristični in so bil v tem smislu prizanesljivi, bodo zdaj videli, kako se planske ravni povezujejo. Plan namreč uresničuje vizijo v praksi, ko jo prevaja in prostor.

Iz intervjuja v glasilu Ljubljana, Nada Šumi, Sodobni urbanizem ne določa, ampak predvsem omogoča, april 2008.

XIV.

Prostorski načrt Mestne občine Ljubljana, ki časovno opredeljuje razvoj mesta do leta 2020, si kot enega od ključnih ciljev zadaja oživiti mesto navznoter.

Ljubljana je danes eno od t.i. »shrinking cities«, mest, ki se krčijo, saj se njeni prebivalci še vedno izseljujejo v sosednje občine na podeželje in se vsak dan vozijo v mesto v službo. Takšne razmere povzročajo prometno gnečo, pa tudi sicer ustvarjajo še druge težave pri funkcioniranju mesta. Na drugi strani je v Ljubljani še vedno zelo veliko nezazidanih, opuščanih ali slabo izkoriščenih stavbnih zemljišč; po študiji, ki smo jo opravili pred leti, je takšnih površin kar 13 odstotkov vseh urbaniziranih površin. Mi želimo odločno preusmeriti gradnjo v ta območja, prenoviti mestno središče in vsaj ustaviti izseljevanje, s čimer bi povrnili mestu prebivalce in prebivalcem mesto. V ta namen moramo ponuditi nove razvojne površine za več stanovanj in nove poslovne cone. **Ker je površin za gradnjo stanovanj v strogem centru malo, se kot rešitev ponuja gradnja v višino. Kako so idejo sprejeli meščani?**

Prepričati ljudi, da je gradnja v višino tudi v javnem interesu in v smeri trajnostnega razvoja, je od naših najtežjih nalog. Stanovanja so se nekdanje gradila v stanovanjskih soseskah na robu mesta, kjer novogradnja ni vplivala na ustaljeno okolje tamkajšnjih stanovalcev, se ni srečevala z njihovimi problemi in zahtevami. Tudi nova gradnja stanovanj na večjih območjih opuščene industrije ni problematična. Ko pa se lotimo vzidave v zazidana območja, moramo najprej računati na dodatne stroške, povezane za rušitvami oziroma pripravo zemljišč, potem pa še na odpor okoliških stanovalcev. Ker so sredi mesta parcele relativno majhne, se za nova stanovanja ponuja gradnja visokih, vitkih stavb, ki omogočajo zapolnitev različnih vrzeli v strnjeni zazidavi, puščajo več odprtega prostora in zagotavljajo več sonca, vetra in prostih pogledov tako novim stanovalcem kot obstoječim prebivalcem. Poleg tega je prednost stolpnice tudi v tem, da so večinoma hibridne stavbe, ki so v pritličju namenjene komercialnim dejavnostim, v spodnjih nadstropjih poslovnim prostorom med tem, ko so gornja nadstropja rezervirana za stanovanja. Takšna ureditev ima številne prednosti, med drugim zmanjšuje število voženj in spodbuja mestni utrip. Tako se zgoščujejo vsa večja mesta po Evropi in drugod. Kljub vsem argumentom je gradnja stanovanj v višino naletela med prebivalci na največ nerazumevanja in negodovanja, četudi jo srečamo vsepovsod po mestu.

Prostorski načrt je odprl prostor razprave. Vsi, ki so želeli, so lahko dejavno prispevali k razvoju mesta in se do predlagane prostorske vizije opredelili. Kako so razmeroma pogoste odklonilne povratne informacije vplivale na vašo vizijo in načrte?

Prostorski načrt je enkrat že bil in bo ponovno predstavljen javnosti, ker želimo upoštevati povratne informacije, odgovoriti na številne pobude in se odzvati na pripombe, predvsem na tiste, ki puščajo možnost za kompromise. Ljubljana na primer nujno potrebuje nove proizvodne površine v sodobnih, poslovno tehnoloških conah, ki jih v dopolnjenem osnutku prostorskega manj kot jih je bilo v predvidenih v veljavnem prostorskem planu Ljubljana 2000. Predlagane nove proizvodne cone, nove cestne povezave, nove ureditve vpadnic, nove komunalne ureditve, so naleteli na radikalen odpor civilnih iniciativ in četrtinskih skupnosti, kar daje vtis, kot da bi se moralo mesto odpovedati praktično vsemu, kar potrebuje za svoj razvoj in preobrazbo. Nekateri so celo mnenja, da želimo z novim prostorskim načrtom škodovati mestu! Nasprotno, mesto želimo rešiti iz krča razvojne krize, ki jo aktualna recesija lahko samo še poglobi in podaljša. Ob tem bi želel javnosti sporočiti, da v sodobnih pogojih urejanja mest s prostorskim načrtom ne vladamo nad prostorom, temveč podpiramo pobude in omogočamo razvoj mesta po določenih pogojih in usmerjeno k dolgoročno postavljenim ciljem.

In kako bo glede na razmere potekalo uresničevanje zadanih ciljev?

V mestu, kakršno je Ljubljana, je zelo težko napovedati, kakšna bo usoda posameznega projekta, ker se vsi za to potrebni postopki načrtovanja, odločanja, dovoljevanja in naročanja pretirano dolgi in zamotani, še posebej zato, ker je v mestu nakopičenih toliko nasprotujočih si interesov. Pa tudi odnos države do glavnega mesta je bil vsaj do sedaj nerazumljivo mačehovski, če ne sovražen, kar je svojevrsten slovenski fenomen. Skratka, v Ljubljani je projekte zelo težko načrtovati, še težje jih izvajati v predvidljivih rokih. Zaenkrat se še ne nameravamo vdati malodušju. Časovni načrt bomo morali sicer reprogramirati, še vedno pa računamo, da bo do konca mandata večina projektov uresničenih.

Iz intervjuja v reviji Jana, april 2008.

XV.

Ali ni paradoks, da je Ljubljana kulturno, znanstveno in univerzitetno središče, način življenja v tem mestu pa ni prav mesten?

Je in ni. Pri argumentiranju smeri razvoja mesta se srečujem z diametralno nasprotnimi pogledi od svojih. Jaz si prizadevam, da bi Ljubljana postala bolj svetovljanska, mala metropola, ne pa da zgublja še tisto, kar je v njej ostalo mestnega. Zame je v mestu najbolj pomembna gostota. Mesta je več tam, kjer je večja gostota stavb, ljudi, dogodkov, kapitala, informacij, inovacij. Bistvo mesta je kopičenje, da nastane mestnost, mora biti ustrezno zgoščena kritična masa. Poleg tega je za mesto značilna raznolikost, prepletanje različnosti, pestrost oblikuje nov način obnašanja, iz raznovrstnega se rodi nova kvaliteta. Nasprotno temu meni javnost drugače, celo več, zgoščanju se krčevito upira. Iz minulih treh let tega mandata se lepo vidi, kako skušamo uveljaviti strategijo razvoja mesta navznoter, ta pa temelji na zgoščanju. Temu se večina najbolj krčevito upira.

Iz intervjuja za Sobotno prilogo: Alenka Grgič, V mestu živimo po vaško, 28. november 2009.