

Ij - diznilend

edo ravnika ml.



uvodnik
teorija
zgodovina
predstavitev
esej
intervju
filozofija
docomomo
forum
prevodi

I Disneyland ni le hiša za gradom in ostali primeri. Disneyland je ljubljanska fakulteta za arhitekturo. Strokovna publicistika, ki nima prostora za dejstvo, da je prostor plen roparjev. Disneyland so oprani možgani mlade generacije arhitektov. To sta zbornica in društvo. Disneyland je nerazumevanje dejstva, da ministri ne prej v Jugoslaviji ne danes niso na položajih da se brigajo za okolje temveč da ustrezajo interesom, ki jim nese zloraba okolja za kuliso skrbi zanj. Disneyland so apeli na režim naj v javnem interesu ukrepa proti svojim klientom.

Raven strokovne diskusije je mizerna. Premetava se koncepte, ki ne naredijo nobene zareze več¹. Povedano je revno, brez tehnike urbanističnega metjeja. Diskusije o strokovnih zadevah so spleti legend. V slogu peticije se sprašuje zakaj ali zakaj ne to ali ono. Ideje se ne krešajo druga ob drugi in zato ne oblikujejo. Zagotovo vemo dvoje: (1) od generacij arhitektov in urbanistov, diskvalificiranih v desetletjih servilnosti ne gre pričakovati ničesar več. (2) na vsakem kupu gnoja na koncu vedno požene sveža rast². K slednjemu prispevam z vztrajanjem pri osvetlitvi geneze katastrofalnega stanja v slovenskem urbanizmu. Komu na čast bi se moral pretvarjati kako pri nas ni ekscesov, ki jih vidimo povsod v vzhodni Evropi in na Balkanu. Posebnost Doline šentflorjanske je le naivna vera, da se da gnolobo premazati s hinavščino.

Mafija—oznaka za sprego oblasti s klienti—zahteva zase in za svoje projekte respekt. Reče si "kapital", pa "razvoj" in "napredek". Hoče pozitivno konotacijo. Kdor jim nasprotuje je nor, provincialen, zaplotniški. Vendar prav izsiljevanje družbene sprejemljivosti, ki je nimaš, kaže kaj si. Da so lopovski projekti mestotvorni dokazuješ s plačano promocijo, ki se javne diskusije izogne kot kuge. Mafija torej ni primarna kategorija, kot bi šlo za živalsko vrsto. Naziv pritiče njim, ki ga zaslužijo po načinu delovanja. Njihov kapital je zloraba oblasti in državne uprave, manipulacija mestne urbanistične službe, institucij ter strokovnih združenj in servilna kooperativnost posameznikov, ki naj bi bili prominentni v stroki. Obratni kapital "kapitala" so mestni ter državni proračun ter mestna renta. "Kapital" zabrede v težave, ko se mu izmakne kapital iz prejšnjih dveh stavkov.

Ni več projekta v mestu, ki bi ga ta gospoda dala na mizo, pa ne bi bili ljudje kategorično proti. Ljudje nasprotujejo vizijam iz zadrnosti. Ne. Ljudje so siti za njihovimi hrbti zmenjenih projektov, vedno istih problematičnih nosilcev, večno istega zakulisja, preplačevanja vedno istim monopolistom. Projektov, ki lažejo o svojih pravih namenih in katere privič vidijo tik pred realizacijo v obliki, zmenjeni drugje³. Projekti, ki ne nastanejo po tej poti, so deležni avtomatične sabotaže. Odnos do njih je zero tolerance. Da se bo tu kaj spremenilo bo potreben kvantni preskok v kvaliteti politike, ne stroke.

V Ljubljani od sedemdesetih let do danes ni bilo projekta, ki ne bi bil zastavljen z namenom preliti del proračunskega denarja po zakulisnem dogovoru. Zato v Ljubljani od leta 1975 ni spiska potrjenih projektov—stanje ne more ne

biti naklepno—ki bi vsako leto angažirali del proračuna za dolgoročne posege v javnem interesu.

Zajedalcu mestne rente ne marajo urbanizma. Nočejo opredelitev namembnosti, veljavnih načrtov, razvojnih usmeritev, ker hočejo sproti arbitriranje, kakor komu uspe zaseči del mestnega prostora⁴ in kakor se mu špekulacija izide v danem trenutku. Enako nočejo odločanja o mestnih zadevah z idealnim instrumentom referendum. Ali ne bi bilo lepo začeti s trdnim mandatom za kar si se prej prepričal, da ljudje hočejo⁵. Vendar jih mandat meščanov za mestotvorne projekte ne zanima. Ljubljana nima urbanističnega načrta ker ga ne sme imeti. Postopki so dolgotrajni in zapleteni, da se jih ne loti nihče, ki vnaprej ne ve da se bodo izšli v njegovo korist.

V obtoku je laž o irelevantnosti urbanističnih načrtov kot 'spiskih želja' brez teže. Urbanistični načrt ima ogromno težo, če za njim stoji kredibilna oblast, ki za to ne potrebuje kapitala, razen moralnega. Urbanistični red se enako kot pravni vzpostavi z dolgoročno korektnimi postopki. Slovenska politična kasta ima polna usta pravne države, a ne razume, da je urbanistični red integralen del pravnega reda. V teh krogih velja, da je urejanje urbanističnih zadev z vrha v korist klientov odpustljivo kavalirstvo. Če je aparat, ki naj bi skrbel za urbanizem korumpiran, niso te razmere nič drugačne kot tiste v policiji, pravosodju in zakonodaji. Enako je korumpiran najprej—pred vsemi drugimi vplivi—od političnega arbitriranja. Na to podlago se vsedejo združbe in špekulanti. Danes politični mandat pomeni proste roke za vsaj sve leti malverzacij s prostorom. Ni ga, ki bi to videl drugače.

Segrevanje ozračja je prvi primer ob katerem bo človeštvo za svoje preživetje terjalo moralno trdne, izobražene in poštene politične elite, z železno voljo uveljavljati skupne interese. Politiko, ki ne pozna klientelizma. Integriteta politike postaja smrtno resna praktična zadeva, politični klientelizem neznošno družbeno breme, zloraba prostora in okolja za profit zločin proti človeštvu. V dokaz da v tem prepričanju nisem sam, citat⁶, s pripombo, da bo to predmet naslednje revolucije. Še vsaka doslej se je morala zgoditi, da je pometa s privilegiji butastih in požrešnih škodljivcev. Ti scene še nikoli niso zapustili na podlagi izsledkov notranjega nadzora.

Mesta se gradijo postopoma. Urbino in London nastaneta ko vsaka generacija nekaj doda na kar je zgradila prejšnja in zbere del denarja v ta namen. Zato morajo biti sheme razvoja dolgoročne. Od Grkov in srednjega veka naprej meščani živijo na kupu. V začetku iz obrambnih razlogov, potem vse bolj zaradi drugih prednosti. Koncentracija denarja in znanja, sodelovanje za skupne cilje, vse tisto, o čemer se urbanist uči v šoli, je dodana vrednost uspešne skupnosti, več kot vsota naporov posameznikov. Enako spoznanje, da tisto, kar naredi mesto učinkovito, kompaktno bivanje pa znosno in lepo, daleč presega individualne možnosti.



Ko po lastni izbiri živiš na tesnem prostoru mesta je pomembno da aglomeracija deluje, da so parki in palače urejeni po mestno, da vrtnarstvo in arhitektura pokažeta kaj zmoreta. To naredi mesto večje. V njem se lažje diha. V mestu se najde dovolj ljudi za eno dvorano ljubiteljev Wagnerja in dovolj takih, ki svoje mesto projicirajo v svet. Ti imajo dovolj vpliva, da o koncertnih programih ne odločajo ljubitelji narodnih poskočnic, o železnici v mestu pa ne špekulanti z mestnimi zemljišči. Ljubljana nima drevoredov, zato pa ima sistem cestarsko zaglajenih in avtocestarsko ukrivljenih vpadnic ter ringov, ki služijo dvakrat dnevnomu premeščanju mase avtomobilov z ene periferije na drugo, v mirnejših obdobjih pa so idealne piste podivjanim motoristom.

Koncentracija prebivalstva z visokim izobrazbenim povprečjem pomeni koncentracijo finančne moči. K tej moči v zdravem mestu spada moč odločanja o mestni renti, v kolikor to ni drugače urejeno⁷. To spoznanje ne uide zajedalcem⁸. Ljubljanskemu meščanu, ki nesporno ima evropsko mestno kulturo, "kapital" soli pamet kako se mora obnašati, da bo Evrope vreden ter mu prireja mestne parametre za svoj profit. Instrumenti za financiranje mesta so lahko v enem mestu usmerjeni v vse kar je mestno, nakar mesto prosperira, drugo mesto, katerega meščani so za mestno ograjo spravljena divjačina parazitov in se temu ne uprejo, se ne razvija, ker "ni denarja"⁹.

Kaj je v ljubljanskem urbanizmu mafijško? Skvadristična geneza današnjega stanja. Z večdesetletnim odvajanjem mestotvornim projektom potrebnega denarja v žepe parazitov je Ljubljana njihova žrtev enako kot je z onesnaženjem načeta smreka žrtev lubadarja. V desetletjih zlorab oslabljeni javni interesi se ne more upirati zajedalcem. Zato mesto odмира.

Projekti v zadnjem delu tega prispevka bi rešili temeljne urbanistične probleme v Ljubljani. Uspešno bi konkurirali za evropska sredstva, pritegnili bi zdrav zasebni kapital. Vsi imajo nepremostljiv hendikep: ko gre za evropska sredstva ne sme biti na mizi projektov, ki bi s strokovno utemeljenostjo konkurirali projektom za potrebe transmisije mestne rente v zasebne žepe. Če jih kdo vendarle vsili na mizo niso realni, zato niso posredovani naprej. Ker za Evropo sprejemljivih projektov "kapital" nima in ker ne pride v poštev da bi jih imel kdorkoli drug, jih nima Ljubljana. Tako Ljubljana plačuje ceho "kapitalu" z zaostajanjem za primerljivimi evropskimi mesti.

Razumeti gre zakaj "kapital" ne sprejema strokovno utemeljenih projektov v javnem interesu. Bolj je projekt členjen, sestavljen iz prepletenih elementov, ki skupaj dajejo sinergične učinke, kompakten, tehnično zahteven, bolj z istovrstnimi posegi rešuje več problemov hkrati, bolj so detajli premišljeni in cena razporejena na postavke, kjer se pojavlja le enkrat, bolj so tehnično zahtevni, skratka težji so, manjša je marža, manj možnosti za ribarjenje v kalnem in utemeljevanje podražitev z lažnimi argumenti, bolj se denar obrača v javno dobro. Transparenten in kvaliteten projekt je za "kapital" nezanimiv. Ta hoče surogat urbanizma in mir pred urbanizmom. In tako je Disneyland tudi

naivna vera v konstruktivno razpravo s "kapitalom". Kako mu je treba strpno predstaviti strokovna stališča, nakar bo prepoznal njihovo težo in jih sprejel za svoja. To je enako absurdno, kot bi hoteli vzpostaviti dialog—ad rem, bog ne daj ad personam—s podganami o deratizaciji.

II

Pri tradiciji, ki jo stroka ima v Sloveniji, je bilo urbanizem in arhitekturo težko spraviti na dno, kjer sta danes. Začelo se je pri koncu NOB, v štabu v Črnomlju, kjer je imel Maček ekipo gradbenih tehnikov, v katerih je videl intelektualni potencial za povojno obnovo. Po vojni je bilo gradbeništvo Mačkovo, tako kot so bile njegove mnoge stvari, med njimi univerza, televizija, časopisi in Ljubljana. Za urbanizem je imel pripombo "kateri osel si je to izmislil", za arhitekturo pa "pripelji mi tega arhitekta da ga sunem v rit". Železnica bi bila poglobljena ko je bil to še enostaven poseg, že pred vojno, če bi ta prišla malo pozneje. Tudi po vojni, ko je bilo dolgo časa še vse odprto. Po vojni je na poti poglobitve v začetku stal le Maček. Njegova beseda je bila odločilna in bil je kategorično proti vsemu, kar so predlagali inženirji, arhitekti in urbanisti. In ti so vztrajno zagovarjali poglobitev. Le postopoma so njegovi podrepaniki iz tega razvili doktrino, servilne institucije in stroke pa so tolikokrat izdale po direktivi fravdulentna mnenja¹⁰ proti poglobitvi, da niso več mogle nazaj. Tako Maček še danes kroji ljubljanski urbanizem. Stroka je sprejemala to igro, kar je pred kratkim kulminiralo v orgiji utemeljevanja zakaj mora železnica ostati v nivoju, v sklopu medijske podpore natečaju za PCL¹¹.

.Ena od premis Kraigherjeve reforme je bila, naj denar—potem ko se poberejo davki—ostane tistemu, ki ga je ustvaril. Tako je v času reforme Ljubljana prvič in zadnjič v povojni zgodovini—vključno zadnjih petnajst let—imela razvojne projekte in njim namenjen transparenten proračun. Ob tem je odkrila, kako bogato mesto v resnici je. Ko je unitarizem restavriral svojo predreformno oblast in to skril za fasado samoupravno dogovorne ureditve, pa je Ljubljana postala velika vreča denarja iz katere se je zajemalo in odvajalo v republiko, v Beograd¹³, v črne fonde in v tujino. Sistem odvajanja denarja iz mesta se je po začetnem eksperimentiranju v kakih desetih letih utrdil tam, kjer pri vsem pozabljanju preteklosti in gledanju naprej še danes je. V Ljubljani se pobere 40% denarja, ki ga je tako ali drugače mogoče nabrati v Sloveniji. Po cost—benefit analizi zadostuje omejiti rop na Ljubljano. Glavna koordinatorja unitaristične restavracije po Kavčiču, Maček in Dolanc, sta v sedemdesetih letih vzpostavila in dvajset let nadzorovala personalno strukturo izvajalcev, ki po osamosvojitvi obvladuje pomladne stranke enako kot svoje. Onemogoča obrat v smeri, ki je za Ljubljano nujna. Ko prestolnice postajajo pomemben faktor mednarodne konkurenčnosti je Ljubljana iz te igre izločena.

Zajemanje in odvajanje proračunov je bilo usmerjeno tja, kjer se obrača največ javnega denarja: (1) stanovanjska gradnja, (2) ceste, (3) energetika, (4)



Simbolična podoba pravega obraza podvozno podhodne Ljubljane.



Kdor se spominja nekdanjega stika Tivolija z mestom se zaveda obupne degradacije mestnega prostora ki jo predstavljajo izsiljene cestarske rešitve namišljenih prometnih zadreg, povsod v mestu kjer urbanistični premislek pri odločanju že davno nima nobene teže več.

zdravstvo. Ta področja so najbolj bogata z javnimi naročili ter investicijami. Ostalo je drobiž. Te investicije (recimo jim tip A) so kontinuirane, dolgoročne, finančno masivne, vendar enostavne in predvidljive. Za razliko so mestotvorne druge narave. Vsaka je drugačna, vsaka specifična, vsaka kompleksna, oblikovno in tehnično zahtevna, multidisciplinarna in kar je še podobnih kategorij (tip B). In če je Ljubljana vreča denarja, iz katere gre tega odvajati hitro, na debelo in neopazno, ji gre vsiliti čim manjše število čim bolj preplačanih projektov tipa (A) ter v kali zatreti projekte tipa (B) katere gre proglasiti za nerealne. Danes gre seznamu štirih segmentov dodati trgovino, ki takrat ni bila zanimiva, ker je bil volumen z današnjim neprimerljiv. Investicije tipa (A) so praviloma preplačane najmanj 100%. Vse skupaj posnema in odvaja razpoložljivo mestno rento. Tako za investicije tipa (B) dejansko "ni denarja", če ravno bi ga bilo v zdravih razmerah zadosti.

Po zmagi unitarizma je politika, sama daleč od kake odličnosti—kar velja za današnje enako kot za tisto prej—stroki odrekla primernost ukvarjati se s svojim predmetom. Ob sabotaži domače pameti se je hodilo "gledat v Nemčijo"¹⁴. _uranovič je to imenoval uvozna orientacija in današnja razprodajna orientacija je ista težnja politike voditi državo ne da bi morala iz svojega naroda izbežati na plan dodano vrednost, ki jo deklarativno išče z lučjo, a je v resnici od nje ogrožena.

Vprašanje dodane vrednosti se reducira na vprašanje ali mora biti politika res navzkriž z kreativnim potencialom naroda. Ali se res mora opirati na servilno stroko. Niti odgovor na to se ne more izogniti dodani vrednosti. Dodano vrednost ima politična elita, ki zna iz svojega naroda iztisniti dodano vrednost na vseh drugih ravneh, kar za politiko vsebuje kali lastne negacije. Neodvisna strokovna elita, ki bi urbanizirala mesta ter dodajala vrednost industrijskim produktom za svoj status ne bi bila dolžna politiki. Znebila bi se njene tutele. Meritokracija bi upravljala z mesti, gradnjami, podjetji in infrastrukturo, z vzgojo in izobraževanjem, z raziskovalno dejavnostjo in zdravstvom na način, ki bi iz teh procesov izločil politiko z njenimi klienti, jih naredil transparentne, jih načrtoval in uspešno zagovarjal pred javnostjo. Slednje bi predstavljalo ključno reformo na poti k dodani vrednosti.

Ali se politika in njeni klienti tej usodi lahko izognejo z uvozom dodane vrednosti? Ne morejo. Vic dodane vrednosti je dodanost, nekaj, česar ni še nobeden videl. Dodana vrednost, ki jo vidiš v Nemčiji—vgrajeno v mercedesu ali spretnih poglobitvah železnice v mestih—je dodana na nemško delo in obračunana. Evropska patentna zakonodaja prepoveduje graditi dodano vrednost na nečem, kar si videl v Nemčiji. Slovenska dodana vrednost—industrijska ali urbanistična—lahko zraste le na domačem zelniku. Da bi, moraš pustiti dihati takim, ki so pripravljeni obdelovati domači zelnik in znajo na njem kaj pridelati. Tujec bo svojo dodano vrednost, tudi ko bi jo pridelal v Sloveniji, pospravil in naložil pri sebi doma, ker bo delal v duhu Adama Smitha za bogastvo svojega naroda. Zato je v širokem evropskem svetu, ki goji in razvija dodano vrednost, neodvisen inženir z lastno pametjo cenjen. Zato je isti inženir za mafijo neprebavljiv. Odgovor tistim, ki z lučjo iščejo vzroke razvojne stagnacije v Sloveniji.

Če preštejemo milijone kvadratnih metrov po vojni zgrajenih površin, kubikov izkopa, milijone kvadratnih metrov asfalta in podnjega ustroja cest, vse stotine kilometrov instalacij in si predstavljamo, da bi vse to po čudežu skočilo na prava mesta, bi bila Ljubljana za isti vloženi denar in napor vzorno opremljeno, lepo, privlačno in delujočo evropsko mesto. Vidimo, da problem ni bil denar. Tega je bilo očitno zadosti za vse, kar se je zgradilo—kaj šele, če upoštevamo, da je bilo to daleč preplačano—problem je bil v nedodani vrednosti, oziroma izključevanju iz procesa tistih, ki bi jo lahko dodali. Taki bi bili tehnično izobraženi, kreativni, inventivni, širokopotezni, razgledani, moralni, intelektualno pošteni¹⁵ in sposobni—skratka čudni na vse mogoče načine—gradbeni inženirji, arhitekti in urbanisti, prav taki, ob kakršne si tisti ki imajo v Sloveniji realno moč vsa leta po vojni, do tegale trenutka, brišejo čevlje na očeh javnosti.

Da je bil ljubljanski denar na razpolago, ga Ljubljana ni smela zapravljati za razvojne projekte. V boju proti takim deviacijam je bil najbolj učinkovit instrument diskvalifikacija meščana¹⁶, ki hoče urejeno mesto nato pa tiste stroke, ki

je nosilec mestotvornih projektov, to je urbanizma in arhitekture. Glej jih, kako si prirejajo biznis, si postavljajo spomenike, namesto da bi delali stanovanja za delavce. Stran z megalomanskimi projekti, dragimi materiali¹⁷. V Ljubljani tudi danes ni mogoče predstaviti strokovno neoporečnega projekta ne da bi ga pričakali šarlatani v senci politike z javnimi in prikritimi diskvalifikacijami. Te so objavljene, medtem ko projekta ni mogoče zagovarjati. Lopovska je tudi praksa po kateri stroške projektov ocenjujejo njihovi nasprotniki, lobiji itd.

Režimsko ščuvanje javnosti proti arhitektom je bila spremljava restavracije. Ustvarilo je negativen imidž stroke, jo naredilo konformistično, izvedlo znotraj nje negativno selekcijo, jo na koncu korumpiralo v orodje, čeravno je bila v času po vojni ena bolj pokončnih. Investicije so postale instrument pranja denarja, njihova funkcionalnost pa ne le ni bila sekundarna, ampak praviloma mestu škodljiva. Da javna investicija postane vir "kapitala" morajo biti njeni cilji diametralno nasprotni normalnim.

Predraga stanovanja požirajo mestno rento. Razpoložljivi denar, ki bi ga meščani obrnili na sto mestu koristnih načinov, se odvaja po tem kanalu. Mesto Helsinki ima—izrecno, da vzdržuje kupno moč meščanov v korist mesta—politiško intervencije na trgu stanovanj, čim jim cena naraste. V ta namen ima rezervo urbaniziranih in komunalno opremljenih zemljišč. V Ljubljani je obratno. Mesto svoja in državna zemljišča prenaša v roke špekulantov in za njihov račun vzdržuje visoko ceno stanovanj. V tem racketu so banke, izpostavljene s posojili za naložbe v preplačane nepremičnine. Edino ta racket, ne kake investicije v industrijo, tehnologijo, razvoj ali mestno infrastrukturo, privlači tuje banke. Na tem bojnem polju je vsa konkurenca. To izpostavlja celo slovensko ekonomijo recesiji, ko se bodo na silo vzdrževane visoke cene sesule, medtem pa škodi mestu, ko predraga stanovanja odvajajo mestno rento. Meščani so ujetniki svojega mesta. Tukaj so se rodili, tukaj živijo, delajo, kupujejo, se šolajo, zdravijo in vse to, čemur se ne morejo izogniti je lahko kvalitetno ali mizerno. Ljubljana ima dovolj denarja za visoko raven mestnega življenja, le da ga mestotvorni projekti ne vidijo, ker ga bolje vidijo drugi apetiti.

III

Zakaj torej ne gre in ne gre. Zakaj je v Ljubljani nemogoče karkoli premakniti v smeri kvalitetne urbanizacije, ko ta vse bolj postaja predmet konkurenčnosti evropskih mest. Kar nasprotuje obratu v to smer meji na kriminalno. Ljubljanski vrabci čivkajo o gradbenem in cestarskem lobiju, kot bi šlo za prebrisano tolpo, ki povsod uveljavi svoje interese. Stvar je bolj prozaična. Zadoštuje reči, da javni interes in "kapital" konkurirata za ista proračunska in drugače zbrana javna sredstva ter je sistemsko urejeno da v tej konkurenci vedno zmaga "kapital". Da se od srede sedemdesetih let do danes klientelizem napaja iz sredstev ustvarjenih v fravdulentnih projektih v Ljubljani je trditev, ki odbija. Zato precizirajmo in pogledajmo še nekaj zgodovine. V obdobju jugoslovanskega liberalizma, ki je za dobo šestih let uveljavljal načelo naj se denar porablja kjer se ustvarja in se je v Ljubljani, kot rečeno, prvič in zadnjič zvrstilo nekaj transparentnih projektov, so ljudje videli (in potem pozabili), da prihodki mesta zadostujejo za celo vrsto mestotvornih posegov. Ti bi od takrat do danes naredili Ljubljano elegantno evropsko prestolnico. Za kaj takega so bili vsi pogoji, ne nazadnje bogata strokovna tradicija v arhitekturi in urbanizmu ter denar. Zadostovalo bi izvesti vsako leto stroškovno dosegljivi del strokovno zastavljenega dolgoročnega programa.

Namesto tega so se po Kavčiču zvrstili samoupravni sporazumi, ki so zajeli mestno akumulacijo za investicije, na katere tisti, ki so prispevali denar niso imeli vpliva. Nato sta 'zakon o združenem delu' in 'samoupravno dogovorna' politična ureditev uzakonila odnose med investitorji (proračunom in sredstvi iz samoupravnih sporazumov), izvajalci in takoimenovanimi uporabniki (ti so prispevali denar po vsiljenih sporazumih). Združevali so se v 'samoupravne interesne skupnosti', v katere so bili povezani vnaprej določeni 'pooblaščen' in 'primerni' izvajalci, plus takoimenovane 'organizacije posebnega družbenega pomena' z upravnimi pooblastili. Nato so se vzpostavile 'dogovorne cene' del in storitev, na primer kvadratnega metra stanovanja in metra ceste¹⁸. Spominjanje na te zadeve bi bilo deplasirano, če ne bi bili aktivni še vsi instrumenti te politike.



Projekti so bili fravdulentni na dva načina. (1) bili so močno precenjeni, (2) bili so prirejeni zajemanju in pretoku denarja, torej skrajno poenostavljeni, ne-artikulirani in tehnično nezahtevni. Za današnje razmere še pomembnejše je dejstvo, da so bile 'dogovorne cene' nastavljene daleč nad proizvodnimi, kar je bil nato vir izvenproračunskega oziroma črnega financiranja česarkoli že, stran od oči javnosti¹⁹. Danes ne govorimo več o 'dogovorni' ceni stanovanja, trdimo da je tržna, vendar je to laž. Ta cena ostaja umetno napihnjena z istim ciljem odvajati denar. Je tudi pomemben vir inflacije.

Za delovanje sistema so se vzpostavili notranji odnosi v 'interesnih skupnostih': projektira in ocenjuje 'dogovorno' višino potrebnih sredstev naj tisti, ki bo izvajal, ker najbolje pozna svojo tehnologijo. Nato naj se še sam nadzira, ker kot izvajalec sam najbolje ve, kaj je treba nadzorovati. Pri vsem mlatenju po Kardelju je njegov izum—notranji nadzor, ki ga izvajajo partiji predani kadri ipso facto iznad vsakega suma—glavni šlager tudi po osamosvojitvi²⁰. Iz samoupravno dogovornega arzenala se oživlja 'samoupravna interesna skupnost' pod novo oznako javno-zasebnega partnerstva. Pod isto oznako dobiva nov zagon samoupravna kategorija 'gradnje za trg za znanega naročnika'. Ko so bili lopovi sami sebi arbitri v strokovnih in javnih zadevah—investicije so oboje—so bili naslednji korak izvorno fravdulentni projekti. Iz tisth časov je praksa, ko projekt, skuhan v ozadju in prirejen temu namenu, dobi "zeleno luč" tik pred realizacijo. Te nato ne ustavi noben protest. Za investitorja s pravo etiketo, "preverjenega" izvajalca, "paradnega konja", "nosilca razvoja" ipd., je podpora "druženopolitične skupnosti" avtomatična. Zanj ni administrativnih ovir, kaj šele javnega nadzora.

Iz istega časa je izločanje opisanim konkurenčnih projektov, zasnovanih v javnem interesu s strani neodvisnih projektantov ter instrumenti diskvalifikacije slednjih. Od takrat so naklepno mizerno plačani projekti javnih investicij—ko zbornica z lučjo išče vzroke tega stanja, a jih ne najde—kot sabotaža kvalitete, namreč projektov, dovolj temeljitih, da omogočajo podroben opis količin in tako dajejo investitorjem osnovo za nadzor izvajalcev. Tej deviaciji ni boljšega protiukrepa kot okleščena cena projekta. Kako nadaljevanje te prakse nese "kapitalu" se je pravkar plastično pokazalo pri aferi okrog onkološkega inštituta.

Naj povzamem. "Kapital" vsiljuje mestu fravdulentne projekte in uzurpira mestne prostore, ključne za ureditev javnih zadev, ko postajajo pravilne urbanistične usmeritve stvar preživetja. Slovenija je udarjena z deformirano politično kasto in državno upravo, ko je informirano poštena ter v javni interes usmerjena politika stvar preživetja. In to sploh ni vse. Stvar preživetja je tudi sposobnost politike—tudi ko bi ta enkrat zmogla potrebno poštenost in bi se otrsela klientov—razločevati med strokovnjaki in šarlatani. V času ko je učinkovito ter prosvetljeno vodstvo—z vrha—edina možnost za hitro intervencijo glede težkih okoljskih in infrastrukturnih problemov, pri nas "kapital" manipulira politiko—ne glede na njeno barvo—z instrumenti unitaristične reakcije na reformno obdobje šestdesetih let dvajsetega stoletja. Kot takrat, se pri tem neovirano posluhuje laži, zavajanja

in grožnje, za kar je ta, stvari nedorasla politika, več kot dovzetna. In ko že poslušamo za kaj vse je skrajni čas, je skrajni čas da to nekdo reče.

IV

V nadaljevanju naštetih projekti so sinergični, v smislu da vsak od njih rešuje cel sklop neodvisnih problemov. Do istih ali podobnih rešitev bi prišel urbanist, ki bi se ljubljanskih problemov lotil neobremenjen od lobističnih pritiskov. Predlogi so moteči, ker nakazujejo kam bi mesto moralo usmerjati denar. Zato so sistematično prezrti.

1. Železnica:

Ljubljana mora pričakati mednarodni železniški koridor z urbanističnimi dokumenti, ki bodo določali parametre, kote in smeri poteka poglobljene hitre železnice. Mednarodni konzorcij, ki jo bo gradil, jo bo z veseljem potegnil kot bo Ljubljana rekla. Denar bo njegov problem, zato ne kvasimo o stroških. Glavni strošek bo tunel pod Rožnikom, ki bo enako dolg in drag če bo železnica sedem metrov višje ali nižje ter razcep za Rožnikom. Dva kilometra poglobitve na ljubljanski strani Rožnika lahko upoštevamo kot organizacijo gradbišča, kar dejansko bo. Ljubljana mora zagotoviti le urbanistične pogoje in stvarne pogoje za gradnjo. V tej zvezi je posebej pomembno še: zemljišča v lasti železnice, ki na srečo skoraj povsod obdajajo funkcionalno območje železnice gre rezervirati za potrebe tehnične izvedbe poglobitve. Po poglobitvi bo na razpolago ves prostor zgoraj. Razpolaganje s temi zemljišči, omogočanje njihovega prehajanja v zasebno last je sabotaža poglobitve.

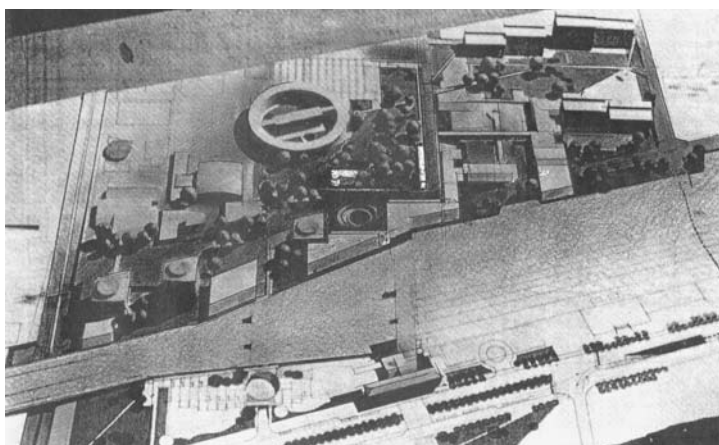
Razmišljanja o čelnih in obvoznih kolodvorih (karkoli, samo poglobitve ne) so zgrešena. Da bo Ljubljana prvorazredno mesto mora biti postaja mednarodne hitre železnice v samem srcu mesta. Očitno je zakaj in tega ni treba razpredati. Trasa mednarodne železnice mora biti na prvem podzemnem nivoju.

2. Primestna železnica:

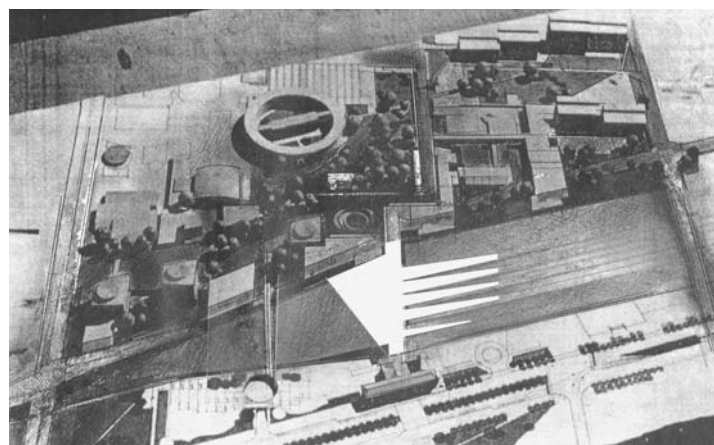
Govori se o slabi prometni dostopnosti Ljubljane. Na drugi strani železnica razmišlja kako bi povečala privlačnost za potnike. Tudi za to stvar je pravi odgovor v sodelovanju države in mesta.

Primestna železnica mora biti ločena od mednarodne. Razume se, da mora biti urejeno prestopanje med obema na isti železniški postaji, pod isto streho, v istem ogrevanem prostoru in po najkrajši poti. Tako se na mednarodno železnico priključijo vsi kraji v Sloveniji, ki ne ležijo na njenem koridorju.

Medmestno železnico, ki s približevanjem ljubljani postaja primestna, gre na območju mesta gledati kot podzemno železnico v dveh pogledih. (1) urediti je potrebno gostejšo mrežo postaj izstopanja, tako, da na primer potnik vstopi v Šentjurju ali Lescah ali Metliki ali Ilirski Bistrici, itd., izstopi pa ali pri Kliničnem centru ali pri Cankarjevem domu, itd., ne le na glavni postaji in (2) da bo to tehnično izvedljivo mora trasa pod zemljo, kjer je njeno mesto na drugem podzemnem nivoju.



Ureditev celotnega programa na severni strani tirov po našem natečajnem projektu. Pomembna prednost rešitve je poglobljena Vilharjeva, ki tako prenese promet v suteran, natančno kamor spada, istočasno za potrebe železnice, avtobusne postaje in Gospodarskega razstavišča.



Poglobitev železnice postane možna neodvisno od zazidave, kjer programi, implementirani na njihovih končnih lokacijah, delujejo povsem neprizadeto. Termini izgradnje enega in drugega kompleksa so tako neodvisni.

Namesto butastega 'park and ride', po katerem se iz oddaljenega kraja v Sloveniji cijaziš po cestah dokler ne prideš do parkirišča na ljubljanski periferiji, tam prestopiš na primitiven javni transport (ali imaginarno cestno železnico), itd., je smiselno 'park and ride' pri katerem se pripelješ z avtom do svoje lokalne železniške postaje – te so po Sloveniji posejane na gosto – pušiš avto tam, prestopiš na železnico in izstopiš v Ljubljani na lokalni postaji, najbližji tvojemu cilju (V CD – postaja bi bila pri Moderni galeriji – bi tako prišel peš, enako v klinični center ...). Nazaj grede se na domači postaji vsedeš v svoj avto in se odpelješ domov po prazni cesti. Taka ureditev bi radikalno povečala dostopnost Ljubljane in dohodek železnice.

Prednosti poglobitve železnice:

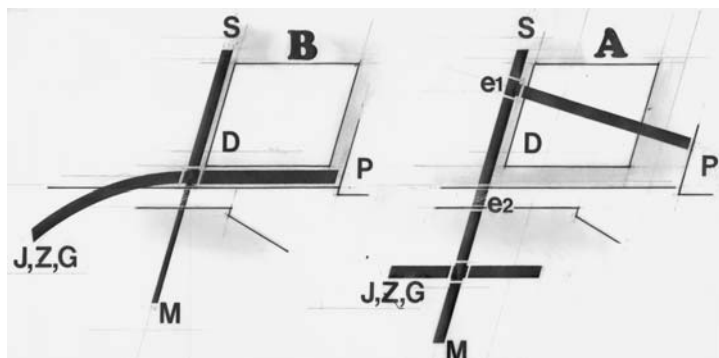
- poglobitev bo združila sedaj ločena južni in severni del mesta in mu tako omogočila naraven razvoj,
- sprostila bo ogromne gradbene površine v centru mesta, mimogrede bo nastalo več kot dovolj prostora za nekaj mestnih parkov,
- to bo ustavilo ekstenzivno širjenje mestnih površin (med drugim, na primer, tistih, ki jih je treba pozimi plužiti), skrajšalo prometne poti, itd.,
- omogočila bo ureditev moderne železniške postaje na mednarodnem koridorju TGV,
- omogočila bo prestavitve primestne železnice pod zemljo, s tem pa implementacijo razpršene mreže železniških postaj v centru Ljubljane.

Nujni pogoji:

PCL kot je zastavljen onemogoča poglobitev, zato se mora umakniti PCL, ne poglobitev. Ves prostor med Vilharjevo in tiri mora ostati rezervat za poglobitev. Cesta VII korpusa (Tivolska) se mora povezati z Vilharjevo, kar vrne mestu območje Masarikove. Avtobusna postaja mora na Vilharjevo. Rezervacija zemljišč v lasti železnice, to je države, je nujen pogoj.

Finančni viri:

- mesto ima 15 milijard tolarjev rezerviranih za PCL; ta denar zadostuje kot mestni vložek za pripravljala dela za poglobitev,
- denar, ki ga mesto vsako leto zmeče DARSu za škodljive cestarske podvige in podražitve le teh,
- tekoče posodabljanje železnice iz državnega proračuna,
- finančni viri mednarodnega konzorcija, ki bo svoj koridor brez stroškov za mesto potegnil skozi Ljubljano, kot bodo predpisovali urbanistični dokumenti,
- evropska sredstva.



Shema našega natečajnega predloga leta 1980, ki je z enostavnim posegom dosegel troje: (1) združitev dveh križišč v eno, (2) osvoboditev območja Masarikove vsega tranzitnega prometa, kar bi omogočilo takojšnje urejanje mestnega prostora na južni strani tirov, (3) možnost reševanja prometnih terminalov na severni strani tirov. V prvi fazi začasno s provizoričnim podvozom pod železnico. Po poglobitvi se to križišče dvigne na teren. Njegova funkcionalnost se pri tem ohrani v celoti. Shema izhodiščne prometne rešitve podana z natečajnimi pogoji, ki je presekala območje GR na terenu in obremenjevala s prometom območje Masarikove, medtem ko naša shema ohranja prostor GR v celem in osvobaja Masarikovo tranzitnega prometa.

Sabotaže:

Naročene stare laži o poglobitvi železnice so zajete v štirih točkah: (1) da predstavlja poglobitev fantastičen strošek, (2) da ni mogoče preusmeriti mestnega prometa medtem ko bi se izvajala poglobitvena dela, (3) da je Kardelev podvoz povzročil ireverzibilne dodatne posege, (4) da dejansko stanje že onemogoča poglobitev, ko je ta hip, preden se možnosti neodgovorno za prejo, poglobitev še povsem realna.

Nova sabotaža je teza, da bo poglobitev mogoče izvesti nekoč pozneje s tuneliranjem, kar naj omogoči izvajanje PCL kot je stvar zastavljena. Sabotaža je prenos zemljišč v lasti železnice v zasebne roke.

Nekaj zgodovine:

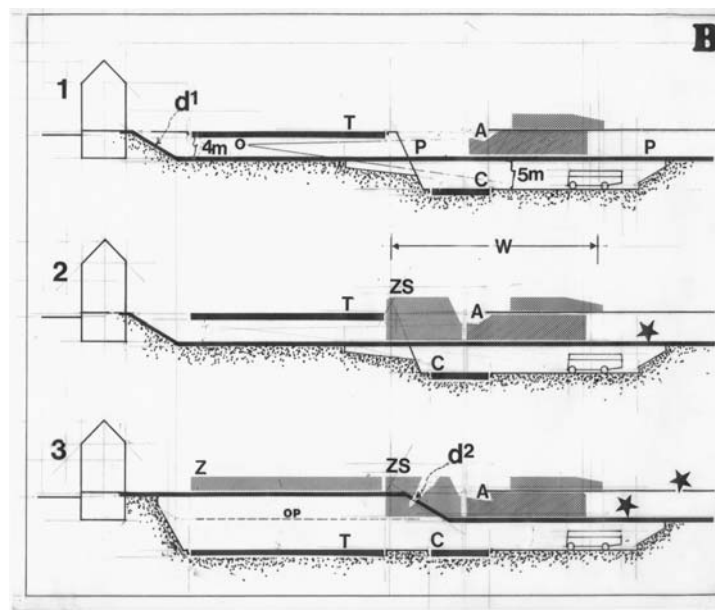
V našem natečajnem elaboratu leta 1979 so bili podani elementi korektnih rešitev. Tako so na mizi že skoraj 30 let. Prikazani so na teh slikah:

Natečaj leta 1979 je bil dvostopenjski. V prvi stopnji je bilo izbranih pet projektov, med drugimi naš, ki so vsi predvidevali poglobitev. Mušičev elaborat je izpadel, ker je predlagal po prvotni oceni žirije nesprejemljivo postajo deset metrov (v četrti etaži) nad tiri. Ko je tako bilo videti, da bo rezultat natečaja poglobitev, se je še enkrat vmešal Maček in to spet prepovedal (člani žirije bodo to potrdili). Zato je bil izločen Mušičev projekt proti razpisnim pogojem uvrščen v konkurenco kot šesti in je v drugi stopnji zmagal. Na gornji sliki prikazani projekt dobil drugo nagrado. Za formalno diskvalifikacijo našega projekta je bil spet zadolžen ZRMK, ki je tokrat napisal strokovno mnenje, da bi prehod Ceste VII. korpusa na sever ogrozil stolpnico Dela.

3. Restavracija Tivolija z odstranitvijo Ceste VII. korpusa:

Cesta VII korpusa je bila politično izsiljena mazaška rešitev namišljenega prometnega problema iz sedemdesetih let. Posledice so šolski primer pohabe mestnega prostora v to kar danes je, slum, ki ga preči avtocesta z vsemi elementi, to pa v srcu mesta pomeni nekajkrat širše pasovno območje hrupa, strupenih izpustov, nesnage, kriminala, teme in strahu. Območje odstranjene tivolske ceste predstavlja pas najbolj kvalitetne mestne površine, z enim posegom na razpolago za izvedbo vrste sinergičnih projektov, ki so vsi možni, ker so vsi tehnično nezahtevni, izvedljivi v dnevnem kopu.

Čisto spodaj je prostor za traso podzemne železnice, kamor se v določenem delu prenese trasa primestne železnice, ki se končno umakne iz mestnega parterja. Uredijo se postaje, kjer se neposredno izstopa do posameznih programov (vlada, DZ, Cankarjev dom...), potem ko se je vstopilo na vseh punktih v Sloveniji, ki so dosegljivi z železnico. Nad tem je mesto za podzemne



Shematičen prikaz faznosti poglobitve železnice v treh funkcionalnih korakih.



parkirne površine v več etažah, ki pokrijejo (kot kača–vsakemu svoj najbližji odsek) vse potrebe upravnih in kulturnih programov v tem delu mesta. Nad terenom je prostor najprej za restavrirani Tivoli v nekdanji obliki plus kvaliteto zazidavo v nekoč pozidanih karejih vendar z večjo gostoto in bolj reprezentativno. Potrebno zemljišče za vse te posege je zvezno, neobremenjeno in v javni lasti. Tunnel omogoča dovoz do programov na obrobju Rožnika ter dokončno odstranitev vsega prometa iz Tivolija. Vse navedeno dosežemo, ker obravnavamo probleme kot celoto.

Prednosti:

- vračanje sedaj odrezanega Tivolija v objem mesta, restavracija parka, Plečnikove promenade, sklopa Jakopičevega paviljona,
- gradnja kvalitetnih novih programov na mestu zgradb, ki so bile porušene, da so naredile prostor za Cesto VII. korpusa,
- ustavljanje kriminala, ki ga ta rez sedaj pospešuje,
- konec hrupa, divjanja z vozili in smradu v tem delu mesta,
- dostopnost za vozila in servise za Tivolski grad, ob istočasni izločitvi vsega prometa po Tivoliju,
- ureditev postaje podzemne (primestne) železnice blizu Moderne galerije, ki bo služila vladnim programom, DZ in CD (poslanci in vladni uradniki se bodo lahko v Ljubljano pripeljali z vlakom naravnost pred vrata svojih delovnih mest),
- zagotavljanje zadostnih parkirnih površin za celotno zahodno obrobje mestnega jedra, za potrebe vlade in DZ, ter za kulturne programe,
- znatno zmanjšanje prometa po cestah na površini,
- optimalna lokacija parkiranja, razpotegnjena vzdolž programov,
- vstop in izstop v garaže naravnost z vpadnic (Tržaška in Celovška), izstopi iz garaž na raznih punktih blizu posameznim ciljem,
- drastično zmanjšanje prometa, ki ga sedaj ustvarjajo predvsem iskalci parkirnih mest,
- projekt odgovori tudi na vprašanje kam naj gre parkiranje, če se Trg Republike uredi kot reprezentančna mestna površina.

Nujni pogoji:

Tunnel pod Rožnikom, nato zaprtje Ceste VII. korpusa za tranzitni promet. Rezervacija prostora okrog hale Tivoli, koridorja na Frankopanski in ob tobačni tovarni.

Finančni viri za restavracijo Tivolija:

- komercialna prodaja novozgrajenih površin za stanovanja, ambasade, reprezentančne programe,
- denar, ki ga vlada in DZ namenjata za reševanje svojih potreb po parkirnih mestih in neposredna prodaja polovice parkirnih mest; pri prodaji garaž po "dogovorni" ceni ki je 200% proizvodne, zadostuje prodati polovico garaž (vnaprej zagotovljeni kupci so državna uprava in ustanove–ti vse kar kupijo brez besede plačajo po "dogovorni" ceni in še malo dražje) garaže pa zgraditi po dejanski ceni, kar ne pomeni nič bolj zahtevnega kot prikrajšanje gradbenega lobija za običajni ekstra profit; druga polovica bo tako zastoj in na razpolago za javne potrebe; taka finančna konstrukcija je ponovitev manipulacije Ferantov vrt obrnjena v javno korist: tam je bila polovica stanovanj naprodaj po "dogovorni" ceni kupcem s pravim denarjem, druga po-

lovica pa je šla takim, ki so stanovanja dobili zastoj ali na smešne kredite in so tako prvi kupili stanovanja še drugim,

- evropska sredstva ki bi jih Ljubljana za tak projekt gotovo dobila.

Sabotaže:

Predlog poglobitve Ceste VII. korpusa v podzemno avtocesto služi kot preteza da ni treba rezervirati koridorja za tunnel. Ko je tunnel s tem onemogočen, postane poglobitev nerealna. Teze o problematičnosti uvozov in izvozov v tako garažo (uvozi in izvozi poglobljene avtoceste niso problematični), čeprav projekt kaže, da so skrajno enostavni. Podvoz na Prešernovi, kot utrditev sedanjega stanja.

Nekaj zgodovine:

Študijo rekonstrukcije Tivolija s tunnelom v Rožniku smo izdelali za mestno raziskovalno skupnost, ki je projekt potrdila in ga poslala urbanistom naj ga vključijo v plan. Sledila je sabotaža s tega mesta in sicer so vprašali običajnega monopolista koliko bi tunnel stal. Ocena je bila 120 mio DEM. Mi smo jim poslali konkretno ponudbo gradbenega podjetja, ki je bila 20 mio DEM, vendar je šla v plan prva ocena, s stališčem da je poseg nerealen ker je predrag.

4. Garaže v grajskem hribu na obrobju stare Ljubljane:

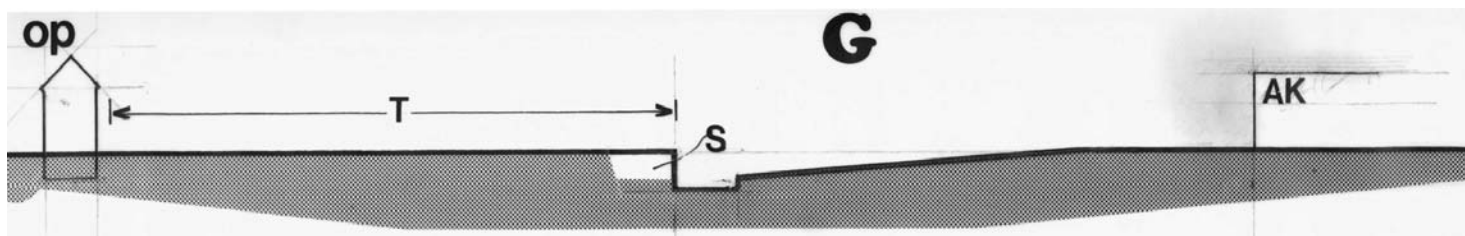
Ta predlog gre ocenjevati v odnosu na alternativo. Ta je nekaj garažnih punktov, raztresenih v bližini stare Ljubljane, vendar je dostop do njih še vedno po cestah, ki jih zato ni mogoče zapreti.

Prednosti:

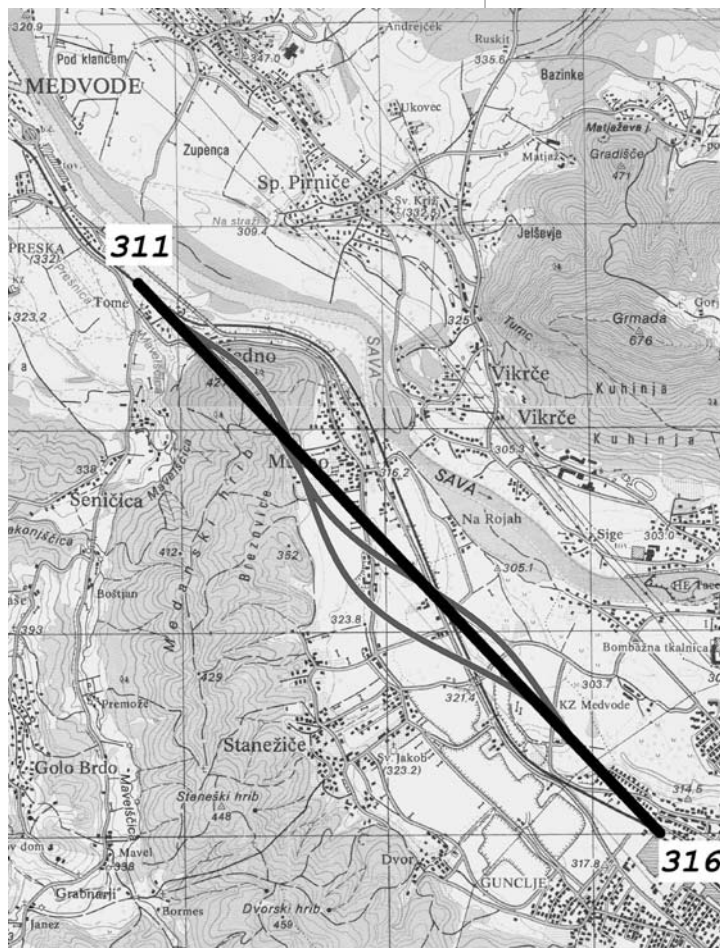
- garaža pokrije na enem, optimalno lociranem mestu, potrebe po parkiranju za vso staro Ljubljano in širše,
- garaža ni točkovna ampak kot kača sledi programom vzdolž starega mesta,
- garaža je delno statična sanacija hribine, ki se poseda in plazi,
- omogoča izsušitev sedaj vlažnega stika med hribom in hišami, kar je velik problem,
- omogoča posodobitev dotrajanih ali neobstojećih instalacij v starem mestu–kanalizacije, napeljav, energije ... ,
- naredi staro mesto dostopno za servise–dovoz, odvoz smeti, ogrevanje, itd.,
- omogoči gradnjo dodatnih servisnih površin–skladišč, ogrevalnih postaj–ter povezav med servisnimi programi, kar sprosti historične površine za kvalitetno namembnost,
- dostop je časovno neomejen (24 ur na dan, ne kot zdaj ko je omejen na dve uri zgodaj jutraj), kar je za kvaliteten servis in dostop nujno,
- vhodi in izstopi v garaže so na obeh koncih tunela pod gradom, to je na prometnici, ki bo vedno odprta, kar pomeni da lahko celo območje osrednjega mestnega jedra spremenimo v peš cono.

Nujni pogoji:

Mesto izvedbe ne poveri svojim običajnim klientom ampak najcenejšemu ponudniku na mednarodnem razpisu, da onemogoči manevar najnižja-ponudba–naknadne-podražitve, izvajalcu zagotovi pogoje (dostop do materiala, deponije ...) in prepreči šikane z upravnimi postopki.



Prerez vzdolž črne črte. Povprečni padec 1.3 promila dopušča rahlo nihanje tudi v vertikalni smeri. Tako lahko potek železnice sledi terenu na konstantni globlini oziroma upošteva nekatere druge pogoje pri urejanju naselja.



Črna črta nakazuje raven potek železnice, sivi pa dva primera horizontalnega nihanja trase s čimer je mogoče doseči poljubno točko lokacije železniške postaje.

Finančni viri za garaže pod ljubljanskim gradom:

- prodaja 50% parkirnih mest po "tržni" ("dogovorni") ceni,
- mestni program komunalnega opremljanja stare Ljubljane,
- zasebni kapital v sklopu urejanja komercialnih (trgovskih, hotelskih, gostinskih ...) programov v starem mestnem jedru,
- evropska sredstva.

Sabotaže:

Izsiljen pričetek gradnje garaž na Ambroževem in Kongresnem trgu.

Nekaj zgodovine:

Predlog je na mizi od leta 1975. V tem času je doživel vrsto diskvalifikacij, ki se kot legende prenašajo od ene mestne garniture na drugo. Včasih so lastniki terenov, včasih je hribina, včasih je problem tuneliranje, pa dostopnost, pa varnost, pa čas. Vse mestne garniture so se na daleč izognile osnovni študiji, ki bi strokovno odgovorila na ta vprašanja.

(5) STANEŽIČE:

Pripravlja se –v zakulisju, vendar z vso paro–nov cestarsko betonerski vandalizem med Medvodami in Šentvidom, kjer gre v Medvodah šestpasovni viadukt na eno stran Save, da uniči nedotaknjeno obrežje na Zupenci pod Pirničami, drug pa nazaj da uniči še to stran, razrije ves prostor okrog gostilne Cir-

man, nakar se v Stanežičah barabija krona z ogromnim rondojem. Prostor med Brodom in Medvodami je zadnja krajinska vrednota severno od Ljubljane. Med drugim jo je opazila vrsta slovenskih slikarjev. Prostor je še neokrnjen, kot tak neprecenljiv, kar postaja še bolj z rastočo degradacijo okolice Ljubljane. Vse to nič ne zaleže, ker so študije pokazale da je taka šestpasovnica nujna.

Poglejmo kaj pokaže študija v lastni režiji. Vržemo oko na zemljevid in opazimo kar nas preseneti. Kota železnice v Šentvidu je šest metrov višja od kote v Medvodah. To je zato, ker je Šentvid na drugi ježi, Medvode pa tik ob Savi. Potegnemo črto med obema pozicijama. Naredimo prerez. Trasa teče kontinuirano v naklonu 1.3 promila na začetku 8 metrov pod terenom, da je izvedljiva v dnevnem kopu. Nato je potreben kratek tunel (500 metrov). Tako železnica z majhnimi stroški izgine pod zemljo. Slučajno se izogne še glavnim naseljem. Z rahlim nihajem od ravne črte dosežemo poljubno točko na območju Stanežič, kamor prestavimo sedanjo postajo Medno. Dobimo železniško povezavo z Ljubljano²¹, ki razbremeni cesto. Na sproščeni trasi sedanje železnice je mogoče z enostavnimi posegi doseči vse izboljšave cestne propustnosti in odcepe. Kako, je vaja za drugi letnik. Nato vemo, da modernizacija železnic predvsem pomeni ravnanje tras ter da je zavoj pod motelom Medno daleč preoster. Vemo tudi, da potrebno ravnanje ni le horizontalno ampak tudi vertikalno. Tunel torej prav tam nekoč bo, ker bo gornjo rešitev takoj opazil vsak železniški inženir. Premislek kot ga nakazuje ta shema je bil apriorno onemogočen z razpisom, kar dokazuje, da je bil natečaj za Stanežiče enako fravdulenten kot PCL.

Ko smo to premislili, se vsedemo dol in gledamo kako sodrga izsili svoj gangsterizem vsem ugovorom, alternativam, opozorilom navkljub. To je neizogibno, ker se le na način kot je stvar predlagana, pridobi zadostna količina asfalta, betona, izkopa in nasutja, tista kritična masa enostavnih gradbenih del, potrebna za uspešen prenos zadostne količine javnega denarja v zasebne žepce in se valorizirajo insajderske malverzacije z zemljišči. Alternativa po gornji študiji teh bistvenih lastnosti nima. Zato bo stvar po zamisli lobija edina za katero (s podražitvami) bo mesto na koncu imelo denar in za katero bo resen denar dobilo od države.

Enako je mogoče poiskati enostavne lepe rešitve za vse urbanistično prometne zadrege: na Bledu, v Portorožu in Piranu, itd., itd., pri Radvljici, kjer se perverzna polvkopana trasa končno izvaja in se je naknadno pokazalo, da bo treba urediti še letališko pisto kot ločen masiven poseg. Kako enostavno bi bilo pospraviti avtocesto pod pisto in v kak tunel ter pustiti tisto lepo polje pri miru. Vendar taka rešitev tudi ni imela zgoraj omenjenih bistvenih lastnosti. Nauk vsega povedanega gre povzeti takole. Kot je mogoče ustaviti segrevanje ozračja le z drastičnim posegom v interese zajedalcev, ki z grabljenjem dividend danes ogrožajo preživetje generacij v prihodnosti –kot predlaga Al Gore z radikalnim zasukom v tem kaj država obdavčuje –je pri nas za začetek potreben enako radikalen poseg v interese, začrtane v samoupravno-dogovornih časih, naj bo to še tako odveč brezvestni večini stroke, ki jim sproti nekaj malega vrže kolaboracija z njimi. Ne se slepiti –to velja mladim generacijam, ki gledajo naprej –da se bo pri tem mogoče izogniti obračunu (in ranam, ki spadajo zraven) s klientelistično politiko. Da bo ta prepoznala moč argumenta. Če je bila sinekura prodane duše način bivanja moje generacije, to gotovo ne bo opcija za tiste, ki prihajajo. Stroka, ki je tako na tleh kot tale, nima nobene kredibilnosti več, da bi jo njeni bolj prodorni eksponenti še komu ponujali naprodaj. Moja generacija je zapravlila kar je ustvarila povojna in ni sama ustvarila nič, kar bi se komu še splačalo korumpirati.



Prerez vzdolž črne črte. Povprečni padec 1.3 promila dopušča rahlo nihanje tudi v vertikalni smeri. Tako lahko potek železnice sledi terenu na konstantni globini oziroma upošteva nekatere druge pogoje pri urejanju naselja.

