

poglobitev

janko rožič



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Ljubljanska železniška postaja ni prometno vozlišče, ki odpira, ampak voz, ki zapira komunikacijo in hromi prostorski razvoj. Samo med obema podvozoma na začetku in koncu Masarykove postaja zapira 8 mestnih ulic. Celotna železniška infrastruktura pa blokira največje sklenjeno zazidljivo zemljišče v središču mesta.

Zato se Ljubljana danes stihijno in eksplozivno širi navzven, kar uničuje najbolj plodna zemljišča, kulturno krajino in naravo v zaledju. Razpršene gradnje, trgovski ekscentri in satelitska naselja z dnevnimi migracijami povzročajo dodatne prometne težave. Pritisk na redke zazidljive lokacije v središču mesta je vedno večji, zato prekomerno narašča gostota zazidave. Urbanistični vzvodi popuščajo, pri novih gradnjah ne izginjajo samo parki, otroška igrišča in trgi, temveč tudi ulice. Soseske postajajo soteske. Naraščajoči pritisk novih gradenj ogroža tudi kulturno dediščino v zgodovinskem središču Ljubljane (blok v tr-

novskem vrtu in celo na grajskem griču, Šumi, Kolizej, Tobačna itd.). S tem se izgubljata zgodovinsko pridobljena kakovost grajenega okolja in identiteta ter zmanjšuje potencial za razvoj najbolj obetavnega kulturnega turizma.

Poglobitev železniške infrastrukture in izgradnja sodobnega prometnega, poslovnega, upravnega in stanovanjskega središča Ljubljane ne rešuje samo arhitekturnih in urbanističnih, prometnih in prostorskih problemov prestolnice, temveč je hkrati tudi največji ekonomski in gospodarski izziv slovenske države. S tem projektom se sprosti blokirana mestna prometna mreža, ki Ljubljano deli in z dnevnimi zastoji dobesedno hromi, hkrati pa se odpre tudi največji sklenjeni kompleks zazidljivih zemljišč za nov urbani razvoj.

Samo s poglobitvijo železniških tirov je mogoče urediti sodobno intermodalno prometno središče, v katerem se v skladu s sodobnimi kriteriji logistike, dostopnosti in prehodnosti potnikov in blaga lahko povežejo in uskladijo že-



Pogled na prazen prostor železniške postaje (Masarykova in Vilharjeva)



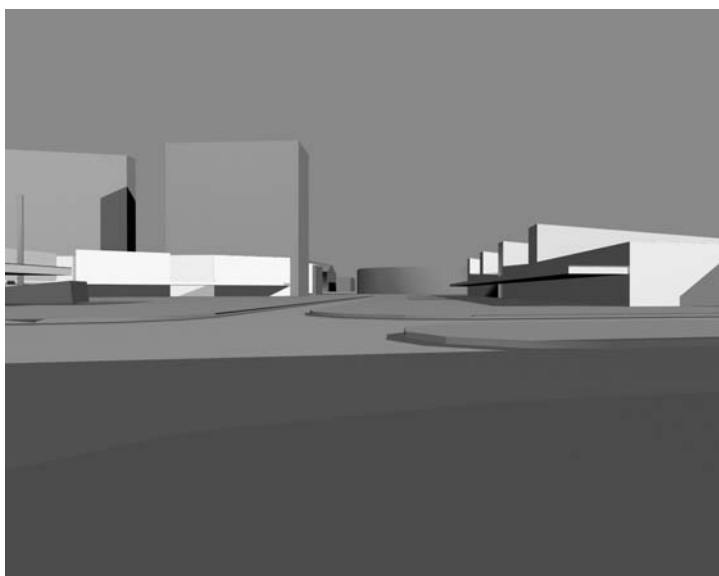
lezniški (običajni, tovorni in hitri), avtobusni, avtomobilski in javni mestni promet. Poglobitev železnice pomeni tudi najkrajšo in najbolj ekonomično smer reševanja tovorne proge skozi Ljubljano. S poglobitvijo odpade velik ovinek obvozne proge, ki je zaradi dolžine prometno nelogična in finančno draga, zaradi križanja z vpadnicami je prometno in arhitekturno problematična, zaradi varstvenih območij pitne vode, kulturne krajine in narave pa ekološko sporna. Tudi hitra železnica, ki se pospešeno bliža, mora biti poglobljena v samem središču mesta, če hočemo, da bo Ljubljana s postajo neposredno povezana z najsodobnejšo mrežo drugih evropskih prestolnic. Kaj nam pomaga prihranek ene ure na tirih do Pariza, če lahko uro in več izgubimo v predmestnih prometnih zastojih na poti do postaje.

Poglobitev železnice lahko sprostí največje območje za novo urbanizacijo v samem centru mesta. To je enkratna, zgodovinska, morda zadnja priložnost, da se s pravo urbanistično potezo in medias res prometnega vozlišča vzpostavi novo prometno, poslovno, upravno, stanovanjsko in simbolno središče mesta, ki ne bo zasenčilo drugih mestnih predelov, temveč povežalo, nadgradilo in dopolnilo strukture mesta ter s prometnim omrežjem in sistemom tudi celoten teritorij države. S poglobitvijo železnice se sprostí 230.000 m² na lokaciji postaje ter še 240.000 m² prek Dunajske ceste med Šiško in Bežigradom, torej skupaj 470.000 m².

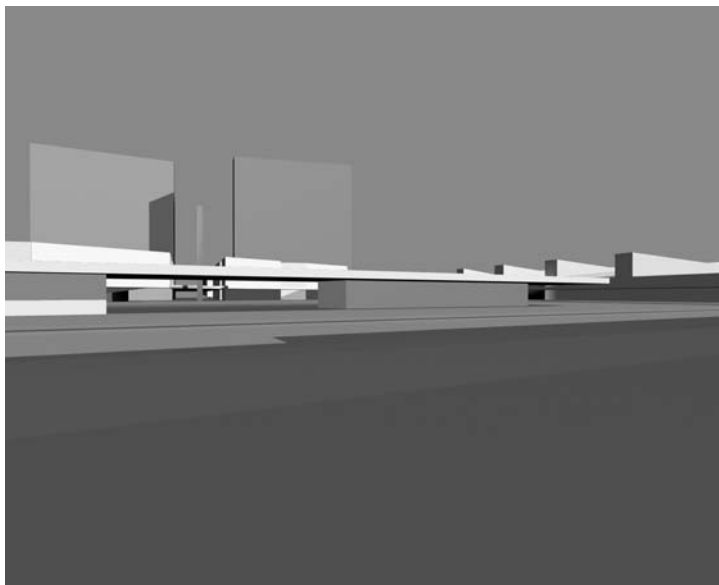
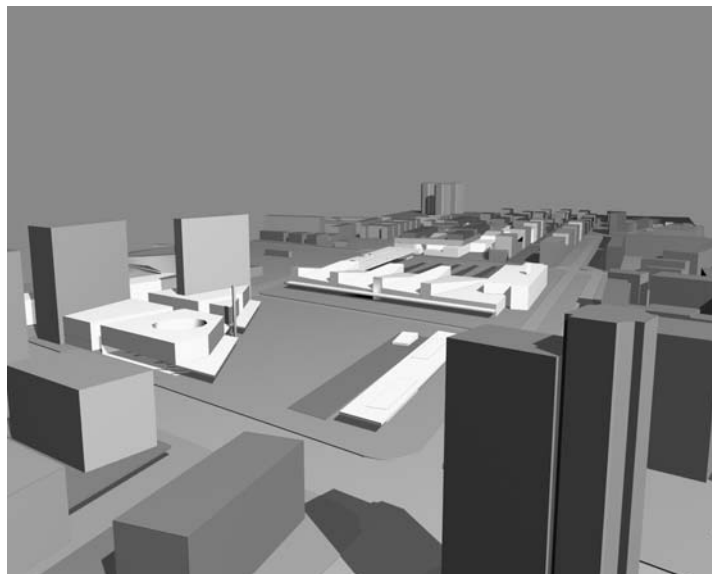
Predvideni načrt PCL omogoča zidavo samo na okoli 130.000 m² zemljišč. Projekt, na podlagi katerega je bil narejen občinski lokacijski načrt za Potni-

ški center Ljubljane (PCL), pa zaobseže samo 70.000 m² in ni bil projektiran za poglobitev. Nasprotno, brez večjih sprememb ta projekt poglobitev blokira, saj predvideva najvišjo stolpnico ravno na mestu, kjer je še mogoče na postajo pripeljati novi tir, tako da bi postaja delovala tudi v času gradnje. Pod tيره namešča parkirišča ter celo glavno potniško poslopje rešuje s podhodom. V štiridesetih letih 20. stoletja je načrtovano poglobitev zaustavila druga svetovna vojna, v šestdesetih je stroko, ki se je zanj zavzemala, povzela politika s podvozi - saj ni mogoče, da bi poglobitev v 21. stoletju, v času hitrih komunikacij, blokirali s podhodi?! Projekt poglobitve železniške infrastrukture odpira tudi vsebinsko in programsko povsem druge razsežnosti kot projekt za PCL. Ko gre za novo središče Ljubljane, »javno logistični del« PCL ne more biti samo privesek »komercialnega dela«.

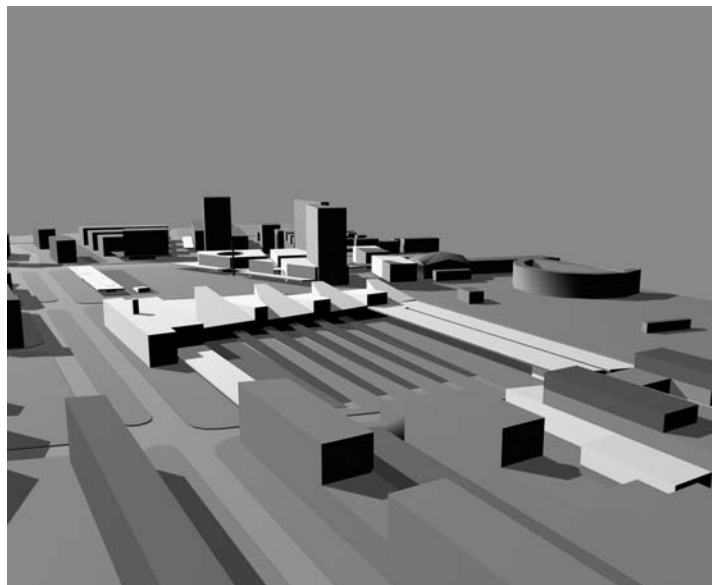
Urbanistična pogodba, ki naj bi jo tik pred volitvami podpisala bivša županja, čeprav jo je mestni svet modro zavrnil, je zelo problematična. Napačno ni samo ime, saj v njej ne gre za urbanizem, temveč za promet z zemljišči. Županja naj bi z njo prekorajčila svoja pooblastila, saj mora vsako odločitev o privajanju ali odsvajanju zemljišč sprejeti mestni svet. Razmerje med tujimi in domačimi strankami po pogodbi o skupnem vlaganju v novoustanovljeni Projektjni družbi je 50,7 proti 49,3 v korist tujih strank, ki pa s to drobno razliko prevzamejo celovito odgovornost za projektiranje, izgradnjo in financiranje PCL, domače stranke pa samo »pomagajo po svojih najboljših močeh«. Domače stranke naj bi prispevale 70.000 m² najboljših zemljišč v središču



Pogled na železniško postajo in novi trg z Masarykove proti zahodu



Projekt poglobitve železnice, Odprti krog (našteti avtorji kot na plakatu)



Pogled z Miklošičeve na Akademski kolegij

mesta v vrednosti 14 milijonov evrov. Na trgu bi ista zemljišča lahko dosegla vrednost 35 milijonov (500 evrov/m²) ali celo 70 milijonov (1000 evrov/m²). Tuje stranke plačajo samo prvi obrok, 3,5 milijonov, drugo po pridobitvi zemljišč že lahko vežejo na kreditiranje. Kje, v kakšni državi in v kakšnem pravnem sistemu lahko z enim podpisom za 3,5 milijonov evrov dobiš več kot 35 milijonov evrov?

Tuje stranke, ki lahko za vsako zamudo, nesposobnost ali napako domačih strank povečujejo svoj delež, nimajo v pogodbi nobenih pravih zavez z roki, kvaliteto in vsebino programa. Tudi v javno logističnem delu, celo na sami postaji naj bi bil komercialni program trgovin, kavarn, restavracij itd. do zadnje trafike prepuščen tujemu partnerju. Pogodba tudi po pravni plati krši in obhaja domala vsa načela in konkretne določbe o upravljanju in razpolaganju z državnim in občinskim premoženjem po predpisih o javnih financah, javno-zasebnem partnerstvu in javnem naročanju. Pravni strokovnjaki menijo, da takšne pogodbe, tudi če bi bila podpisana, ne bi bilo težko razveljaviti. Vse skupaj bi bilo lahko katastrofalno oškodovanje javnega interesa tega mesta in nacionalnega interesa te države. Smo v novem tisočletju ali sredi najbolj divje pri(h)vatizacije, ki grozi, da nam od tranzicije ostane samo tranzit? Tega največjega projekta državnega pomena in javno-zasebnega partnerstva ne moremo graditi po občinskem lokacijskem načrtu, pripraviti je treba državni lokacijski načrt s preveritvami različic. Korak v tej smeri je javni razpis Agencije za železniški promet za »študijo izvedljivosti za razvoj železniške infrastrukture na območju ljubljanskega vozlišča«, ki bo preverila tudi dve poglobljeni varianti. V tako razširjen projekt morata zavestno vstopiti mesto in država ter pridobiti tudi evropska sredstva. Po vseh merilih stroke in zakona o javnih naročilih je treba ponoviti tudi javni urbanistično-arhitekturni natečaj. Tuji strateški partner, če je pravi, se bo v takšno razširitev projekta pripravil vključiti, saj bi tudi on lahko dobil večji delež posla, čeprav ne bi bil več večinski deležnik. Če ga bolj kot ustvarjalno sodelovanje zanimajo špekulacije z zemljišči, pa je bolje, da mu že na začetku rečemo ne.

Projekt bo zmanjšal tudi pritiske na zgodovinsko jedro in omogočil celovito prenovu arhitekturne dediščine stare Ljubljane ter nov polet kulture, poslovnosti in turizma. Ne razpršitev, samo zgostitev urbane strukture in poslovnih, upravnih funkcij, ki jih omogoča poglobitev, lahko prinese gospodarsko konkurenčnost, socialno kohezijo in arhitekturno kvaliteto. Poglobitev ni strošek, temveč vložek kapitala z največjo presežno vrednostjo, kajti nikjer drugje ne moremo na primernejšem mestu odpreti več poslovnih prostorov in delovnih mest ter zgraditi več novih stanovanj. Projekt omogoča tudi rešitev globoke krize Slovenskih železnic, kajti samo s poglobitvijo postanejo večinski lastnik največjega stavbnega zemljišča v samem središču mesta.

Trenutek je pravi, največji državni projekt, nacionalni program izgradnje avtocest, se zaključuje, odprta je zgodovinska priložnost za novo usmeritev in razvoj naše gradbene operative in skoraj vseh segmentov gospodarstva, od nepremičninskega trga prek bančništva do urbanizma in arhitekture. Leto dni pred predsedovanjem EU, ko bo Ljubljana dejanska, ne samo kulturna

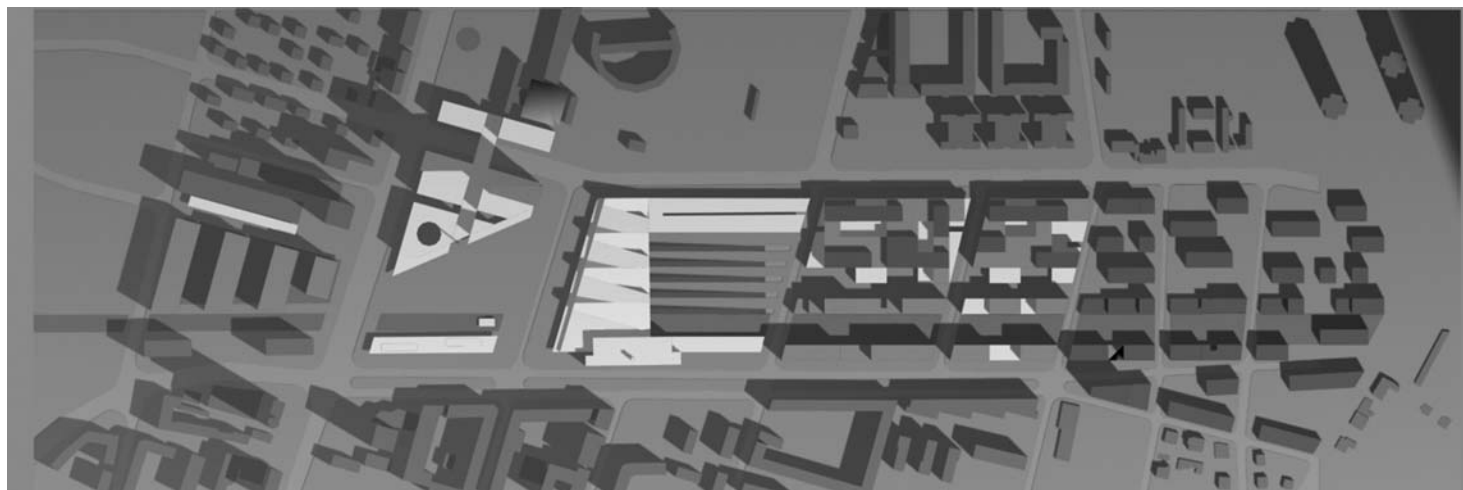
prestolnica Evrope, je še čas, da se s pripravo in predstavitvijo tega projekta vključimo v najsodobnejše tokove gradbene kulture za trajnostni razvoj mest, kar je ključna tema strokovnega srečanja trenutno predsedujoče Nemčije (»Baukultur für eine nachhaltige Stadtentwicklung«, Hamburg, april 2007). Poglobitev z nadgradnjo skozi ravnotežje ekonomskih, socialnih in ekoloških vidikov omogoča celovit urbani razvoj s poudarkom na mestni strukturi in arhitekturni kakovosti (Resolucija Evropskega sveta 2001). Gre za idealen razvojni projekt javno-zasebnega partnerstva (PPP), ki lahko sproži nov razvojni cikel tako v mestu kot v državi.

Odnos do železnice se je skozi čas spreminjal. Na začetku so »železno cesto« kot največjo atrakcijo speljali skozi mestni park, da so si jo meščani lahko ogledovali na promenadi. Pred drugo svetovno vojno, ko prometne težave niso bile niti primerljive z današnjimi, so na plakatu s pomenljivim naslovom »Vsi v boj za poglobitev železnice« železniške tire skozi mesto predstavili kot velikansko verigo, torej največjo oviro razvoju mesta. Poglobitev je bila v urbanističnem programu leta 1938 sprejeta kot edina rešitev. Zanj je bil že ustanovljen tehnični biro, uresničitev projekta pa je žal preprečila druga svetovna vojna.

Tudi po vojni je Biro za rešitev ljubljanskega železniškega vozla leta 1956 obdelal rešitev na nivoju in varianto s poglobitvijo, ki jo je podprla urbanistična in arhitekturna stroka s profesorjem Ravnikarjem na čelu. S podvozi je tedanja politika stroko za nekaj desetletij po(d)vozila.

Na natečaju za rešitev PCL smo kljub jasnim opozorilom, da je za poglobitev prepozno, poglobljali železnico skupina Odprtega kroga in skupina Ambienta. V naši skupini smo dokazali, da poglobitev ni samo možna, temveč nujna. Ne le, da se da rešiti večina prometnih in logističnih problemov, s poglobljanjem je mogoče začeti, tako da pol postaje skoraj nemoteno deluje. S poglobitvijo nam Bežigrad ne beži več in mesto ne uhaja. Miklošičeva ulica, ki se na eni strani začne s Plečnikovim Tromostovjem, se na drugi odpre in naravna na Plečnikov Akademski kolegij. Na koncu Cankarjeve se Tivoli spet poveže z mestom. V velik prostor med Bežigradom in Šiško bi lahko namestili novo vladno palačo s pripadajočimi ministrstvi, ki še nimajo svojih prostorov, in tako tudi prostorsko racionalizirali državno upravo. Med predsedniško palačo na Gregorčičevi (glava), parlamentom na Šubičevi (srce) in novim upravnim središčem (pleksus solaris) se po Beethovnovi in Župančičevi vzpostavlja nova os državnosti, ki se pred državnim zborom lepo seka z osjo mestnosti, ki prek brvi čez Ljubljano veže mestno hišo in parlament. S tem je vzpostavljena prostorska in ne le simbolna vez, ki odpira novo energijo, še več, podpira sinergijo med mestom in državo. Novi center z upravnimi, poslovnimi in stanovanjskimi funkcijami presega ex-center, dihotomijo med starim jedrom in BTC... Ljubljani daje značilnosti prestolnice in Sloveniji značaj države z vizijo.

Ljubljanska železniška postaja ni prometno vozlišče, ki odpira, ampak voz, ki zapira komunikacijo in hromi prostorski razvoj. Samo med obema podvozoma na začetku in koncu Masarykove postaja zapira 8 mestnih ulic. Celotna





železniška infrastruktura pa blokira največje sklenjeno zazidljivo zemljišče v središču mesta.

Zato se Ljubljana danes stihijsko in eksplozivno širi navzven, kar uničuje najbolj plodna zemljišča, kulturno krajino in naravo v zaledju. Razpršene gradnje, trgovski ekscentri in satelitska naselja z dnevnimi migracijami povzročajo dodatne prometne težave. Pritisk na redke zazidljive lokacije v središču mesta je vedno večji, zato prekomerno narašča gostota zazidave. Urbanistični vzvodi popuščajo, pri novih gradnjah ne izginjajo samo parki, otroška igrišča in trgi, temveč tudi ulice. Soseske postajajo soteske. Naraščajoči pritisk novih gradenj ogroža tudi kulturno dediščino v zgodovinskem središču Ljubljane (blok v trnovskem vrtu in celo na grajskem griču, Šumi, Kolizej, Tobačna itd.). S tem se izgubljata zgodovinsko pridobljena kakovost grajenega okolja in identiteta ter zmanjšuje potencial za razvoj najbolj obetavnega kulturnega turizma.

Poglobitev železniške infrastrukture in izgradnja sodobnega prometnega, poslovnega, upravnega in stanovanjskega središča Ljubljane ne rešuje samo arhitekturnih in urbanističnih, prometnih in prostorskih problemov prestolnice, temveč je hkrati tudi največji ekonomski in gospodarski izziv slovenske države. S tem projektom se sprostí blokirana mestna prometna mreža, ki Ljubljano deli in z dnevnimi zastoji dobesedno hromi, hkrati pa se odpre tudi največji sklenjeni kompleks zazidljivih zemljišč za nov urbani razvoj.

Samo s poglobitvijo železniških tirov je mogoče urediti sodobno intermodalno prometno središče, v katerem se v skladu s sodobnimi kriteriji logistike, dostopnosti in prehodnosti potnikov in blaga lahko povežejo in uskladijo železniški (običajni, tovorni in hitri), avtobusni, avtomobilski in javni mestni promet. Poglobitev železnice pomeni tudi najkrajšo in najbolj ekonomično smer reševanja tovarne proge skozi Ljubljano. S poglobitvijo odpade velik ovinek obvozne proge, ki je zaradi dolžine prometno nelogična in finančno draga, zaradi križanja z vpadnicami je prometno in arhitekturno problematična, zaradi varstvenih območij pitne vode, kulturne krajine in narave pa ekološko sporna. Tudi hitra železnica, ki se pospešeno bliža, mora biti poglobljena v samem središču mesta, če hočemo, da bo Ljubljana s postajo neposredno povezana z najsodobnejšo mrežo drugih evropskih prestolnic. Kaj nam pomaga prihranek ene ure na tirih do Pariza, če lahko uro in več izgubimo v predmestnih prometnih zastojih na poti do postaje.

Poglobitev železnice lahko sprostí največje območje za novo urbanizacijo v samem centru mesta. To je enkratna, zgodovinska, morda zadnja priložnost, da se s pravo urbanistično potezo in medias res prometnega vozlišča vzpostavi novo prometno, poslovno, upravno, stanovanjsko in simbolno središče mesta, ki ne bo zasenčilo drugih mestnih predelov, temveč povežalo, nadgradilo in dopolnilo strukture mesta ter s prometnim omrežjem in sistemom tudi celoten teritorij države. S poglobitvijo železnice se sprostí 230.000 m² na lokaciji postaje ter še 240.000 m² prek Dunajske ceste med Šiško in Bežigradom, torej skupaj 470.000 m².

Predvideni načrt PCL omogoča zidavo samo na okoli 130.000 m² zemljišč. Projekt, na podlagi katerega je bil narejen občinski lokacijski načrt za Potniški center Ljubljane (PCL), pa zaobseže samo 70.000 m² in ni bil projektiran za poglobitev. Nasprotno, brez večjih sprememb ta projekt poglobitev blokira, saj predvideva najvišjo stolpnico ravno na mestu, kjer je še mogoče na postajo pripeljati novi tir, tako da bi postaja delovala tudi v času gradnje. Pod tيره namešča parkirišča ter celo glavno potniško poslopje rešuje s podhodom. V štiridesetih letih 20. stoletja je načrtovano poglobitev zaustavila druga svetovna vojna, v šestdesetih je stroko, ki se je zanjo zavzemala, povozila politika s podvozi - saj ni mogoče, da bi poglobitev v 21. stoletju, v času hitrih komunikacij, blokirali s podhodi?! Projekt poglobitve železniške infrastrukture odpira tudi vsebinsko in programsko povsem druge razsežnosti kot projekt za PCL. Ko gre za novo središče Ljubljane, »javno logistični del« PCL ne more biti samo privesek »komercialnega dela«.

Urbanistična pogodba, ki naj bi jo tik pred volitvami podpisala bivša županja, čeprav jo je mestni svet modro zavrnil, je zelo problematična. Napačno ni samo ime, saj v njej ne gre za urbanizem, temveč za promet z zemljišči.

Županja naj bi z njo prekoračila svoja pooblastila, saj mora vsako odločitev o prisvajanju ali odsvajanju zemljišč sprejeti mestni svet. Razmerje med tujimi in domačimi strankami po pogodbi o skupnem vlaganju v novoustanovljeni Projektalni družbi je 50,7 proti 49,3 v korist tujih strank, ki pa s to drobno razliko prevzamejo celovito odgovornost za projektiranje, izgradnjo in financiranje PCL, domače stranke pa samo »pomagajo po svojih najboljših močeh«. Domače stranke naj bi prispevale 70.000 m² najboljših zemljišč v središču mesta v vrednosti 14 milijonov evrov. Na trgu bi ista zemljišča lahko dosegla vrednost 35 milijonov (500 evrov/m²) ali celo 70 milijonov (1000 evrov/m²). Tuje stranke plačajo samo prvi obrok, 3,5 milijonov, drugo po pridobitvi zemljišč že lahko vežejo na kreditiranje. Kje, v kakšni državi in v kakšnem pravnem sistemu lahko z enim podpisom za 3,5 milijonov evrov dobiš več kot 35 milijonov evrov?

Tuje stranke, ki lahko za vsako zamudo, nesposobnost ali napako domačih strank povečujejo svoj delež, nimajo v pogodbi nobenih pravih zavez z roki, kvaliteto in vsebino programa. Tudi v javno logističnem delu, celo na sami postaji naj bi bil komercialni program trgovin, kavarn, restavracij itd. do zadnje trafike prepuščen tujemu partnerju. Pogodba tudi po pravni plati krši in obhaja domala vsa načela in konkretne določbe o upravljanju in razpolaganju z državnim in občinskim premoženjem po predpisih o javnih finančah, javno-zasebnem partnerstvu in javnem naročanju. Pravni strokovnjaki menijo, da takšne pogodbe, tudi če bi bila podpisana, ne bi bilo težko razveljaviti. Vse skupaj bi bilo lahko katastrofalno oškodovanje javnega interesa tega mesta in nacionalnega interesa te države. Smo v novem tisočletju ali sredi najbolj divje pri(h)vatizacije, ki grozi, da nam od tranzicije ostane samo tranzit?

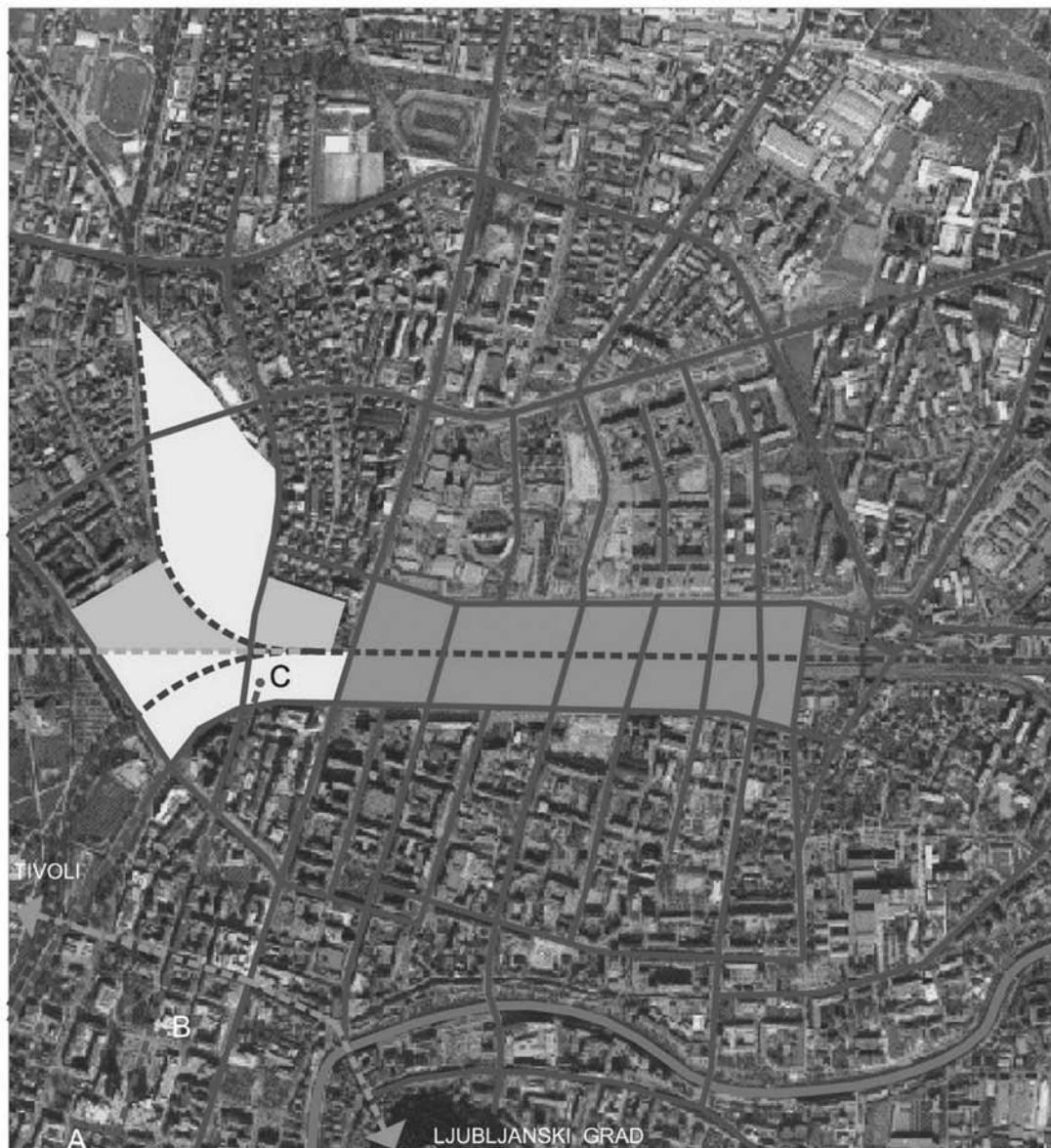
Tega največjega projekta državnega pomena in javno-zasebnega partnerstva ne moremo graditi po občinskem lokacijskem načrtu, pripraviti je treba državni lokacijski načrt s preveritvami različic. Korak v tej smeri je javni razpis Agencije za železniški promet za »študijo izvedljivosti za razvoj železniške

PROSTORSKA SHEMA BREZ POGLOBITVE ŽELEZNICE



- OBSTOJEČA ŽELEZNIŠKA TRASA
 - OBSTOJEČA ULIČNA MREŽA
 - REKA LJUBJANICA
 - SPROŠČENA ZEMLJIŠČA - V OKVIRU PCL 120 000m² *
- * okvirni izračun na podlagi geodetske karte

PROSTORSKA SHEMA PO POGLOBITVI ŽELEZNICE



■■■■■■■	POGLOBITEV ŽELEZNIŠKE TRASE, VARIJANTA- A	
■■■■■■■	POGLOBITEV ŽELEZNIŠKE TRASE, VARIJANTA- B	
■■■■■■■	ULIČNA MREŽA	
■■■■■■■	REKA LJUBJANICA	
■■■■■■■	OS DRŽAVNOSTI	
	A - PREDSEDNIŠKA PALAČA	
	B - DRŽAVNI ZBOR	
	C - NOVO UPRAVNO SREDIŠČE: VLADNA PALAČA, MINISTRSTVA	
■■■■■■■	POVEZAVA GRAD - TIVOLI	
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA - V OKVIRU PCL	230 000m ² *
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA -1FAZA	170 000m ² *
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA -2FAZA	70 000m ² *
■■■■■■■	SPROŠČENA ZEMLJIŠČA SKUPAJ	470 000m ² *

* okvirni izračun na podlagi geodetske karte



infrastrukture na območju ljubljanskega vozlišča«, ki bo preverila tudi dve poglobljeni varianti. V tako razširjen projekt morata zavestno vstopiti mesto in država ter pridobiti tudi evropska sredstva. Po vseh merilih stroke in zakona o javnih naročilih je treba ponoviti tudi javni urbanistično-arhitekturni natečaj. Tuji strateški partner, če je pravi, se bo v takšno razširitev projekta pripravljeno vključiti, saj bi tudi on lahko dobil večji delež posla, čeprav ne bi bil več večinski deležnik. Če ga bolj kot ustvarjalno sodelovanje zanima, so špekulacije z zemljišči, pa je bolje, da mu že na začetku rečemo ne.

Projekt bo zmanjšal tudi pritiske na zgodovinsko jedro in omogočil celovito prenovno arhitekturne dediščine stare Ljubljane ter nov polet kulture, poslovnosti in turizma. Ne razpršitev, samo zgostitev urbane strukture in poslovnih, upravnih funkcij, ki jih omogoča poglobitev, lahko prinese gospodarsko konkurenčnost, socialno kohezijo in arhitekturno kvaliteto. Poglobitev ni strošek, temveč vložek kapitala z največjo presežno vrednostjo, kajti nikjer drugje ne moremo na primernejšem mestu odpreti več poslovnih prostorov in delovnih mest ter zgraditi več novih stanovanj. Projekt omogoča tudi rešitev globoke krize Slovenskih železnic, kajti samo s poglobitvijo postanejo večinski lastnik največjega stavbnega zemljišča v samem središču mesta.

Trenutek je pravi, največji državni projekt, nacionalni program izgradnje avtocest, se zaključuje, odprta je zgodovinska priložnost za novo usmeritev in razvoj naše gradbene operative in skoraj vseh segmentov gospodarstva, od nepremičninskega trga prek bančništva do urbanizma in arhitekture. Leto dni pred predsedovanjem EU, ko bo Ljubljana dejanska, ne samo kulturna prestolnica Evrope, je še čas, da se s pripravo in predstavitvijo tega projekta vključimo v najsodobnejše tokove gradbene kulture za trajnostni razvoj mest, kar je ključna tema strokovnega srečanja trenutno predsedujoče Nemčije (»Baukultur für eine nachhaltige Stadtentwicklung«, Hamburg, april 2007). Poglobitev z nadgradnjo skozi ravnotežje ekonomskih, socialnih in ekoloških vidikov omogoča celovit urbani razvoj s poudarkom na mestni strukturi in arhitekturni kakovosti (Resolucija Evropskega sveta 2001). Gre za idealen razvojni projekt javno-zasebnega partnerstva (PPP), ki lahko sproži nov razvojni cikel tako v mestu kot v državi.

Odnos do železnice se je skozi čas spreminjal. Na začetku so »železno cesto« kot največjo atrakcijo speljali skozi mestni park, da so si jo meščani lahko ogledovali na promenadi. Pred drugo svetovno vojno, ko prometne težave niso bile niti primerljive z današnjimi, so na plakatu s pomenljivim naslovom »Vsi v boj za poglobitev železnice« železniške tire skozi mesto predstavili kot velikansko verigo, torej največjo oviro razvoju mesta. Poglobitev je bila v urbanističnem programu leta 1938 sprejeta kot edina rešitev. Zanj je bil že ustanovljen tehnični biro, uresničitev projekta pa je žal preprečila druga svetovna vojna.

Tudi po vojni je Biro za rešitev ljubljanskega železniškega vozla leta 1956 obdelal rešitev na nivoju in varianto s poglobitvijo, ki jo je podprla urbanistična in arhitekturna stroka s profesorjem Ravnikarjem na čelu. S podvozi je tedanja politika stroko za nekaj desetletij po(d)vozila.

Na natečaju za rešitev PCL smo kljub jasnim opozorilom, da je za poglobitev prepozno, poglobljali železnico skupina Odprtega kroga in skupina Ambienta. V naši skupini smo dokazali, da poglobitev ni samo možna, temveč nujna. Ne le, da se da rešiti večina prometnih in logističnih problemov, s poglobljanjem je mogoče začeti, tako da pol postaje skoraj nemoteno deluje. S poglobitvijo nam Bežigrad ne beži več in mesto ne uhaja. Miklošičeva ulica, ki se na eni strani začne s Plečnikovim Tromostovjem, se na drugi odpre in naravna na Plečnikov Akademski kolegij. Na koncu Cankarjeve se Tivoli spet poveže z mestom. V velik prostor med Bežigradom in Šiško bi lahko namestili novo vladno palačo s pripadajočimi ministrstvi, ki še nimajo svojih prostorov, in tako tudi prostorsko racionalizirali državno upravo. Med predsedniško palačo na Gregorčičevi (glava), parlamentom na Šubičevi (srce) in novim upravnim središčem (pleksus solaris) se po Beethovnovi in Župančičevi vzpostavlja nova os državnosti, ki se pred državnim zborom lepo seka z osjo mestnosti, ki prek brvi čez Ljubljanico veže mestno hišo in parla-

ment. S tem je vzpostavljena prostorska in ne le simbolna vez, ki odpira novo energijo, še več, podpira sinergijo med mestom in državo. Novi center z upravnimi, poslovnimi in stanovanjskimi funkcijami presega *ex-center*, dihotomijo med starim jedrom in BTC... Ljubljani daje značilnosti prestolnice in Sloveniji značaj države z vizijo.