

Matej NIKŠIČ

Potniški center Ljubljana

Mednarodni programski urbanistični natečaj, 2002

Ljubljana
Prometno
vozlišče
Urbanistični
natečaj
Železniška
postaja

Ljubljana
Railway station
Transport knot
Urban planning
competition

Natečaj je bil razpisan v želji prekiniti mrtvi tek, v katerem se je znašlo urejanje ljubljanske prometne glave in nanjo vezanih projektov. Ob spreminjenih družbeno-političnih okoliščinah in mednarodnemu povabilu k udeležbi so se obetale sveže in z lokalnimi kapricami neobremenjene ideje, ki pa jih, tudi zaradi togih konceptualnih in tehničnih predpisov v izhodiščih natečaja, ni bilo dosti. Predstavljeni predlogi v danih okvirih rešujejo osnovno nalogo, s svojo konvencionalnostjo pa ne prinašajo bistvenih novosti v urejanju območja z visokim mestotvornim potencialom.

The competition was organised with the desire to stop the futile quest in which design of the transport knot in Ljubljana and all connected projects, is at present. Following changed social and political circumstances and the international tender for participation, one hoped for fresh solutions unhindered by local disputes. However not many such solutions were received, even because of the conceptually rather rigid competition guidelines and technical regulations. In the given circumstances the presented proposals offered solutions to the basic issues at hand, but they didn't bring any new initiatives for the given area, which has substantial city-building potential.

1. Uvod

Mestna občina Ljubljana in Slovenske železnice so januarja 2002 v sodelovanju z Matično sekcijo arhitektov, urbanistov in krajinskih arhitektov pri Inženirski zbornici Slovenije in s strokovnimi društvi, Društvom arhitektov Ljubljane, Društvom urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije in Društvom krajinskih arhitektov Slovenije, razpisale javni anonimni enostopenjski natečaj z dvema vabljenima udeležencema za območje potniškega centra Ljubljana (PCL). Namen je bil pridobiti zasnovo programa in urbanistične ureditve kot strokovne podlage za izdelavo nadaljnjih ureditvenih aktov.

Koliko se ponavlja in nadaljuje znana zgodba o urejanju ljubljanskega kolodvora, je pre zgodaj reči. Naš namen je izpostaviti bistvene elemente tokratnega natečajnega razpisa in orisati po mnenju žirije najboljše rešitve, ki so si jih meščani in zainteresirana javnost lahko ogledali ob nedavnem izb(i)ranju mestne oblasti.

2. Natečajna izhodišča

Natečajna izhodišča so z določitvijo ohranjanja zdajšnjega poteka železniških tirov v rav-

nini presekala dolgoletno strokovno samoizpraševanje o smiselnosti in realnosti poglobljanja poteka železniških tirov skozi središče mesta in nas hkrati morda prikrajšala za sveže rešitve, ki bi bile uresničljive ob pritegnitvi velikih investitorjev. V izhodiščih je obžalovana nezmožnost za odločitev o poglobitvi železnice v šestdesetih letih, ki se je po desetletjih reševanja z gradnjo podvozov in podhodov izkazala ne le za mestotvorno, ampak tudi finančno – manj primerno. Morda bo čez nekaj desetletij enako nerazumljeno in obžalovano današnje sekanje gordijskega vozla. Ob togih tehničnih predpisih železnic se je, poenostavljeno rečeno, reševanje zožilo na odločitev za podhod ali nadhod in iz tega izhajajoče urejanje.

Beseda ne steče niti o dilemi primernosti prehodnega kolodvora za glavno mesto. Današnja rešitev brez dvoma omogoča največjo bližino in dostopnost središča mesta, kar je gotovo velika prednost pred čelnim kolodvorom, ki bi ga bilo treba locirati na večji oddaljenosti. Ali si mesto naredi večjo uslugo v prvem ali drugem primeru, določite sami.

Skladno s spremenjenimi družbeno-ekonomskimi okoliščinami se je po predhodnem natečaju spremenila temeljna misel o vlogi ljubljanskega kolodvora v širšem pro-

storu. Če je bil v prejšnjem natečaju viden kot vstop ali vrata na Balkan, je aktualni izpostavil dolgoročni potencial lokacije v križišču V. in X. transportnega prometnega koridorja. Postavljen je v kontekst trajnostno usmerjene prometne prostorske politike Evropske unije, ki območjem ob prihodnjih hitrih železnicah povečuje tržno atraktivnost in jim kot takim obeta nekatere razvojne prednosti.

Posebno izpostavljena je vloga ljubljanskega prometnega vozlišča v širšem regionalnem in republiškem prostoru. Ne le v smislu osrednjega slovenskega prometnega prehajališča in stekališča, ki naj z integrirano prometno ureditvijo, prijazno do uporabnikov, vzpodbudi uporabo javnih prevoznih sredstev v širšem (imigracijskem) prostoru, temveč tudi v smislu oblikovanja razpoznavne vstopne točke v prestolno mesto (pri tem opozorimo, da do njega po mestnem životu vodijo vsaj štirje vstopni železniški koridorji; katerih trenutna podoba je daleč od reprezentativne). Nekje je treba začeti, nič narobe, čeprav v jedru, le da se zanos na njegovem pragu ne ustavi – podoba o mestu se namreč začne oblikovati veliko prej kot na izstopnem peronu osrednjega kolodvora. Na nivoju mesta in mestnega središča pa naj bi novi PCL z multiprogramsko zasnovo generiral oživljanje mestnega središča. Zaradi zamiranja resničnega življenja v središču mesta zelo odgovorna naloga.

Po glavobol porajajočih izkušnjah je večkrat poudarjena tudi zahteva po (finančni) urešljivosti predlaganih rešitev in smiselno zaokroženi faznosti gradnje. Posebno premišljena naj bi bila prva faza z umestitvijo avtobusne postaje in vzpostavitev kakovostne povezave z železniško postajo in prehajanjem v smeri sever-jug. Pri tem se še enkrat pokaže pragmatičnost obravnave, ki lahko ob izbranem principu nadgradnje zdajšnjega najbolj realno pripelje do vsaj zadovoljive rešitve. Nehote pa se ob tem pojavijo dvomi o umestnosti primerjanja z zahodnoevropskim mestom Lille – natečajni razpis ga omenja kot ljubljanskemu primerljivi primer oživljanja post-industrijskega mesta z nadgradnjo prometnega terminala. Manjka nekaj drznosti v izhodiščih in vključevanje zunanjih investitorjev v najzgodnejših fazah projektiranja. Sem bi pogojno lahko šteli le razširitev območja obravnave proti gospodarskemu razstavišču na severu.

Področje obravnave je sicer obsegalo zemljišča med Masarykovo in Vilharjevo cesto na relaciji med podvozoma Dunajska in Šmartinska cesta, vključujoč vse obodne ceste in park pred zdajšnjim postajnim poslopjem. Merila, ki so bila udeležencem natečaja podana kot merodajna in na temelju katerih so bile v končni izbor sprejete tri rešitve, pa so bila:

- funkcionalnost zasnove (predvsem povezava prometnih podsistemov),
- funkcionalnost programske in urbanistične zasnove PCL kot urbane entitete mestnega središča,
- kakovost urbanističnega oblikovanja,
- vključevanje v mestni prostor (vključno s kakovostjo povezave S-J) in odnos do danih prostorskih vrednot,
- ekonomičnost izgradnje in obratovanja ter
- možnost faznega izvajanja.

Kako so se po mnenju žirije najuspešnejši udeleženci natečaja spopadli z njimi in koliko jim je uspelo nadgraditi z dodatnimi odlikami, si oglejmo v nadaljevanju.

3. Izbrane rešitve

Podhod [1]

Osrednji motiv je v osi Miklošičeve ceste lociran podhod, ki združuje funkcije dvorane železniške in avtobusne postaje z vstopi na krožno pot nakupovalnega središča proti zahodu in v kongresno-razstavno središče proti severu ter povezave središčnega in severnega dela mesta. Ta se s predlagano ureditvijo (in rušitvijo zdajšnjega poštnega središča) po Miklošičevi tudi vizualno podaljša proti severu in sklene z Akademskim kolegijem.

Linearno območje vzdolž železniških tirov je obravnavano kot nova razvojna mestna os vzhod-zahod, postavljena pravokotno na historično izoblikovano sever-jug. Osmišljena je z usmerjenostjo proti BTC in je hkrati tretja, povezovalna entiteta s središčem mesta.

Morfologija zazidave v tlorisu upošteva današnjo cestno mrežo in pušča možnost povezovanja severne in južne cestne mreže v sklenjeno celoto. V oblikovanju stavbnih mas je rešitev manj umirjena in na zahodu predlaga visoka vertikalna poudarka kot logično nadaljevanje vzorca Dunajske ceste in simbolne označitve novega mestnega dela. Ob izvornem arhitekturnem oblikovanju lahko

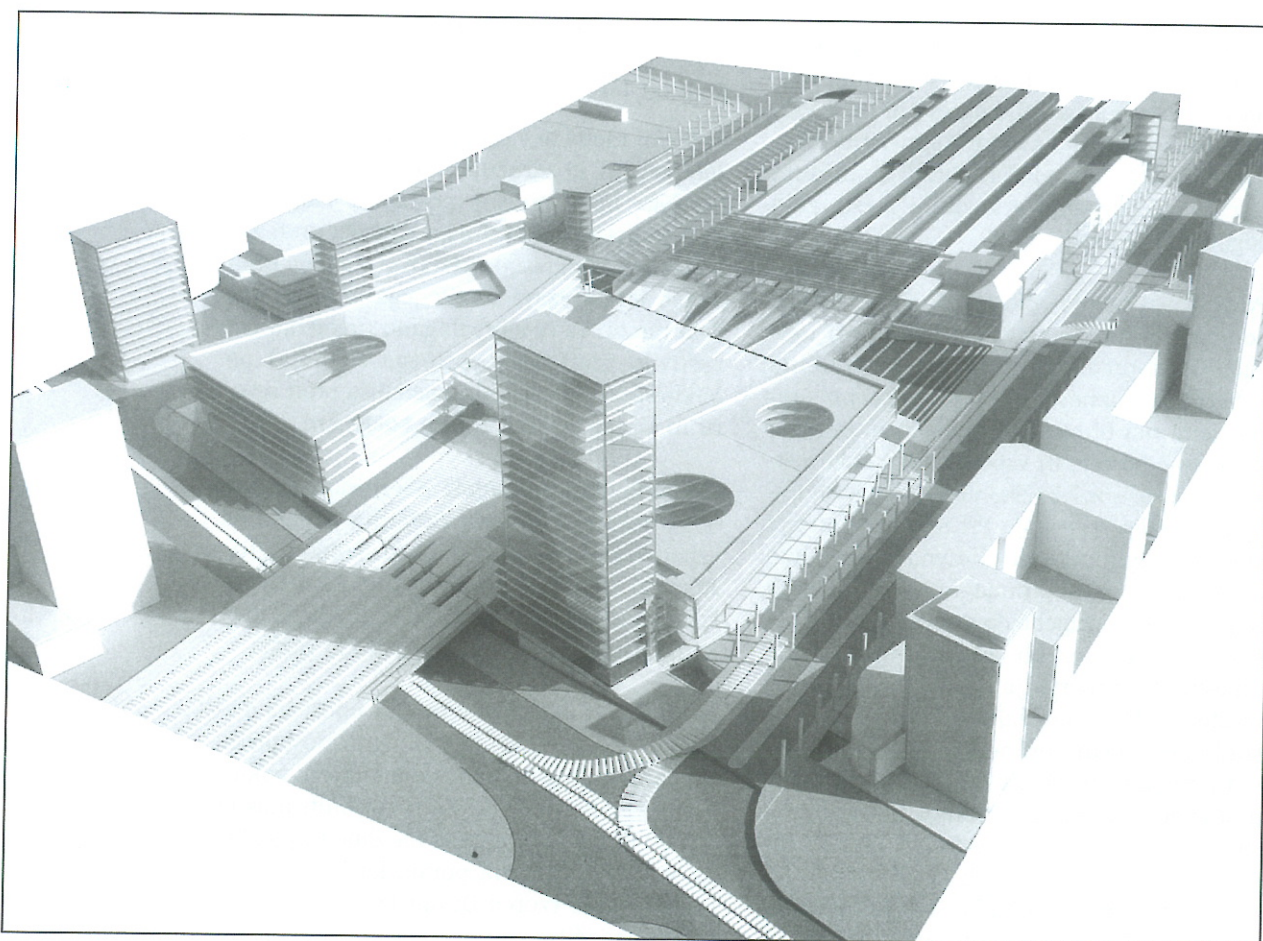
vertikale res postanejo prepoznavni znak območja in mesta, v nasprotnem primeru pa (p)ostaneta le še dve novi v vrsti neizrazitih vertikal ob osrednji mestni aveniji. Tekmovanje z grajskim gričem v nobenem primeru ni primerno.

Nekaj dvoma vzbuja tudi vhodni trg – klančina, ki se izteka v osrednjo podhodno dvorano. Na idejnem nivoju zagotavlja najhitrejše dostopanje do peronov s peš povezave Miklošičeva proti središču mesta, vendar je rešitev lahko prepričljiva šele z izdelavo projektne dokumentacije – nekaj debelejša stropna konstrukcija (nosilna konstrukcija tirov) lahko načrtovano zračno in naravno osvetljeno dvorano spremeni v prostor nelagodnega, utesnjenega občutka, ali pa naklon vhodne klančine tako poveča, da postane nefunkcionalna. Ob domnevi, da bo Miklošičeva ulica nekoč morda vendarle prosta osebnega prometa, se postavlja tudi vprašanje, zakaj se ne vzpostavlja direktna povezava s postajno dvorano pod nivojem prometnega Masarykovega bulvarja.

Diagonale [2]

Ob ugotovitvi, da smer Miklošičeva proti severu ne pelje nikamor (beri: ne vodi v glavne gostote mestnih programov), pomeni osnovo projekta prečkanje tirne strukture v položnih diagonalnih ulicah. Z oblikovno in programsko diferenciacijo se v smereh Dunajska-Resljeva in Bavarski dvor-Župančičeva jama ustvarjajo novi zaprti urbani prostori, dostopni štiriindvajset ur na dan. Razdalje so psihološko skrajšane s koncentriranjem programov na robovih in v zaledju teh povezav. Pri tem se postavlja vprašanje, ali so ljudje zunanje odprte javne prostore pripravljeni v tolikšni meri zamenjati za zaprte, sicer polne ponudbe in ugodja, a brez stika z zunanjo realnostjo.

Osrednja diagonalna povezava je orientirana proti križišču Bavarski dvor oz. najbližjemu pretočnemu postajališču današnjega javnega prometa, kar sledi izhodiščni ideji, da je prehod na tirni mestni javni promet realen dolgoročno. Poudarjena (mikro)faz-



Slika 1: »Podhod« – prikaz predlaganih prihodnjih ureditev

nost gradnje, ohranjanje vseh objektov, ki so danes funkcionalni, in neobremenjenost z velikimi rešitvami naj bi še povečali možnost realizacije.

Ob prvi oddaji je rešitev predlagala vodenje tramvaja po Vilharjevi cesti, s čimer bi bila vzpostavljena enotna prestopna točka vseh prometnih podsistemov (glede na to, da so prejšnje študije izkazale težko izvedljivost avtobusne postaje ob Masarykovem bulvarju, a ga hkrati ocenile kot primernega za trasiranje tramvajske proge). Žirija se nad predlogom ni navdušila, vendar so avtorji možnost take rešitve v končnem predlogu pustili odprto. V nasprotju z drugima dvema predlogoma prostora ne označujejo visoke vertikale, ampak ga kot posebnega označuje oblikovanje osrednje postajne dvorane kot stika mediteranskega in alpskega sveta. Locirana je nad tiri v osi zdajšnje postajne dvorane z odprtimi pogledi na okolico. Njena umestitev upošteva ohranjanje pogledov proti gradu iz (po skoraj dveh desetletjih še vedno papirnatega) parka Navje. Zazidava vzhodnega dela območja je zavestno manj definirana in pušča odprte možnosti naslednjim generacijam.

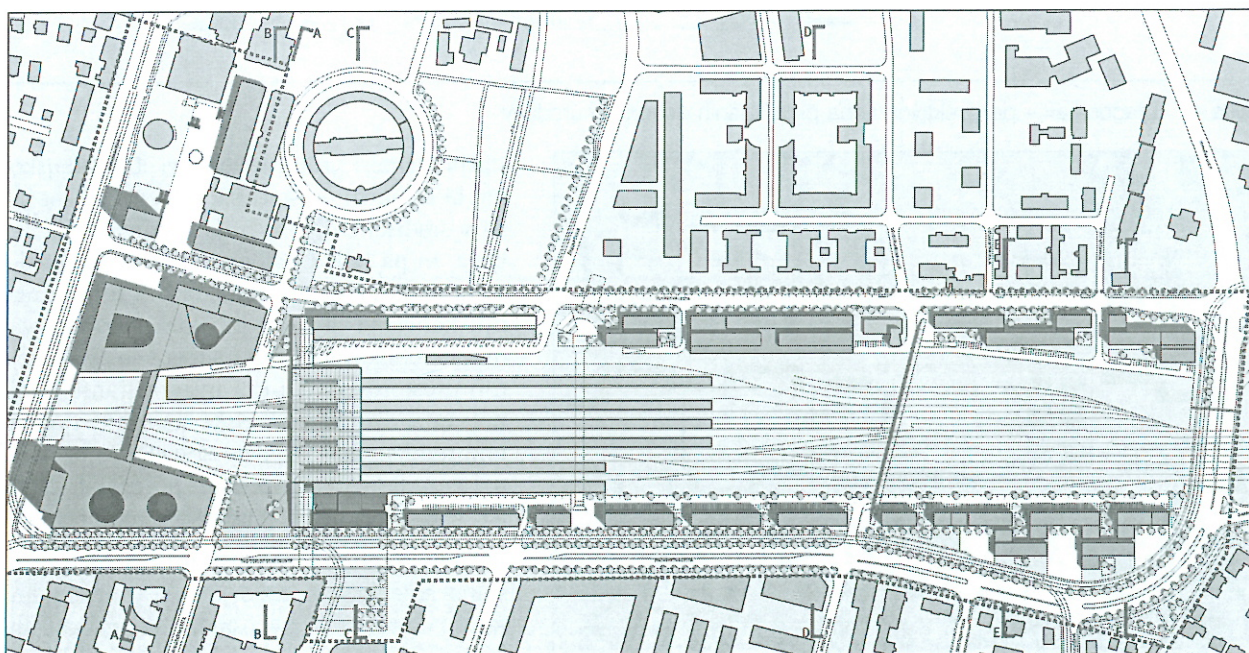
Skulptura [3]

Ne le grafično, tudi splošno reševanje naloge kaže na koreninjenje v drugi arhitekturni šoli. Osrednje postajno območje (za današnjo postajno stavbo in vzhodno od nje) je prekri-

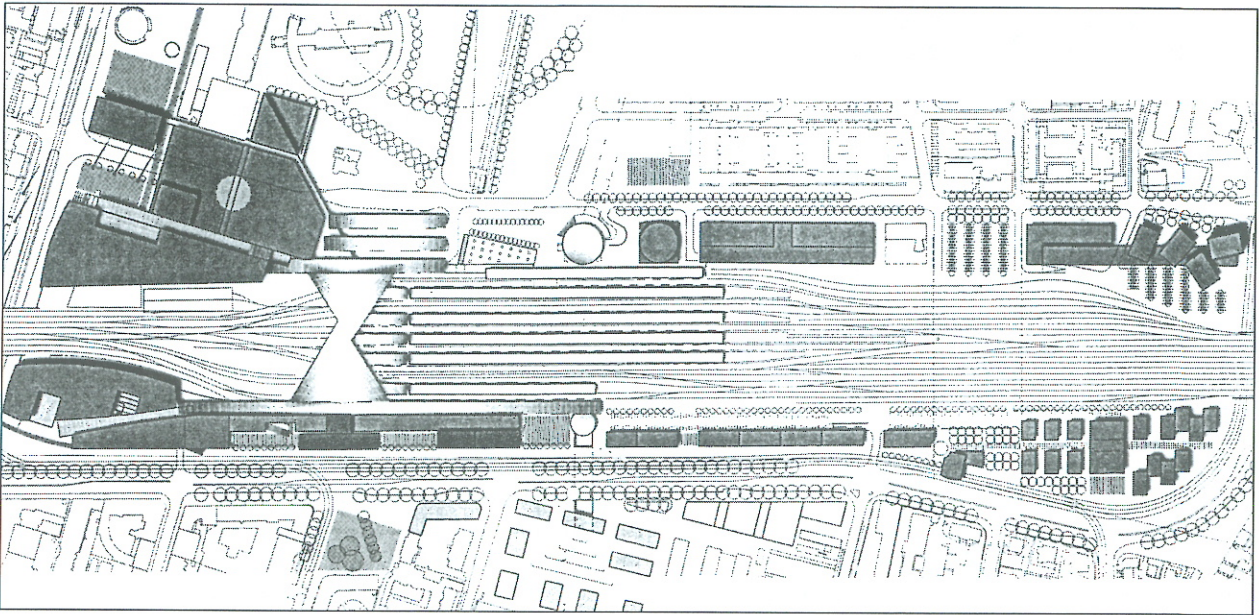
to z obsežno stekleno streho, opremljeno s sončnimi kolektorji, streha naj bi potniško središče oskrbovala z lastno električno energijo in zbirala vodo za ambientalne ureditve okolice. Konstrukcija ni namenjena le kot varovalo pred atmosferilijami, ampak ustvarja slovesen občutek prihoda v mesto. Pod njo se ustvari skupni trg železniške in avtobusne postaje, ki hkrati pomeni osrednji element celotne ureditve.

Ta temelji na ustvarjanju t. i. mestne skulpture, zaznavne v širšem prostoru prek vertikalno poudarjenega zahodnega in vzhodnega zaključka (izdelana je bila simulacija pogleda z Ljubljanskega gradu, kar bi lahko postala pozitivna praksa pri dograjevanju središčnega dela mesta, komentarja o dvoznosti vertikalnega označevanja prostora za vsako ceno pa ne bomo ponavljali). Principu megastrukture sledi tudi (ne)iskanje stika z okoliško zazidavo v tlorisnem razporejanju – če obulična zazidava Masarykovega bulvarja in Vilharjeve ceste v svoji višinski umirjenosti išče dialog in harmonijo z danim, pa za njeno tlorisno razporejanje velja ravno nasprotno – zdajšnje ceste se v smeri sever-jug končujejo z vsaj na videz neprehodno stavbno fronto nove zazidave, za katero se sicer skrivajo peščeve brvi.

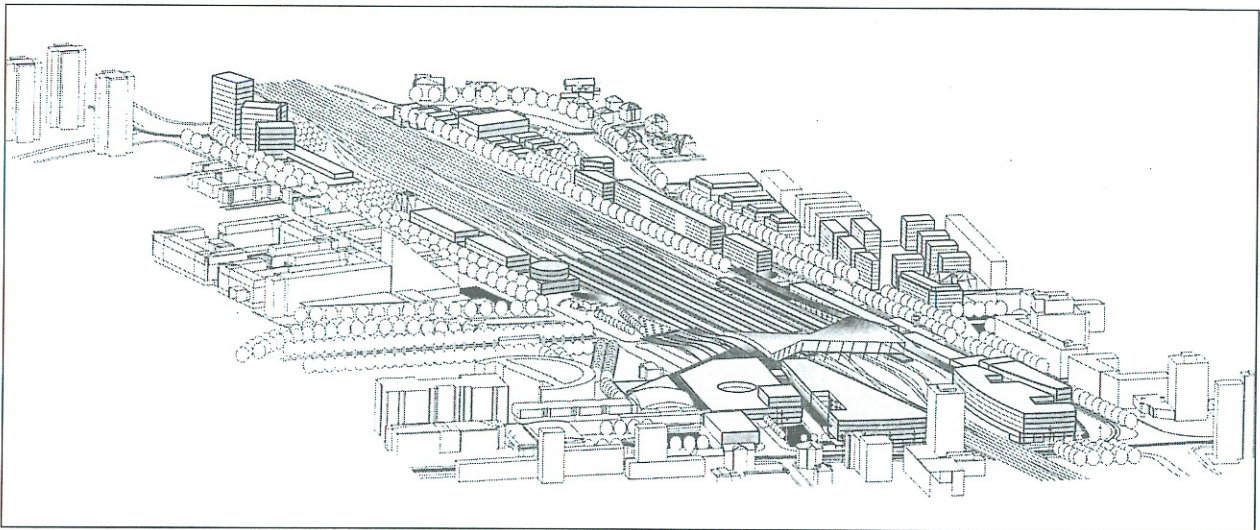
Današnjo odprto površino pred starim postajnim poslopjem pozida komercialni program, novi postajni trg pa se oblikuje ob postajni



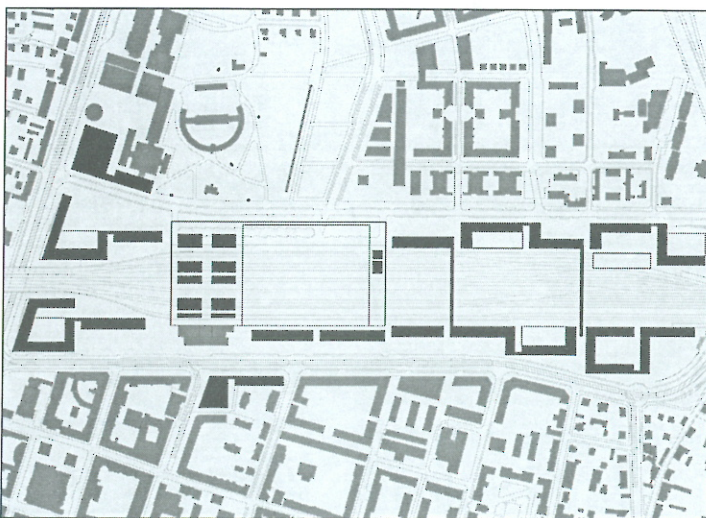
Slika 2: »Podhod« – zasnova, zmagovalna rešitev



Slika 3: »Diagonale« – zasnova



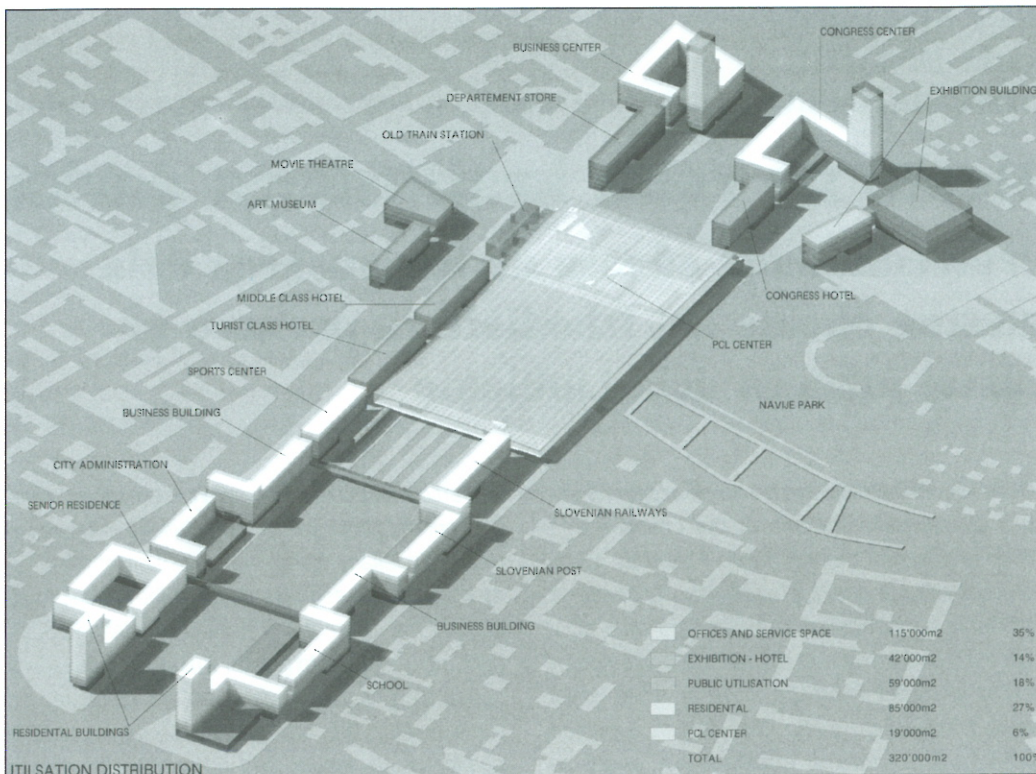
Slika 4: »Diagonale« – perspektivna risba predlaganih prihodnjih ureditev



Slika 5: »Skulptura« – zasnova

stavbi v smeri proti Miklošičevi. Doživljajsko naj bi bil javni prostor vsaj tako pester kot tisti v središčnem delu mesta, kar je odlična ideja, ni pa lahka naloga in se nanaša predvsem na kasnejše projektne faze. V formuliranju koncepta javnega prostora je zanimiva misel o oblikovanju mikroidentitete posameznih prostorov z vodnimi inštalacijami. Tudi notranja dvorišča karejske zazidave naj bi bila namenjena za javne vrtove, kar bi skupaj z ozelenjenimi strehami povečalo odstotek zelenja na danes puščavskem območju.

Rešitev potencira razmišljanja o lociranju stanovanjskih programov na obravnavano lokacijo. Stanovati v neposredni bližini pojočih železniških tirov samo po sebi ni prednost, stanovati v mestnem središču pa zagotovo je.



Slika 6: »Skulptura« – aksonometrični prikaz programov in volumnov predlaganih ureditev

S spretnim arhitekturnim oblikovanjem in ustvarjanjem prijetnega bivalnega mikroambienta (orientacija, zastiranje hrupa ipd.) je ideja o živeti na tirih gotovo zanimiva.

4. Pod črto

Ali je slovenski prestolnici s pravkar končanim natečajem uspel pričakovani in potrebni premik v urejanju mestne prometne glave in nanje vezanih projektov, ni odvisno (le) od dokončne izbire arhitekturno-urbanistične rešitve. Odločilni korak bo izrazito upravljalške (urbano-managerske) narave. Z aktualnim globalnim prenosom znanj je danes več upanja, da bo uspel, četudi v tej smeri še vedno nimamo izšolanjih kadrov iz domačih logov.

Izbrana natečajna dela so na ogled v dvorani železniške postaje. Dozdajšnja postavitve v neogrevanem atriju mestne hiše je bila več kot ponesrečena, veliko bolje bi bilo dela razstaviti na enem od osrednjih mestnih trgov – ogledovalce bi zeblo enako močno, javna predstavitev bi bila le bolj obiskana in trgi oživljeni ne le z veselimi decembrskim nakupovanjem, temveč tudi z dolgoročno pomembnimi vsebinami. Skratka – pojdite, pogledjte

in poročajte sodbe. Odsotnost javne razprave ob tovrstnih temah postaja zadržljiva.

Matej Nikšič, univ. dipl. inž. arh., Urbanistični inštitut RS, Ljubljana
E-pošta: matej.niksic@urbinstitut.si

Zabvaljujem se vsem udeležencem natečaja, ki so si vzeli čas za pogovor o obravnavani temi.

Opombe

- [1] Predlog avtorske skupine pod šifro 06931 – »Podhod«, avtorji: Klanjšček, R., Pavlin, K., Vrhovec, A., s sodelavci in konzultanti.
- [2] Predlog avtorske skupine pod šifro 56142 – »Diagonale«, avtorji: Prelovšek, A. M., Gašparič, D., Stegnar, L. M., s sodelavcema.
- [3] Predlog avtorske skupine pod šifro 77474 – »Skulptura«, avtorji: Volk, A., Huber, A., Castella, K., Günther, M., Schneider, M., s sodelavci.

Viri

Potniški center Ljubljana, Natečajno gradivo, genius Loci, december 2001
Pogovor z udeleženci natečaja (Prelovšek, A. M., Gašparič, D., Klander, I.; Volk, A.; Vrhovec, A.)
Razstavno gradivo, atrij Ljubljanskega magistrata, jesen 2002
www.arhiforum.com
<http://www.euroville.ch/> – EuroVille
http://www.passerelle-basel.ch/html/frames/frameset_plaene.html – primer Basel