

Grožnja z garažo pod tržnico: Urbicid¹ sredi stare ljubljane?

Aleksander Ostan

Začnimo s prisposodobno: novodobni »ljubljski zmaj« grozi, da bo mestnemu organizmu iz njegovega najožjega, najvitalnejšega dela starega mestnega jedra, iz njegove znamenite tržnice, »iztrgal srce« in mu s tem ukradel tudi »dušo«, njegov »elan vital«, ki se skriva v večplastnem, pisanem in živahnem fenomenu te posebne, javne, odprte tržnice



**Kratek historiat
paradigmatsko povsem
preživelega projekta.**

Leta 2009 je bila

izdana posebna številka

mednarodne revije za teorijo arhitekture *Arhitektov bilten* z naslovom *Gradbišče Ljubljana*².

V njej se nas je kar nekaj avtorjev ukvarjalo z grožnjo načrtovane garaže pod osrednjo ljubljansko tržnico, pa tudi z drugimi bolj ali manj spornimi gradbeno- arhitekturnimi temami v prestolnici.

Sam sem svoj prispevek naslovil *Ljubljana; Potemkinova vas? Turbo urbanizem in arhitektura na primeru Ljubljane in njene tržnice* in v njem na celovit način prikazal razloge, zakaj gradnja garaže pod tržnico v nobenem smislu ni legitimna: ne strokovno, družbeno, ekološko, ne etično.

Nadaljujmo strokovno: pri t. i. prenovi tržnice, katere ključni del v njeni sredici, na območju nekdanjega samostana, predvideva ogromno podzemno garažo, gre za velik anahronizem, za poskus promocije že davno preživelega koncepta, ki se v času svetovnih metakriz, nujnosti vzdržnega razvoja, zelenega prehoda, odzivov na podnebne spremembe, trajnostno mobilnost, participacijo ... v odprti, sodobni, demokratični družbi nikakor ne bi smel zgoditi! Garaža v ta prostor ne sodi po nobenem od strokovnih ali življenjskih meril kakovostne presoje: po prometnem, urbanističnem, arhitekturnem, dediščinskem, arheološkem, geološkem, hidrološkem, gradbeno-tehničnem, socialnem, pietetnem, simbolnem, duhovnem, agrikulturnem ... itd. A oglejmo si malo поблиže ta napovedani poseg, ki bi bil za izjemne okoliške stavbe in ljudi med njimi katastrofalen in ireverzibilen!

Zgodba pa se je začela že nekaj let prej, leta 2006, takoj po volitvah, ko je župan s svojo ekipo napovedal projekt garaže pod tržnico. Takrat je bila ustanovljena civilna iniciativa »Tržnice ne damo«, ki smo se ji pridružili generacijsko, strokovno in človeško zelo različni zaskrbljeni prebivalci mesta.

Že takrat pa je bilo kritičnemu strokovnemu pogledu kristalno jasno, da gre za zastaran projekt iz nekih povsem drugih časov, ko je bila modernizacija Evrope po vojni imperativ in je odmev generičnega modernizma s svojim mobilizacijskim potencialom, ki je ignoriral stara mesta, dediščino in tradicijo, na naši celini s svojimi posegi naredil več škode kot med vojno Luftwaffe, kot se je z obžalovanjem, a duhovito izrazil nobelovec Brodski.

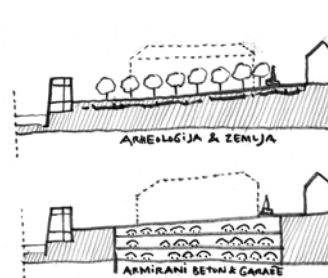
A dandanes, po opravljeni temeljiti kritiki moderne, smo soočeni s povsem drugačnimi preizkušnjami. Goli »progresizem«, ki je zagovarjal prostorski napredek za vsako ceno, je že vsaj od sedemdesetih let (»meje rasti«), jasneje pa od devetdesetih let (Agenda 21 in načela trajnostnega razvoja) in še posebej danes popoln anahronizem. Preživel pa je predvsem v manj demokratičnih okoljih, kjer neodvisna strokovnost in transparentna participacija javnosti nista spoštovani. Takšna družbena okolja (ljubljska demokracija je značilen primer) niso ozavestila spremenjene paradigme, ki izhaja iz skupne zavesti, da živimo v časih resnih metakriz (ekološke, energetske, etične, socialne, vojne, migrantske ...), ki jih je treba reševati s povsem drugimi, vzdržnimi, sonaravnimi, kulturnimi, regenerativnimi, odprtimi pristopi. Tako usklajeni in senzibilizirani odnosi na strokovnih poljih in znotraj participativne demokracije rezultirajo v varovanju in razvoju javnega dobra (in javnih prostorov), ne pa v špekulativnih, tendencioznih zagovorih partikularnih interesov.

Izvotljeni smisel in intentional blindness: hiter pregled projekta po temah

Stroka ni proti resnični prenovi tržnice (garaža v to kategorijo seveda ne spada!), ki bi vključevala (pre)ureditev programov, talnih površin (npr. z označenimi tlorisi samostana in drugih stavb), urbane opreme ter podzemnega muzeja na območju srednjeveških vzhodnih vrat in barbakana (npr. po predlogu arhitektov Kovača in Kerševana). A programsko prenovi (ki jo na MOL navajajo – absurdno – kot enega izmed glavnih razlogov za garažo) bi lahko že davno začeli, saj imajo upravljanje tržnice v svojih rokah. Tudi ostali smiselni vidiki prenove bi že lahko potekali, a mesto trmasto in slepo, kljub prevladujočim odklonilnim stališčem vpletenih strok in javnosti, vztraja pri tem skrajno agresivnem projektu, ki je sporen prav z vseh zornih kotov. Na kratko si jih nekaj ogledjmo!



a) V urbanistično- prometnem smislu je povsem jasno, da garaža v srednjeveško mestno jedro ne sodi! V duhu trajnostne mobilnosti se mora sodobni individualizirani promet ustaviti na zunanjih ali eventualno notranjih prometnih obročih (P + R, »park and ride« na mestnih »ringih«), od tam pa naj za dostop v mesto prevladujejo dober javni promet, kolesarjenje in pešačenje. Na Vodnikovem trgu pa bi »držni snovalci prenove« promet z uvoznimi klančinami (30-metrskimi!?) pripeljali na pešceve površine tik pred Plečnikove arkade ob Zmajski most. A prav zaradi oblikovanja javnih mestnih prostorov v merilu človeka so bila dela Jožeta Plečnika leta 2021 razglašena za Unescovo, izjemno, univerzalno dediščino človeštva! Ali je komu mar, da bi njegova arhitektura zaradi takega posega zelo verjetno ne le na tržnici, temveč v celoti izgubila status svetovne dediščine?



b) V »arhitekturnem« smislu gre za najhujši mogoči kontrast: za vdor v najžlahtnejši in najvitalnejši del mestnega jedra z najbolj banalno, zgolj utilitarno podzemno strukturo, ki nima nobene dodane vrednosti. Med izjemno stavbno dediščino, v prostor torej, do katerega je treba pristopati skrajno spoštljivo in z veliko mero občutljivosti: med Plečnikove tržnice, stolnico, semenišče, župnišče, srednjeveške meščanske stavbe

in Mahrovo hišo naj bi se v mehko sredico nekdanjega frančiškanskega samostana z njegovim križnim hodnikom, na območje najstarejših ljubljanskih pokopališč, med mnoge v grobnice pokopane žlahtne meščane umestil ogromen betonski kolos, namenjen avtomobilom. Ta bi pregreval prostor, tudi drevesa na raščenem terenu bi padla, »učinek vroče točke« bi se še povečal, hkrati pa bi ustvaril veliki jez za zaledne vode, a mu ne bi uspelo zadržati meteornih voda ali pa jim ne bi pustil ponikati.

Čeprav se ve, da MOL že ves ta čas, kljub večinskemu nasprotovanju stroke in prebivalcev, vodi (netransparentne) postopke s svojo sporno agendo, so pri zavarovanju tega prostora zatajili skoraj vsi odločevalci, od kulturnega in prostorskega ministrstva do ZVKD, ki jim v letih, ko je bila grožnja za poseg več kot očitna, ni uspelo doseči temeljitega zavarovanja tega izjemnega kompleksa.³

c) Morda je pomensko, ontološko najmočnejši razlog, ki poleg zaščite vrhunske dediščine govori proti garaži pod tržnico, **pietetne in etične narave**. Ugrez betonskega kolosa v sredico nekdanjega samostanskega kompleksa ne bi bil le brezobziren potop v zgodovino, temveč bi se dotaknil zelo občutljivega, najstarejšega odnosa v človeški družbi: odnosa do umrlih, pokopanih prednikov. Na tem vprašanju se kulture vzpostavijo ali padejo, pa zato ni treba v prazgodovino ali do antične Antigone, ampak sežejo te etične dileme tudi v sodobni čas. Od župana bi sicer težko pričakovali ozaveščen, kaj šele kulturni odnos do pokojnih na

Ljubljanskem teritoriju (ve se, da pokojnikom, »ki mu niso pogodu«, ne dopusti pokopa na ozemlju MOL-a!), kljub vsemu pa se pri tej temi čudimo odsotnosti večje ozaveščenosti pri vseh vrstah notranjih in zunanjih sodelavcev, od tistih s humanistično izobrazbo do onih s tehnično. Kakšna je pravzaprav cena za njihov molk oz. za t. i. *intentional/willfull blindness*?

d) socialni, ekološki, agrikulturni vidik: ne nazadnje se dotaknimo še tistega manj materialnega vidika tržnice, ki pa predstavlja najbolj vitalni, regionalni in lokalni del utripa starega mestnega jedra, torej življenja na njej sami! Tu se vrnimo k temeljem agrikulture, torej k prvi med kulturami, ki nam vsem omogoča, da na tem planetu sploh preživimo. Tržnica, zasnovana po zgledu antične Agore in Stoe (ki ju je Plečnik tako izvirno in vrhunsko reinterpreterjal), je prostor srečevanja in izmenjave dobrin, živilskih in tudi kulturnih in človeških nasploh. Prebivalci Ljubljane že dobro stoletje udeležujejo živo tradicijo »romanja na tržnico« (še posebej ob sobotah), kjer lahko izbirajo ne le doma pridelane, izbrane izdelke z regionalnih kmetij, temveč se srečajo z branjevkami, prijatelji ali naključnimi obiskovalci ali turisti.⁴

Kljub županovim pritiskom večina domačih prodajalcev (a ne posrednikov) nasprotuje garaži pod tržnico, zavedajoč se, da bi večletna »ugasnitev« delovanja na tej lokaciji pregnala ne le njih, temveč verjetno onemogočila tudi ponovno oživitev danes povsem žive tradicije (umik kupcev v nakupovalna središča, v BTC ipd.).

e) Postavimo enačbo: na eni strani **katastrofalen ogljični odtis** garažnega objekta (z vsemi zelo verjetnimi hudimi posledicami za objekte kulturne dediščine vred), po drugi strani kritični čas t. i. zelenega prehoda, Novega evropskega Bauhausa, načel regenerativnega razvoja itd. Večje nasprotje si je težko zamisliti, celo v našem mestu; namesto da bi že pred leti zakopali tam, kjer bi se res lahko zgodile strukturne spremembe, torej pri poglobitvi železnice, ki bi ponovno povezala središče Ljubljane z njenim severom in zahodom, hočejo kopati tam, kjer je najmanj primerno, v sami sredici mesta.

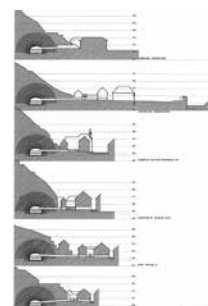
Hkrati pa iz MOL skoraj perveržno zvenijo izjave, s katerimi se mesto še vedno prodaja kot »zelena prestolnica Evrope«, saj počne številne skoraj diametralno nasprotne reči: izpeljal je velike, nestrokovne goloseke na Rožniku, v zadnjem letu celo na erozijsko občutljivih strminah Grajskega griča, še vedno nam grozi skrajno invazivni poseg »prenove« Plečnikovega stadiona, v Tivoliju se je zgodila urbanistično, arhitekturno in materialno izjemno sporna megastruktura Ilirije in pod sabo pokopala Bloudkovo diskretno zasnovo kopališča. Za povrhu se je pri potniškem središču Ljubljane pred kratkim začela graditi urbanistično slabo zasnovana in arhitekturno generično oblikovana, zgolj komercialna Emonika. Še slabše pa kaže s šibko, necelovito premišljenimi in načrtovanimi »novimi« železniškimi povezavami skozi mesto in okoli njega. Ali kot je že pred leti zatrdil prijatelj; kjer ni vizije, vladajo provizije! Morda danes še bolj v drugo smer: kjer vladajo provizije, ne more biti prave vizije (razvoja)!

f) poškodbe na objektih ter težave z vodami (ki proti Ljubljani pritiskajo z Grajskega

griča in okolice): vsa zagotovila MOL-ove »stroke«, da do njih nikakor ne more priti, so seveda bolj »pobožne želje« oz. tendenciozno zavajanje. Geo- in hidromehanik z dolgoletnimi bogatimi izkušnjami (tudi v tujini) zatrjuje, da na tako težek terena za gradnjo, kot je na tej lokaciji, v življenju še ni naletel. Resne poškodbe na semeniščnem objektu, ki v knjižnici premore tudi vrhunske Quagliave freske, pa tudi na Plečnikovih arkadah ob Ljubljani, so se pokazale že med gradnjo Mesarskega mostu. Takšna vrsta posega se v razviti Evropi danes ne bi mogla zgoditi, vse »primerjave«, ki se skušajo uporabiti za njen zagovor, pa so skoraj povsem deplasirane. Tako po lokacijah, bogastvu dediščine, razlogih za poglobitev, tehničnih okoliščinah gradnje, socialni

dinamiki v prostoru ... itd. so neprimerljive z večplastno in kompleksno naravo Vodnikovega trga.⁵

Predstavniki stroke, ki tak poseg zagovarjajo, odražajo po eni strani zelo šibko in plitko kulturno zavest, po drugi strani pa naivno prepričanje, da je mogoče v tako občutljivem kontekstu vse natančno predvideti, zadostiti bistvenim lastnostim zgradb in pravilom stroke ter se pri tem še izogniti hujšim posledicam invazivnega posega.



g) Resni strokovnjaki se zavedamo, da za garažo pod tržnico obstaja nesorazmerno boljša možnost: **garaža pod grajskim hribom** (primerljiva bi bila s tisto v Salzburgu)! Zasnova zanjo je bila pripravljena in predstavljena že pred nekaj leti, v tekmi primerjalnih kategorij pa tisto pod tržnico prekaša tako rekoč v vseh parametrih, saj:

- ne bi posegla v izjemno kulturno dediščino okoli Vodnikovega trga
- s klančinami ne bi posegla v odprti, pešaški prostor pred Plečnikovimi arkadami (v Unescovo dediščino)
- tržnica bi nemoteno delovala še naprej (ali le z minimalnimi zastoji v primeru prenove tlakov itd.)
- geologija grajskega griča je za poseg ugodna
- med gradnjo mehanizacija ne bi povzročila hudih težav s hrupom, vibracijami, prašenjem
- garaža v hribu ne bi posegla v lastniška razmerja
- bistveno bolj celovito in radialno bi napajala celotno srednjeveško mestno jedro
- ponujala bi občutno več parkirnih mest in bi bila ekonomsko nesorazmerno cenejša od predlagane, za katero so ocene za parkirno mesto že zrasle v vrtoglave višine!

Ljudje in strokovnjaki jasnega uvida in dobre volje se zaradi vsega napisanega še vedno entuziastično borimo za prave rešitve in za-upamo, da bodo – kot v primerljivi bitki »med Davidom in Goljatom« – navsezadnje zmagale pravica, resnica in lepota!

Opombe:

¹ Urbicid je izraz, ki opisuje namerno uničevanje ali »ubijanje mesta«, z neposrednimi ali posrednimi sredstvi. Izraz so sprva uporabljali urbanisti in arhitekti za opis praks prestrukturiranja mest v Združenih državah Amerike v 20. stoletju. Za uničevanje materialnega in duhovnega bogastva ter življenja v mestu se sicer uporabljajo različna sredstva (bombardiranje, neustrezni urbani posegi, prenaseljenost ob preveliki gostoti, onesnaževanje z nečistimi tehnologijami itd.).

² Mednarodna revija Arhitektov bilten (Architect's bulletin) je prva in še vedno delujoča slovenska revija za teorijo arhitekture. V številki 181/182 (tematska številka Gradbišče Ljubljana) se pod sklopom »Projekti: Ljubljanska tržnica« zvrsti osem strokovno različnih besedil priznanih strokovnjakov, ki so še danes aktualni.

³ Kot kulturni spomenik državnega pomena je Vodnikov trg zaščitil le minister Simoniti leta 2008, odlok pa je takoj za njim 2009 razveljavila njegova naslednica Širca. Za eno leto ga je kot arheološko dediščino zaščitil še minister Turk, potem pa nič več (le mesto se je pravno borilo za umik odloka ...). A pri tako vrhunskem prostoru nacionalnega pomena seveda ne more in ne sme iti za politično, kaj šele ideološko agendo: tu bi morali vsi tisti, ki teže problematike razumejo in mestu ter državi želijo dobro – tudi če so svetovnonazorsko različnih pogledov –, stopiti skupaj!

⁴ Večino logističnih potreb obratovanja tržnice bi bilo mogoče brez težav urediti v predvidenih kletnih etažah (sicer prenapihnjene, generično oblikovane in med zidove nekdanjega »Zwingerja« potisnjene) Mahrove hiše! Potreba po garaži se sicer uradno sklicuje na potrebe branjev/cev (in obiskovalcev ter stanovalcev), a večina njihovih družin svoje kombije po zgodnjem jutranjem raztovoru čez dan potrebuje in jih zato tako ali tako ne bi puščala neracionalno mirovati v garaži (pa tudi svojih svežih pridelkov ne shranjujejo v hladilnikih). Poleg tega imata garaži v sosednjem Kapitlju in Vili Urbani, ki bi zlahka zadovoljili potrebe okoliških stanovalcev, še veliko parkirnih mest praznih.

⁵ Dve primerljivi garaži (čeprav v manj občutljivem kontekstu) so pred nekaj leti sicer začeli graditi v Novem Sadu, a sta obe na okoliških objektih povzročili resne razpoke, prodiranje vode itd., pa še končani nista. Medtem politika v mestu, ki je bilo s porušenim nadstreškom in žrtvami jeseni povod za velike študentske proteste v Srbiji, napoveduje še garažo pod osrednjo (Ribjo) tržnico (!?), prebivalci pa so se že povezali v civilno iniciativo, da bi jo ubranili!