

poglobitev železnice kot dolg prihodnosti

ira zorko



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

Verjetno je vsem zainteresiranim popolnoma jasno, da je za poglobitev železnice v Ljubljani napočil odločilni trenutek. Če je ne bomo poglobili v nekaj naslednjih letih, recimo do leta 2014, ko se izteče pravkar začeto in za Slovenijo še zelo ugodno obdobje financiranja iz evropskih razvojnih skladov, je verjetno ne bomo poglobili nikoli.

Vendar denar Evropske unije ne bi smel biti odločilen. Gre zgolj za še en vidik izredno ugodne razvojno-gospodarske, tehnološko-tehnične in politične konstelacije, ki je preprosto ne smemo zapraviti. Evropski denar, v kolikor nam ga bo uspelo pravočasno pridobiti, in denar zainteresiranih investorjev naj bo v tem projektu poudarjenega javnega interesa predvsem sredstvo, da se uresniči tisto, kar je vredno in potrebno realizirati za trajno kvaliteto življenja v prestolnici. Tudi če se pokaže najslabše, da je namreč večina mestnih zemljišč ob železnici ta trenutek že v privatni lasti, se je treba zavedati, da gre za davek zdaj že skoraj usodnega zaostanka pri razvoju učinkovite prometne infrastrukture, ki bo, v povezavi s kvalitetnimi javnimi površinami in uspešnim delovanjem mesta kot celote, edino trdno jamstvo za dolgoročno vrednost naložb in poslovno uspešnost investicij v mestu.

Železnico moramo poglobiti, če hočemo polno izkoristiti potenciala osrednjega mestnega prostora nove evropske prestolnice in tako znova vzpostaviti izgubljeno razvojno ravnotežje med središčem in obrobjem. Pri tem torej ne mislimo le na pozidavo »prostih« zemljišč s (pre)obsežnimi in po današnjih predlogih verjetno preveč koncentriranimi programi, pač pa predvsem na urbanistične povezave in oblikovanje javnih prostorov med danes ločenimi deli mesta, katerih območja presegajo aktualni načrt potniške postaje. Območje možnega pozitivnega vplivanja daleč presega aktualni načrt potniške postaje. Argumenti poglobitve torej niso le ekonomski, predvsem ne v smislu zgolj hitrega, enkratnega in nesorazmerno visokega dobička.

Vrnitev javnih prevoznih sredstev

Poglobitev je ključna za sodobno ureditev prometa, takšno, ki bo ustrezala nujnemu razvoju učinkovitih in med seboj usklajenih sistemov javnega transporta od mestnih in primestnih do medregijskih in mednarodnih povezav. Poglobitev omogoča potek tranzitnega koridorja tovarne proge in postajo sodobne hitre proge v samem mestu. Vlak in mestni tramvaj sta v Evropi prevozna sredstva sedanjosti in prihodnosti in povezava Barcelona-Kijev za Slovenijo pomeni podoben razvojni izziv, kot je bila v 19. stoletju povezava Dunaj-Trst. Takrat smo znali izkoristiti velik privilegij, da je čez naše ozemlje stekla ena od prvih železnic na svetu. Z njo se je na Slovenskem začelo obdobje izgradnje domačega omrežja potniških, tovornih in industrijskih prog. Šlo je za pomembno združevanje narodovih gospodarskih moči in Edvard Ravnikar je to obdobje večkrat omenjal kot prvo in za prostor pomembno materializacijo ideje o združenji Sloveniji.

Ta razvojni kapital smo po drugi vojni kljub opozorilom načrtovalcev, ki so v železnici videli dobro osnovo za racionalno rabo prostora, lahko miselno zapravili. Zaradi inertne, pragmatično kratkovidne, zgolj v ceste in osebni avtomobil usmerjene gradbeno-izvajalske politike ga žal še vedno zapravljamo, kljub temu da se je v Evropi že s pojavom prvih peš con v mestnih središčih, posebno pa še v osemdesetih in devetdesetih letih začelo železnicam in javnim prevoznim sredstvom zelo naklonjeno obdobje. Sprejet je bil način financiranja, ki je zaradi prepoznanih eksternih stroškov cestnega prometa del denarja namenjal za izgradnjo okoljsko sprejemljivejše infrastrukture in prometa. Ne le, da to obdobje še kar traja, ampak dobiva povsem nov zagon in smisel zaradi vedno bolj pereče ekološke problematike.

Vsi vemo, da sočasno z obnovo, tehnološko posodobitvijo ter programsko in estetsko osvežitvijo železniških postaj v evropskih mestih potekata intenzivno izgrajevanje in posodabljanje celovito zasnovanih sistemov javnega mestnega prevoza. Temu praviloma sledi kvalitetna prenova ulic, parkov in trgov, torej celotnega javnega prostora. Organiziranje in izgradnja omrežja javnih prevoznih sredstev, povezana s kvalitetno preobrazbo, oživiljanjem, povezovanjem in zgoščevanjem kvalitetnih urbanih prostorov, bi morala biti osrednji razvojni projekt Slovenije v naslednjem obdobju, pilotno sodelovanje države in Ljubljane v prestolnici pa njegov vzorčni primer. Kompleksnost takšnih nalog, skupaj z bolj strnjeno in tipološko pestrejšo stanovanjsko gradnjo, bi šele lahko pokazala pravo vrednost arhitekturne in urbanistične stroke.

Decumanus tretjega tisočletja

Kakšne možnosti vizualnih in fizičnih povezav se poleg prometnih rešitev Ljubljani odpirajo s poglobitvijo železnice, lahko vidimo iz dveh aktualnih predlogov Odrprtega kroga in Ambienta.

Plečnikov Akademski kolegij za Bežigradom lahko jemljemo kot inovativen poskus, kako z maso velike arhitekturne forme ukriviti na sever bežeči prostor mesta. Če s poglobitvijo omogočimo neposreden pogled in dostop do njega v izteku Miklošičeve ulice, kot to lepo pokaže predlog Odrprtega kroga, nam uspe vrniti Bežigrad v mentalno sliko ožjega mestnega središča. Metaforično, a hkrati tudi povsem stvarno in vsakemu meščanu razumljivo bi nam torej uspelo pripeljati sever, deloma pa tudi zahod mesta prav na Prešernov trg, tja, kjer se v resnici začneja ta del Ljubljane z danes pozabljenim gajem plemenitih in izjemnih Slovencev vred (Navje je od Tromostovja oddaljeno le slabih 1000 metrov). To pa za zavest in počutje prebivalcev sploh niso več majhne in nepomembne stvari. In ta kvaliteta se lahko potem na mnogih že nastavljenih prečnih priložnostih ponavlja na razdalji od obrežja (upajmo, da kmalu ponovno plovne) Ljubljanice prek železnice daleč na vzhod, vse do BTC-ja. Podobno velja za povezavo s Tivolijem, ki jo s poglobitvijo lahko dobimo v



vzdolžni smeri med vzhodom in zahodom, med Šišenskim hribom in Jančami. Naravo okolice mesta lahko na zahodu pripeljemo prav na prag glavnega postajnega trga in jo prek načrtovanega novega mestnega parka vzdolž Navja in z zelenim pasom ob Šmartinski ulici povežemo z žal le še preostankom zelenega klina proti Savi, z drevoredi prečnih cest pa s prostorom vzdolž Ljubljane. Poglobljeni koridor tirnih naprav lahko proti vzhodu nadgradimo v novo vitalno os mesta. Nastal bi novi decumanus kot prehod osvobojenih prečnih povezav med severom in jugom ter kot povezava med okrepljenim središčem javnega življenja, *agoro*, in *emporijem*, mestom trgovine, ki ga danes predstavlja BTC. Oba sta si po klasični tradiciji nekdanja nasproti, čeprav so se njune funkcije delno prepletale.² Na nivoju parterja lahko tega in druge koridorje železniških tras, na primer tistega skozi Rožno dolino na Viču in tista, ki potekata skozi zaledje Šiške in Bežigrada, izkoristimo za potek prog mestnega tramvaja, vzdolž njih pa aktiviramo danes hrbtni strani propadlih predmestij.

Z realizacijo za marsikoga presenetljive, a prostorsko in prometno izredno učinkovite zamisli ločnega cestnega *by passa* pod Šišenskim hribom arhitekta Eda Ravnikarja bi širše mestno središče lahko dolgoročno v celoti razbremenili večine avtomobilskega prometa ter uresničili peš cono z javnimi prevoznimi sredstvi na Slovenski cesti in v širšem mestnem središču. Park Tivoli (z njim pa tudi občutek za širšo geografsko umeščenost mesta) bi lahko znova polno povezali z mestom ter Grajskim gričem na drugi strani. Z boljšo dostopnostjo z javnimi sredstvi in aktiviranjem novih lokacij (Kolizej, Metalka, Šestica...) bi širše mestno središče znova naredili zanimivo za javno življenje, trgovino in za prebivanje.

Kot vidimo, pri poglobitvi ne gre zgolj za kvadratne metre zemljišč okrog potniške postaje. Če bomo ravnali modro in odločno, lahko s poglobitvijo železnice in razvojem učinkovitega javnega prometa aktiviramo velik del neizkoriščenih potencialov mesta.³ Poglobitev je priložnost, da se razvojni impulz znova prenese z obrobja v središče in ponovno aktivira Ljubljana 20. stoletja, ki je z vznikom obrobniških satelitov zašla v razvojno depresijo in se danes vse bolj prazni in propada. Gre za mesto, ki se ga spominjamo še iz zlatih časov promenade in kasneje Nebotičnika, Metanke, Supermarketa, pasaja s cvetličarnami, delikatesami, drogerijami, frizerskimi saloni, kino dvoranami, gledališči, restavracijami in umetniškimi galerijami...

V primerih obeh predlogov ne gre za izmišljene, ampak za odkrite prostorske možnosti, ki v mestu že obstajajo, vidijo pa jih lažje tisti strokovnjaki in ustvarjalci, ki se mestu kontinuirano posvečajo daljše obdobje in ki pri iskanju rešitev niso že vnaprej omejeni z običajno parcialnim interesom naročnika. Gre za prakso, ki sta jo v 20. stoletju k sreči imela priložnost udeležati tako Plečnik kot Ravnikar in ki je Ljubljani prinesla odlične rezultate. Oba sta si za mesto po njunem mnenju potrebne naloge večkrat zadajala kar sama.

Kako do cilja

»Mislim, da bo prevladala tretja pot ob splošni retrogradni drži in čisti avtopoetizaciji vodečih Američanov, Švicarjev in Nizozemcev. Arhitektura bo zajedla v socialne razmere, v avtohtone potrebe življenja, v poetiko in podobe realnosti. Arhitektura ne bo več igra, kopičenje artefaktov, bo bolj mesto, bolj *civitas*, kot pa posamezen objekt. Gre za neposreden, etičen, širši, edukativen odnos arhitekture do societete. To je tretja pot ob retrogradni in avtopoetizirajoči, po kateri bo morala iti arhitektura.« (Boris Podrecca)⁴

Čeprav jo glede na avtorja lahko beremo tudi kot samokritiko, se z zgornjo izjavo lahko strinjamo in se nam zdi aktualna tudi glede trenutnega dogajanja v Ljubljani. Povojna revolucija je že desetletja končana, v prostoru je naredila veliko škode, še več si je morda delamo danes, potrošništvo kaže na obrazih kupcev svoj utrujeni obraz. V desetih letih smo Slovenci v svojih glavah bivanjski prostor spremenili v zemljišče, prostor je postal eno od sredstev za pridobivanje denarja, hkrati pa smo kot ponosni prebivalci prestolnice odkrili bogastvo svoje zgodovine, lepoto mestnih ambientov in dosežke naših prednikov. Kvalitet, ki se nam jih pomagajo zavedati tudi vsako leto bolj množični obiskovalci, pa je še mnogo več, tako kot tudi priložnosti za odpravo razvojnih napak in pomanjkljivosti. Pri realizaciji svojih javnih programov

potrebuje Ljubljana sodelovanje mnogih, vzpostavitev ustreznih strokovnih teles in tekoče sodelovanje zainteresirane javnosti. Ta naj omogoči pregledno delovanje, nego in razumevanje mesta, ki bo presevalo zgolj seštevek neto kvadratur ali z dragimi PR službami servirane kolektivne fascinacije.

Richard Burdett, lanski selektor Bienala in svetovalec pri razvoju mest, meni, da je tudi najboljši arhitekt lahko samo toliko dober, kot je dober natečaj.⁵ To smo jasno videli v primeru Kolizeja, kjer pa so stvari kljub medijskemu hujskanju na koncu vendar potekale bolj transparentno, kot se zdaj dogaja s potniško postajo, s skrivnostnim podpisom pogodbe s Trigranitom (govori se, da je realni vložek države in mesta v pogodbi izrazito podcenjen in da je vloga mesta in države pri vodenju investicije in njenem programu podrejena) in nenadnim pojavom ekipe Helmuta Jahna. Jahn gotovo ni arhitekt »tretje poti«, ki bi ga poznavalec tako njegovega poslovno uspešnega in profesionalnega dela kot tudi tradicije urejanja Ljubljane lahko priporočal za takšno nalogo.

Konkretni alternativni predlogi z vsemi prednostmi, ki jih po našem mnenju prinaša poglobitev, so dani. Kako jih uporabiti in kako k sodelovanju in ustvarjalnemu delu privabiti še druge, to je naloga tistih, ki trenutno odločajo o usodi mestnega razvoja. Ker bo stvari, o katerih smo pisali, treba tako ali drugače kmalu realizirati, upajmo, da bodo pri tem pametnejši od prejšnjih.

Opombe:

¹ »Zmagoslavna vrnitev tramvaja v mnogih mestih«, *Delo*, 20. 2. 2007.

² Robert Gilkey Dyck, *Plečnikova Ljubljana: ponovitev klasičnih urbanističnih načrtov*.

³ Ekonomičnost teh posegov bi lahko dodatno upravičevali z eksternimi stroški prometnih zastojev, dvigom kvalitete življenja in posledično s trajnostjo naložb v mestu.

⁴ *Plečnik, Ljubljana, et cetera*, Boris Podrecca v pogovoru z Darinko Kladnik o razstavi v Gradcu. O Plečniku in vsem, kar ga še veže nanj: *Katalog k razstavi*, 2003.

⁵ Intervju, Richard Burdett, »Med fizično in politično strukturo mest je dinamični odnos«, *ORIS*, št. 42, 2006.