

# o poglobitvi železniških tirov in še čem

stanko kristl



uvodnik  
teorija  
zgodovina  
predstavitev  
**esej**  
intervju  
filozofija  
docomomo  
forum  
prevodi

Ljubljansko županstvo z gospodom Zoranom Jankovičem na čelu si je s smelo odločitvijo o preverjanju možnosti poglobitve železniških tirov zadalo težko nalogo. Če pogledamo stvar s finančne strani, vemo, da denarja za poglobitev ni. Pa tudi če bi imeli tako denar kot pripravljeno vso potrebno tehnično dokumentacijo, smo še vedno na začetku. Gre za pregovorno slovensko cinčavost. Že davno bi se morali odločiti, ali smo pripravljeni na to, da poteka trasa evropske hitre železnice skozi Slovenijo, to pomeni tudi skozi Ljubljano, ali ne. Ta odločitev bo gotovo vplivala tudi na samo zasnovo poglobitve ljubljanskega prometnega terminala. Bojim se, da smo ta vlak že zamudili, smetano bodo pobrali Avstrijci in Madžari, nam pa prepustili ceste s tisoči tovornjakov. Namen mojega pisanja ni razpravljati o teh dilemah. Pri urejanju mest prideemo do stvari, ki preprosto morajo biti narejene. Ena od teh je poglobitev železnice. Tehtanje, kaj je ceneje in kaj dražje, ne bi smelo vplivati na odločitve. Vsi vemo, da poglobitev ne more biti cenejša. Na tehtnico bi morali pri-

staviti še nova perceptivna in duhovna doživljanja mestne kontinuitete in novih ambientov, ki bi jih lahko oblikovali v dvesto metrov širokem pasu med Masarykovo in Linhartovo cesto, od Dunajske do Šmartinske ceste. Ko govorimo o mestni kontinuiteti, govorimo o uglasitvi strukturnega in višinskega gabarita z okoljem, Masarykovo cesto, Župančičevo jamo, o uličnih in cestnih povezavah itd. V tem predelu naj bi se mesto na novo združilo, odpirali bi se novi pogledi in razgledi. Višinski poudarki, ki so načrtovani v sedanjem osnutku zazidalnega načrta PCL, bi se po mojem morali premakniti bolj proti severu. Ta prostor je preblizu ljubljanskim urbanim označevalcem, kot so grad, nebotičnik, cerkveni stolpi itd., in zato neprimeren za tak višinski razvrat. Priložnost za pozidavo tako velikega kompleksa v mestnem središču se ponuja le tokrat in nikoli več.

Bojim se, da se tega sploh ne zavedamo. To je kraj za oblikovanje novih trgov in parkov, novih humanih ambientov, neponovljivih, samo ljubljanskih,





kraj za kreiranje mestnega okolja za dušo, za pozabo, za duhovno sprostitiv... Zato je potrebna ustvarjalna spontanost graditeljev srednjeveških mest, kjer se prepletajo um in intuicija, izkušnje z božanskostjo... Gre za arhitekturne mojstrovine, za arhitekturo, ki se piše, prosto po prof. J. Suhadolcu, z veliko začetnico A. Zvestno se moramo odločiti, da želimo na tem prostoru ustvariti mestno okolje z milino srednjeveških mest, vendar v govorici tretjega tisočletja. To ni kraj za konfekcijsko arhitekturo niti za kopičenje brezizraznih steklenjakov, pa tudi ne za nekritično presajanje tujih vzorcev. Mar ni bilo seme našega avtohtonega arhitekturnega izraza zasejano že davno v preteklosti ter se zakoreninilo v našo nezavednost, nakar je v zadnjem stoletju preraslo v naš lasten arhitekturni nagovor? Slovenija ima izobražen in ustvarjalen arhitekturni potencial, ki si zasluži več zaupanja, kot mu ga izkazujemo. V to vrst ne umeščam vseppek. Opozarjam le na izbor arhitektov, ki so sposobni nadaljevati našo arhitekturno pripoved. Ne zagovarjam zapiranja v lastni vrtiček. Govorim le o spoštovanju naše prostorske in arhitekturne izvirnosti in drugačnosti, ki jo upravičeno pričakujemo tudi od gospodov iz zamejstva. Več kritičnosti do vsega, kar se sveti ali prihaja od drugod, pa nam tudi ne bi škodovalo.

Kako se do takšne arhitekture pride, ni nikakršna skrivnost. Z natečajji? Lahko da, lahko pa tudi ne. Da, če je razpis ustrezno usmerjen, če je izbor ocenjevalne komisije usposobljen slediti navedenim ciljem. Pri naših natečajjih gre zaradi pretiranih predstavitenih zahtev v bistvu za fizičen, manj pa za mentalni napor. V ozadju so skoraj dosledno čisti podjetniški interesi - čim racionalnejša, da ne rečem čim cenejša izvedba. Nikakor ne trdim, da analitični pristop ni potreben. Trdim le, da ni zadosten, da je to le ena od uvodnih faz pri arhitekturnem snovanju. Za pravo arhitekturo so značilna izpovedna hotenja, prikrita pripoved, kot menijo nekateri arhitekti, iskanje notranjega bistva in še in še. Ta nadgradnja ima nešteto obrazov. Le zavedati se moramo, da je takšna stopnja razmišljanja potrebna, preden pridemo do risne predstavitve naše zasnove. Zaradi preobilja nepotrebne zahtevanega predstavitvenega gradiva zmanjkuje časa za poglobljen razmislek.

Kaj pa neposredna naročila? Poiskati arhitekta, ki uživa v strokovnih krogih in med prebivalstvom splošno zaupanje tako v etičnem kot strokovnem pogledu, bi bil lahko, po mojem skromnem mnenju, sprejemljiv pogoj za takšno

odločitev. Kriteriji za pridobitev takšnega zaupanja pa so poleg dosedanega etičnega odnosa pri iskanju pravilnega odgovora na sprejeti izziv njegovi arhitekturni dosežki, zaslužno pridobljena priznanja, nagrade itd.

Tretja pot, izbira arhitekta prek zvez in poznanstev, pa je moralno vprašljiva in močno tvegana. Odvisna je od naključja, v smislu zgoraj opisanih kriterijev. Slej ko prej pa ostaja temeljni pogoj kulturna klima okolja, vprašanje, ali kaj takega sploh hočemo.

Danes Ljubljana živi v starem mestnem središču nekako do Slovenske ceste in Resljeve do Eyprove. Sedaj se ponuja možnost, da nad železniškimi tiri ustvarimo vabljiv antipod staremu mestnemu središču. To bi dosegli z novimi mestnimi znamenitostmi, ki bi jih povezali z ogleda vredno sprehajalno Miklošičevo cesto (Urbanc, Hotel Union, Vurnik, Fabiani, Costaperari, Plečnik...). Da sprehajalna pot ne bi bila motena, bi seveda morali poglobiti prečne cestne povezave.

Na žalost ugotovljamo, da so izidi naših natečajev v luči teh razmišljanj dokaj skromni. Ne zato, ker med prispelimi rešitvami ne bi bilo takšnih predlogov, pač pa zaradi kriterijev, ki si jih za ocenjevanje postavi žirija. Ti so le racionalno dokazljive postavke, kar pa v umetnosti seveda ne šteje kaj prida. No, saj v tem pogledu nismo kakšna posebna izjema. Spomnimo se natečaja za opero v Sidneyju. Te bi ne bilo, če med člani žirije ne bi sedel zadržani Eero S'aa-rinen. Ko je komisija izbirala med prvimi tremi, kateremu naj podeli prvo nagrado in s tem izvedbo, je S'aarinen vstal, izvlekel iz kupa izločenih Utzonov projekt, rekoč: »Gospodje, to je prva nagrada!« Kljub vsem prejšnjim kriterijem je pretehtalo bistvo, to je pripovedna moč predloga. Le po njegovi zaslugi smo dobili arhitekturno stvaritev tisočletja.

Vsekakor pozdravljamo junaško odločitev županstva, da se končno začnemo načrtno pripravljati na poglobitev železniških tirov. Če so obljube mišljene resno - osebno o tem ne dvomim - je to za ljubljanski urbanizem epohalnega pomena. Še večjo težo daje tej odločitvi dejstvo, da se župan zaveda, s kakšnimi težavami, ki niso le fiskalne značaja, se bo treba spoprijeti. To sklepam po izbiri ekip njegovih ožjih strokovnih sodelavcev. Poglobitev tirov ne zadeva le Ljubljane. Spričo predvidenih železniških koridorjev zadeva tudi državo, Evropsko unijo in tudi politiko, ki naj se opredeli do tega projekta, vključno z državnimi in evropskimi vlagateljskimi vprašanji.



Po Aristotelovem načelu, da tihi državljan (meščan) ni dober državljan (meščan), se moramo zavedati, da je naša dolžnost, da ob odločanju o vitalnih vprašanih mesta povemo, kaj mislimo. Povedati moramo, da upravičeno pričakujemo, da se na deviškem prostoru, ki smo ga pridobili s poglobitvijo tirov, udeležijo naše sanje o novi mestni pridobitvi v duhu doživljanja mestnosti v pravem pomenu besede, z vsem, kar k temu sodi, od kreiranja ozračja naravnega in grajenega okolja do hepeninga.

Če se bo gradilo po sprejetem urbanističnem načrtu, izdelanem na nivojski trasi železniških tirov, bo to dvakratna katastrofalna napaka. S sedaj predvideno obzidavo tirov s severa in juga ustvarimo »obzidje« v fizičnem in duhovnem dojetju mesta - imamo mesto s predmestjem. Vmesni pas med to pozidavo še drastično zoži, kar vpliva na uspešno oblikovanje tega mestnega prostora.

Naše sanje o mestni kontinuiteti bi splavale po vodi. Miklošičeva, Resljeva, Metelkova, Maistrova bi se vizualno in dejansko iztekale v Masarykovo, morale pa bi se vsaj v Linhartovo in naprej v bežigrasjo cestno navezavo, kar zlati velja za Resljevo cesto.

Mar ne velja več, da novi prostorski pogoji terjajo novo rešitev? Če pa naša splošna, politična in kulturna srenja še ni zrela za tako širokopotezno odločitev, pustimo času čas. Če županstvo resno misli s poglobitvijo, je edini odgovor moratorij na predvideno pozidavo, dokler ne pridemo ob novih prostorskih postavkah do novih urbanističnih rešitev. Dobra vsestranska priprava bo hitro nadoknadila »izgubljeni« čas. Bistveno pri vsem tem je, da zanamcem zapustimo sled trajnih vrednot, tako kot je temu načelu sledil in nas o tem učil moj spoštovani učitelj, katerega stoletnico rojstva praznujemo letos.

Ljubljansko županstvo z gospodom Zoranom Jankovičem na čelu si je s smelo odločitvijo o preverjanju možnosti poglobitve železniških tirov zadalo težko nalogo. Če pogledamo stvar s finančne strani, vemo, da denarja za poglobitev ni. Pa tudi če bi imeli tako denar kot pripravljeno vso potrebno tehnično dokumentacijo, smo še vedno na začetku. Gre za pregovorno slovensko cincavost. Že davno bi se morali odločiti, ali smo pripravljeni na to, da poteka trasa evropske hitre železnice skozi Slovenijo, to pomeni tudi skozi Ljubljano, ali ne. Ta odločitev bo gotovo vplivala tudi na samo zasnovo poglobitve ljubljanskega prometnega terminala. Bojim se, da smo ta vlak že zamudili, smetano bodo pobrali Avstrijci in Madžari, nam pa prepustili ceste s tisoči tovornjakov.

Namen mojega pisanja ni razpravljati o teh dilemah. Pri urejanju mest pridemo do stvari, ki preprosto morajo biti narejene. Ena od teh je poglobitev železnice. Tehtanje, kaj je ceneje in kaj dražje, ne bi smelo vplivati na odločitev. Vsi vemo, da poglobitev ne more biti cenejša. Na tehtnico bi morali pristaviti še nova perceptivna in duhovna doživljanja mestne kontinuitete in novih ambientov, ki bi jih lahko oblikovali v dvesto metrov širokem pasu med Masarykovo in Linhartovo cesto, od Dunajske do Šmartinske ceste. Ko govorimo o mestni kontinuiteti, govorimo o uglasitvi strukturnega in višinskega gabarita z okoljem, Masarykovo cesto, Župančičevo jamo, o uličnih in cestnih povezavah itd. V tem predelu naj bi se mesto na novo združilo, odpirali bi se novi pogledi in razgledi. Višinski poudarki, ki so načrtovani v sedanjem osnutku zazidalnega načrta PCL, bi se po mojem morali premakniti bolj proti severu. Ta prostor je preblizu ljubljanskim urbanim označevalcem, kot so grad, nebotičnik, cerkveni stolpi itd., in zato neprimeren za tak višinski razvrat. Priložnost za pozidavo tako velikega kompleksa v mestnem središču se ponuja le tokrat in nikoli več.

Bojim se, da se tega sploh ne zavedamo. To je kraj za oblikovanje novih trgov in parkov, novih humanih ambientov, neponovljivih, samo ljubljanskih, kraj za kreiranje mestnega okolja za dušo, za pozabo, za duhovno sprostitev... Zato je potrebna ustvarjalna spontanost graditeljev srednjeveških mest, kjer se prepletajo um in intuicija, izkušnje z božanskostjo... Gre za arhitekturne mojstrovine, za arhitekturo, ki se piše, prosto po prof. J. Suhadolcu, z veliko začetnico A. Zavestno se moramo odločiti, da želimo na tem prostoru ustvariti mestno okolje z milino srednjeveških mest, vendar v govorici tretjega tisočletja. To ni kraj za konfekcijsko arhitekturo niti za kopičenje brezizraznih

steklenjakov, pa tudi ne za nekritično presajanje tujih vzorcev. Mar ni bilo seme našega avtohtonega arhitekturnega izraza zasejano že davno v preteklosti ter se zakoreninilo v našo nezavednost, nakar je v zadnjem stoletju preraslo v naš lasten arhitekturni nagovor? Slovenija ima izobražen in ustvarjalen arhitekturni potencial, ki si zasluži več zaupanja, kot mu ga izkazuje. V to vrst ne umeščam vseh. Opozarjam le na izbor arhitektov, ki so sposobni nadaljevati našo arhitekturno pripoved. Ne zagovarjam zapiranja v lastni vrtiček. Govorim le o spoštovanju naše prostorske in arhitekturne izvornosti in drugačnosti, ki jo upravičeno pričakujemo tudi od gospodov iz zamejstva. Več kritičnosti do vsega, kar se sveti ali prihaja od drugod, pa nam tudi ne bi škodovalo.

Kako se do takšne arhitekture pride, ni nikakršna skrivnost. Z natečajji? Lahko da, lahko pa tudi ne. Da, če je razpis ustrezno usmerjen, če je izbor ocenjevalne komisije usposobljen slediti navedenim ciljem. Pri naših natečajih gre zaradi pretiranih predstavitvenih zahtev v bistvu za fizičen, manj pa za mentalni napor. V ozadju so skoraj dosledno čisti podjetniški interesi - čim racionalnejša, da ne rečem čim cenejša izvedba. Nikakor ne trdim, da analitični pristop ni potreben. Trdim le, da ni zadosten, da je to le ena od uvodnih faz pri arhitekturnem snovanju. Za pravo arhitekturo so značilna izpovedna hotenja, prikrita pripoved, kot menijo nekateri arhitekti, iskanje notranjega bistva in še in še. Ta nadgradnja ima nešteto obrazov. Le zavedati se moramo, da je takšna stopnja razmišljanja potrebna, preden pridemo do risne predstavitve naše zasnove. Zaradi preobilja nepotrebnega zahtevanega predstavitvenega gradiva zmanjkuje časa za poglobljen razmislek.

Kaj pa neposredna naročila? Poiskati arhitekta, ki uživa v strokovnih krogih in med prebivalstvom splošno zaupanje tako v etičnem kot strokovnem pogledu, bi bil lahko, po mojem skromnem mnenju, sprejemljiv pogoj za takšno odločitev. Kriteriji za pridobitev takšnega zaupanja pa so poleg dosedanega etičnega odnosa pri iskanju pravega odgovora na sprejeti izziv njegovi arhitekturni dosežki, zaslužen pridobljena priznanja, nagrade itd.

Tretja pot, izbira arhitekta prek zvez in poznanstev, pa je moralno vprašljiva in močno tvegana. Odvisna je od naključja, v smislu zgoraj opisanih kriterijev. Slej ko prej pa ostaja temeljni pogoj kulturna klima okolja, vprašanje, ali kaj takega sploh hočemo.

Danes Ljubljana živi v starem mestnem središču nekako do Slovenske ceste in Resljeve do Eyprove. Sedaj se ponuja možnost, da nad železniškimi tiri ustvarimo vabljiv antipod staremu mestnemu središču. To bi dosegli z novimi mestnimi znamenitostmi, ki bi jih povezali z ogleda vredno sprehajalno Miklošičevo cesto (Urbanc, Hotel Union, Vurnik, Fabiani, Costaperari, Plečnik...). Da sprehajalna pot ne bi bila motena, bi seveda morali poglobiti prečne cestne povezave.

Na žalost ugotavljamo, da so izidi naših natečajev v luči teh razmišljanj dokaj skromni. Ne zato, ker med prispelimi rešitvami ne bi bilo takšnih predlogov, pač pa zaradi kriterijev, ki si jih za ocenjevanje postavi žirija. Ti so le racionalno dokazljive postavke, kar pa v umetnosti seveda ne šteje kaj prida. No, saj v tem pogledu nismo kakšna posebna izjema. Spomnimo se natečaja za opero v Sidneyju. Te bi ne bilo, če med člani žirije ne bi sedel zadržani Eero Saarinen. Ko je komisija izbirala med prvimi tremi, kateremu naj podeli prvo nagrado in s tem izvedbo, je Saarinen vstal, izvlekel iz kupa izločenih Utzonov projekt, rekoč: »Gospodje, to je prva nagrada!« Kljub vsem prejšnjim kriterijem je pretehtalo bistvo, to je pripovedna moč predloga. Le po njegovi zaslugi smo dobili arhitekturno stvaritev tisočletja.

Vsekakor pozdravljamo junaško odločitev županstva, da se končno začnemo načrtno pripravljati na poglobitev železniških tirov. Če so obljube mišljene resno - osebno o tem ne dvomim - je to za ljubljanski urbanizem eposalnega pomena. Še večjo težo daje tej odločitvi dejstvo, da se župan zaveda, s kakšnimi težavami, ki niso le fiskalnega značaja, se bo treba spoprijeti. To sklepam po izbiri ekip njegovih ožjih strokovnih sodelavcev. Poglobitev tirov ne zadeva le Ljubljane. Spričo predvidenih železniških koridorjev zadeva tudi državo, Evropsko unijo in tudi politiko, ki naj se opredeli do tega projekta, vključno z državnimi in evropskimi vlagateljskimi vprašanji.



Po Aristotelovem načelu, da tihi državljani (meščani) ni dober državljani (meščani), se moramo zavedati, da je naša dolžnost, da ob odločanju o vitalnih vprašanih mesta povemo, kaj mislimo. Povedati moramo, da upravičeno pričakujemo, da se na deviškem prostoru, ki smo ga pridobili s poglobitvijo tirov, udeležimo naše sanje o novi mestni pridobitvi v duhu doživljanja mestnosti v pravem pomenu besede, z vsem, kar k temu sodi, od kreiranja ozračja naravnega in grajenega okolja do hepeninga.

Če se bo gradilo po sprejetem urbanističnem načrtu, izdelanem na nivojski trasi železniških tirov, bo to dvakratna katastrofalna napaka. S sedaj predvideno obzidavo tirov s severa in juga ustvarimo »obzidje« v fizičnem in duhovnem dojemanju mesta - imamo mesto s predmestjem. Vmesni pas med to pozidavo še drastično zoži, kar vpliva na uspešno oblikovanje tega mestnega prostora.

Naše sanje o mestni kontinuiteti bi splavale po vodi. Miklošičeva, Resljeva, Metelkova, Maistrova bi se vizualno in dejansko iztekale v Masarykovo, morale pa bi se vsaj v Linhartovo in naprej v bežigrasno cestno navezavo, kar zlasti velja za Resljevo cesto.

Mar ne velja več, da novi prostorski pogoji terjajo novo rešitev? Če pa naša splošna, politična in kulturna srenja še ni zrela za tako širokopotezno odločitev, pustimo času čas. Če županstvo resno misli s poglobitvijo, je edini odgovor moratorij na predvideno pozidavo, dokler ne pridemo ob novih prostorskih postavkah do novih urbanističnih rešitev. Dobra vsestranska priprava bo hitro nadoknadila »izgubljeni« čas. Bistveno pri vsem tem je, da zanamcem zapustimo sled trajnih vrednot, tako kot je temu načelu sledil in nas o tem učil moj spoštovani učitelj, katerega stoletnico rojstva praznujemo letos.