

kako v Ljubljani sedanjo krizo izkoristiti kot realno urbano prometno priložnost?

grega košak

Pred nekaj meseci (20. aprila 2009) je Ljubljanski mestni svet za javnost skoraj neopazno sprejel poslednjo (ali res?) verzijo Zazidalnega načrta (ZN) za Potniški center Ljubljana. Roko na srce, gre le za nekoliko boljše, logično popravljeno nekdanjo rešitev s potniško dvorano 8m nad sedanjimi tiri (na nivoju predvidenega nakupovalnega centra), medtem ko je bila ta vse doslej 6m pod njimi (kar je bilo celo omenjeno kot »odlika« prvonagrajene natečajne rešitve). Bolj v besedah kot funkcijsko smiselno, je v ZN dodano še, da mora Trigranitova rešitev gradnje kompleksa dopuščati tudi »možnost eventualne in kasnejše poglobitve«, skoraj kakor pesek v oči za naivne (vključno s stroko). Skratka zapisano je ohlapno, za vse sodelujoče nezavezujoče predvsem pa izvedbeno in finančno komajda feasible ter časovno nepredvidljivo. Ali bo s tem aktom celovita izgradnja PCL zares krenila, je vsaj po časopisnih vesteh vprašljivo. Zaradi recesije bi Trigranit kot pretežni investitor rad pričel graditi postopno: najprej le poslovno stolpnico, prometno vozlišče, zanj po pogodbi sicer obvezujoče, pa bi prestavljal v ekonomsko prijaznejšo (predvsem pa oddaljeno) prihodnost.

S pravkar sprejeto odločitvijo MS nastopa nevarnost, da na prestopni točki med zunanjim prometom v mestni center, Ljubljana, namesto načrtovanega Potniškega »transferiuma«, nadgrajenega z integriranim močnim poslovno-trgovskim jedrom in pomembno urbanistično zgostitvijo na Slovenski, ki je kompozicijska in prometna hrbtenica mesta, dobi le še oskubljen, špekulativni objekt: stolpnico Emonika. Med drugim tudi z izgovorom, da rešitev poglobitve trase hitre železnice uradno »še vedno ni preverjena in dorečena«. Tak razvoj dogodkov bo bistveno v škodo javnega interesa.

Celotno urbanistično planiranje mesta za to ključno odločitev nima nujno potrebnih vhodnih podatkov:

- niti, kako se bi s tem za potrebe razširjenega mestnega centra sprostila dragocena
- trikotna površina med Celovško, Parmovo in novo Tivolsko cesto (cca 240.000 m²!), in predvsem kaj bi to pomenilo za bodočo urbano morfologijo mesta.
- niti, kaj naj se stori z dragoceno površino kote +0,00 sedanje tirne infrastrukture (cca 230 000 m²), ki se bo sicer sprostila, ampak bo za urbanistično tvorno povezavo Bežigrada z centrom mesta oblikovno izgubljena, zaradi predvidenega (in odobrenega) obrobnege venca funkcionalno naključne pozidave, ki jo bo obkrožal
- niti za vodenje primestnega javnega prometa na trasah opuščenih magistralnih prog
- zlasti pa ne, kako bi to lahko pozitivno vplivalo na bolj harmonično in bolj racionalno strukturo mesta, ki bi nadomestila sedaj prevladujočo stihijsko namesto dosedanje stihijske centrifugalne ekspanzije.

O poglobitvi je bil znotraj stroke dosežen nesporen konsenz, na primer na Skupni razstava DAL-a in mestne uprave; na konferenci »Light Capital« organizirani v povezavi UIRS in rotterdamskega Berlage Institute leta 2006; ali

pa Javno mnenje Urbosveta z dne 25.2.2008. Mnenje Urbosveta je ob zahtevi za takojšnjo poglobitev, vključevalo tudi urgentni poziv vsem kompetentno odločujočim - mestni in državni oblast skupaj s SŽ - naj takoj sinhronizirano združijo svoje napore in poenotijo cilje in se aktivno vključijo v dejansko izpeljavo projekta. Razmišljanja so ostala brez ustreznega odziva in tako je bil, dobro leto kasneje, sprejet ta kompromisarsko odločilni ZN.

Kaj pomeni to mencanje za eno redkih strateških prednosti, ki jih imamo - geografsko? Imamo ugoden tranzitni položaj, kjer se Jadran najbolj približa srednji Evropi, skupaj z nizom spremljajočih dejavnosti, ki se nanj navezujejo. Hkrati pa se kaže tudi ranljivost dosedanjega hitrega gospodarskega vzpona Koprskе luke (glede na očitno izražene ambicije Trsta in Reke).

Pri tem pa železnice, od kraljevine Jugoslavije, prek obdobja SFRJ do države Slovenije, skupaj kar preko sedemdeset let, cincajo o gordijskem vozlu osnovnega problema: kako rešiti potek svojih tras na presečišču obeh kardinalnih smeri, ki se srečata v centru Ljubljane. Študije in natečaji so do sedaj pogoltnili mnogo denarja in še več dragocenega časa, še vedno pa smo brez dokončne odločitve.

Če hočemo zagotoviti potek evropske hitre proge (poleg običajni regionalnih in tovornih prog) skozi Ljubljano, kjer se križata oba transevropska koridorja - povezavi vzhod-zahod in sever jug (torej koridorja 5. in 10.) - je izven nivojsko vodenje prog (torej vsaj delno podzemno srečanje, kar pomeni tunel pod Rožnikom!) nujno. Potrebno ga je izpeljati čim prej, saj se zna zgoditi, da bo če ne za Slovenijo prepozno, saj obstajajo realne tuje alternative (in apetiti), da nas te koridorji zaobidejo, ker v nedogled odlašamo z odločitvami, kljub mednarodnim pričakovanjem in realno možnim finančnim vzpodbudam.

Sedanja gospodarska stagnacija obeta še dodatno blokado, sicer ne toliko zaradi pomanjkanja denarja, temveč zaradi napačno zastavljenih in nepovezanih prioritet mesta in države in posledične organizacijske nesposobnosti odločujočih. Te bi denar raje razpršili za razne kuriozume: za otoček pred Izolo in za megaigralniški raj na Ptujskem polju v prejšnjem mandatu, ali (v sedanjem mandatu) predvsem za dva ljubljanska stadiona in mariborsko študentsko univerzijo. Vsem pa je skupno le, da so brez sinergetsko naravnanih makroekonomskih učinkov.

Iz borznega poslovanja je poznan recept, da pametni kupuje delnice takrat, ko jih vsi ostali prodajajo, verjetno od tod izhaja podobna predpostavka, da tudi v recesiji ambiciozni sprožajo priložnosti za nov razvoj. Kakor se to, vsaj v teoriji, lepo sliši, v praksi podobnih konkretnih razmišljanj, razen političnega besedovanja, še ni zaslediti: Vsi, državna uprava in delodajalci, so v svojih ukrepih le gasilci, vedno znova predpisujejo državne subvencije, ki so le niz blažilnih obližev (razen upravičene podpore že brezposelnim) in obremenjujejo ter izčrpavajo omejeni državni proračun, namesto da bi načrtovali poteze povezovanja, ki bi omogočile dolgoročneje sinergijske učinke. Država in mesto bi morala v času sedanje recesije prav te opredeliti, obenem pa se omejiti na primarne prioritete, ki hitro prinašajo maksimalen večstranski učinek: gospodarski, družbeni, logistični in ne nazadnje ekološki. In to ne samo za nas, temveč tudi za celotno Evropo, s katero smo vedno bolj povezani in od nje soodvisni.

Zato poizkušajmo ob tem problemu začeti razmišljati na obrnjeni način: kam in kako aktivno usmeriti še razpoložljiva sanacijska sredstva, da bo njihov izkupiček za skupnost kar največji?

Gradnja avtocestnega sistema, ki sicer med drugim le enostransko in celo ekološko sporno rešuje logistiko našega in tranzitnega prometa, gre h koncu. Večina gradbenih strojev že rjavi po deponijah, kvalificirane delavce pa ob pomanjkanju drugih ponujenih alternativ odpuščajo (ne le v gradbeništvu, temveč v vsej, nanj vezani industriji). Na drugi strani pa je ministrstvo za promet prav v tem mandatu opozorilo na spremembo v svojih prioritetah: v prihodnosti naj bi se prednostno posvetila tehnološko in logistično močno zaostalemu železniškemu prometu, z idejo boljšega uravnoteženja alternativ v prometu in prostoru.

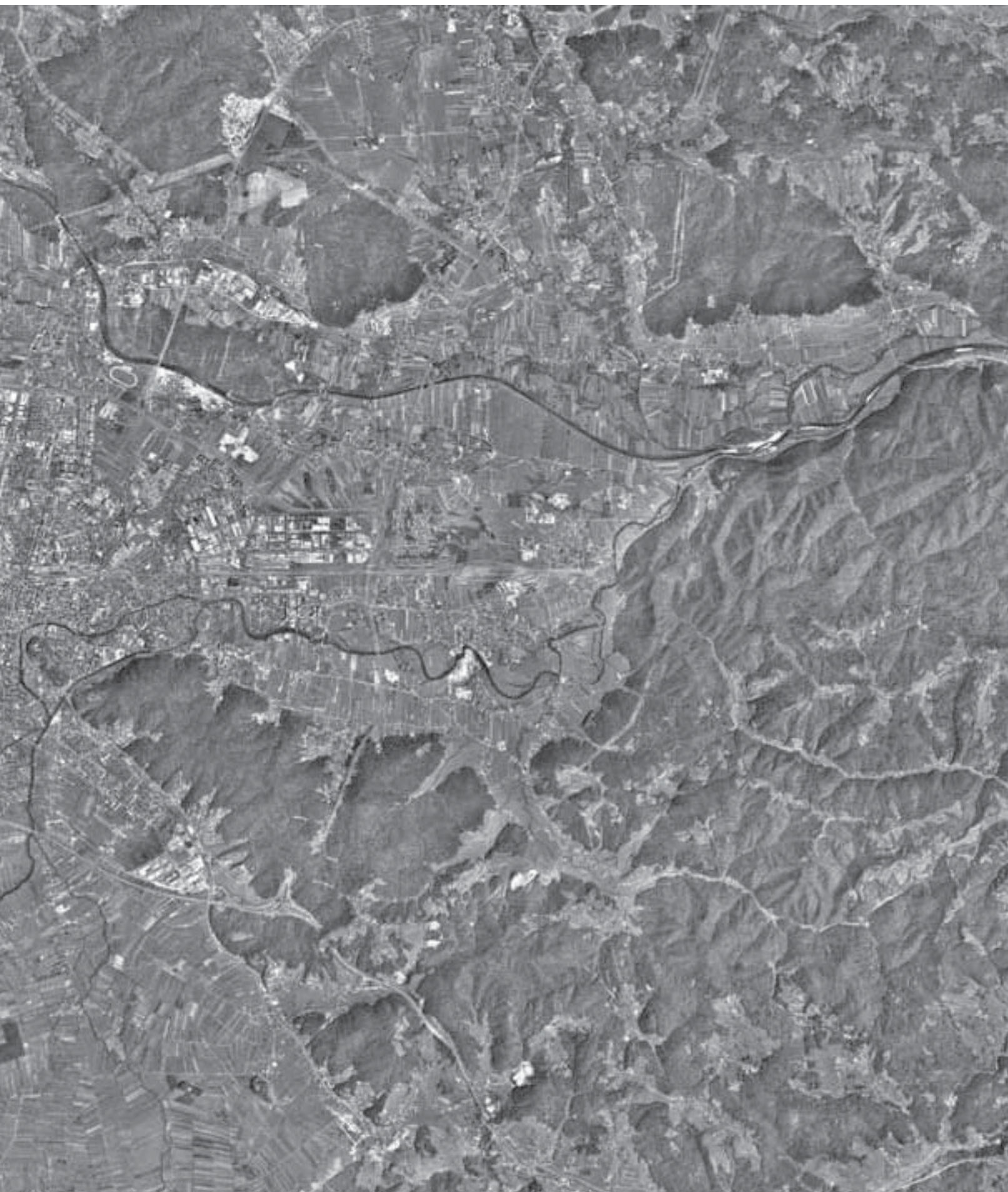
Pri tem pa poznamo preizkušene recepte za izhod iz brezposelnosti še iz časa svetovne krize 1929-34, predvsem z javnim deli (New Deal v ZDA, avtoceste v Nemčiji), ki prinesejo nov gospodarski zagon, kar posledično spodbuja nujno potrebno potrošnjo. Pri tem se kot na dlani ponuja analogija s predlogom poglobitve železniških tras v Ljubljani kot takih javnih del. Tako se obdrži gradbeništvo in vse spremljajoče dejavnosti, temu pa sledi višja stopnja zaposlenosti, neodvisno od tuje konjunkturo. In to namesto subvencioniranega čakanja na delo, ki je celo pogojeno šele z mednarodnim gospodarskim okrevanjem. Prepričan sem, da bi bil tak, za nas kreativen, za Evropo pa produktivno usmerjen, pristop k reševanju, izdatno podprt z evropskimi kohezijskim sredstvi.

Prestolnica vsakomur, domačinom in tujim obiskovalcem, daje prvi in odločilni vtis o državni in mestni ureditvi, o svojin razvojni usmeritvi in o svojem potencialu. Že zato bi moral biti novi Potniški center prepoznaven in reprezentativen simbol metropole (ne pa le ena od dodanih stolpnic v mestni silhueti).

Nam Slovencem pač ne more biti vseeno, da je londonski tednik Economist Ljubljano, seveda ne povsem neupravičeno, slabšalno ocenil za »Pocket Size Capital«. Preteklost: barok, secesija in Plečnik ne morejo ostati trajen izgovor Evropi za »srčkano« majhnost naših sedanjih ambicij in dosežkov, ki, ob odsotnosti resne urbanistične politike, označuje večino sedanjih, pogosto povsem naključnih in nadvse dvomljivih, mestnih potez. Pri tem imam v mislih potrebno dostojanstvenost in mestotvornost novih lokacij. Tri Akademije, nova sodna palača in nova Drama, če naštejemo le nekaj trenutno najbolj aktualnih lokacij, bi morale biti bolj premišljeno in bolj produktivno vtkane v načrtovano kompozicijsko tkivo jutrišnjega mestnega centra, da niti ne omenjam umestitve nujnih novih državo- ali mesto-tvornih programov prestolnico.

Vsem odločujočim pa javnost (in »zoprne« civilne družbe) upravičeno zastavlja vprašanje: ali smo kot meščani, ki nam bo bodoči urbani prostor določal kvaliteto našega vsakdanjega utripa, od vas upravičeni pričakovati odgovorno, celovito in urgentno odločitev?







uvodnik
esej
predstavitev
intervju
natečaj
kritika
pogovor
predavanje
prevodi

Ljubljanska tržnica

predstavitev prvonagrajenih elaboratov natečaja
za ureditev področja Ljubljanskih tržnic z mnenji
natečajne komisije

Sklop A | Mahrova hiša

Avtorji:

Kombinat

Ana Čeligoj, u.d.i.a.

Matej Höfler, u.d.i.a.

Blaž Kandus, u.d.i.a.

Tomaž Čeligoj, u.d.i.a.

Alenka Korenjak, u.d.i.a.

prostorski prikazi:

Peter Grmek, štud. arh.

Andraž Intihar, štud. arh.

konzultanti:

statika: Igor Štupnik, u.d.i.g.

strojne inst.: Robert Vrečko, u.d.i.s.

promet: Matjaž Brezavšček, u.d.i.g.

požarna var.: Marijan Lozej, var. Inž.

