

Ljubljana; potemkinova vas?

turbo urbanizem in arhitektura na primeru Ljubljane in njene tržnice

aleksander s. ostan

1. Krizni časi: kruha in iger!

Prebivalci stare Ljubljane - arhitekti še posebej - bi lahko bili prav zadovoljni, saj se v podobi mesta končno nekaj premika: povsod, kamor se ozreš, sama gradbišča (pravzaprav se komaj prebijamo mimo njih), urbani parter se v hitrih zamahih (pre)ureja, parki so se takorekoč čez noč pomladili, ulično življenje s kavarnicami pa poka po vseh šivih. Zdi se, kot da je celo rdeče utripajočim potopnim količkom nekaj nepovabljenih avtomobilov uspelo nagnati iz ožjega mestnega središča ... A šele ko natančneje pogledamo



Sistematična okupacija Vodnikovega trga se je pod pretvezo »neizogibnega komunalnega posega« pričenja že v visoki turistični sezoni; češ, pa naj se ljudje zdaj prebijajo do svoje tržnice...!?



Pogled z gradu: skozi topografijo in morfologijo jasno berljiva geneza nastanka Vodnikovega trga: poteza nekdanjega srednjeveškega obzidja ob današnji vzpenjači, Mahrovi hiši, tja do Plečnikove kolonade.

izza te »bleščeče« kulise, ko skušamo resneje (ne le skozi optiko populističnih volilno-političnih učinkov) v-pogledati v naravo stvari same, se nam odstre globlja, resničnejša podoba stanja v naši prestolnici. La ta pa je tako v urbanističnem, arhitekturnem, kot tudi v ekološkem, pravnem ali socialnem smislu zelo zaskrbljujoča.¹ Poskušajmo odstreti tak pogled vsaj skozi fragment osrednje ljubljanske tržnice, ki kot hologramski okrušek lahko spregovori o problematiki celote mesta.

2. Novi mestni načrt: daleč od vzdržnosti

Ljubljana kljub odločitvi za model trajnostnega razvoja mesta, ki je vsaj na deklarativni ravni prisotna v strateškem delu osnutka njenega novega mestnega načrta, v ključni orientaciji demonstrira povsem drugo, že zdavnaj preživelo paradigmo: skozi megalomanske širitve mesta vztraja na ekspanzivnem, disperznem, kvantitativnem modelu razvoja, ki je pripravljen žrtvovati mnoge vitalne zelene in kmetijske površine. Težko je verjeti, da za takšno odločitvijo, ki nakazuje predvsem zemljiške spekulacije (spremembe namembnosti ...) v odprtem primestnem prostoru, stoji stroka, ki je gotovo vsaj informirana o trajnostnih smernicah razvoja urbanih naselij in območij. Zdi se, da morajo izvajalci marsikaj narisati in napisati kar mimo strokovnih prepričanj, po politično kapitalskem diktatu, da se morajo izhodišča strateškega dela mestnega načrta post festum prilagajati izvedbenemu delu načrta, da mesto namesto notranje reurbanizacije² hoče še kar širiti nova naselja (beri: zazidljive površine), čeprav Ljubljana po zadnjih demografskih podatkih že spada v kategorijo t.i. »shrinking cities«,³ ki ima znotraj lastnega urbanega tkiva še zelo velike rezerve. In kot v posmeh se vse skupaj dogaja v času globoke ekonomske in ekološke, skoznju pa predvsem vrednostne krize v svetu in doma.

3. Promet in njegov kratek domet

V dvajsetem stoletju si je v interdisciplinarnem urbanizmu promet uzurpiral dominantno vlogo in s svojo agresivnostjo uničil ogromno kakovostnih urbanih in podeželskih okolij ne le v Sloveniji ali Evropi, temveč povsod po svetu. Še danes predstavlja preizkusni kamen urbanizma sodobnih mest, na katerem mestni načrti temeljijo ali padejo. Dobro rešen promet kakovost bivanja v mestu po eni strani dviga (javnost, dostopnost, pretočnost, hitrost, »svoboda« ...), a ga, če je slabo premišljen, še v večji meri niža: vsestransko onesnaževanje okolja, prometni zastoji, slepe ulice, zaparkirana središča, prometna nevarnost in nasilje ... itd.; če ob tem stranskih, psiholoških učinkov sploh ne omenjamo. Med še prevladujočo trdo in porajajočo se mehko prometno paradigmo zeva velika razlika in tudi v Ljubljani je taka ambivalentnost še kako prisotna: mestna oblast se rada pohvali, da uvaja trajnostne modele mobilnosti in po določenih projektih bi se dalo tej tezi celo pritrditi (*pobuda Civitas elan, širjenje peš-con ...*),⁴ a trda »prostorsko-politična« realnost je žal povsem drugačna. To nam je med drugim nazorno demonstriral lanski dogodek ob prihodu Jana Gehla, pionirja v boju proti individualnemu avtomobilskemu prometu v mestnih jedrih. Politika, ki si ga je uspela kljub dejstvu, da so skoraj vsi njegovi argumenti drugačni od njenih, medijsko »prilastiti«,⁵ se je izogibala odgovoru, zakaj Ljubljana ne more po »Gehlovi« poti. Ko pa smo odgovor končno slišali, je bil standardno izmuzljiv in perverzen hkrati, slišal pa se je nekako takole: mi v razvoju še nismo tako daleč kot København, zato moramo najprej realizirati vse njegove napake, preden uberemo bolj vzdržno pot ...

4. Širše vpadnice, več garaž v mestu = več prometa

Eden od osnovnih aksiomov v prometu se namreč glasi, da nove, dodatne ali razširjene prometne površine generirajo nov, dodaten promet. To velja tako za načrtovano širitev vpadnic, kot tudi avtocestnega obroča okoli Ljubljane. Nove kapacitete bi v središče mesta ali na krožno dirkališče okoli njega privabile le še več avtomobilov. Podobno je z novimi garažami: če le-teh ne zausstavimo vsaj na ringu, bodo v samo središče mesta (ob paradoksu, da so že

obstoječe na pol prazne), potegnile dodaten individualni avtomobilski promet. »Blitzkrieg« z garažami se za prebivalce na povsem nemogoč način trenutno dogaja znotraj in zunaj zaplankanega Kongresnega trga, poleti pa se je že pričela tudi postopna okupacija tržnice s pol-legalnimi naskoki na frontne linije okoli nje. Stvar je še toliko bolj alarmantna, ker se je uprava perfidno izognila potrebnim presojam vplivov na okolje in postopkom, ki vključujejo tudi participacijo javnosti, saj vsa dela (garaža, most ...) nameravajo izvesti s poenostavljenim »gradbenim dovoljenjem« zgolj kot »neizogibne komunalne posege«. Verjetno o načinu, kako se ob takem pristopu ravna z bogato arheološko dediščino, ni potrebno posebej izgubljeti besed, na ta vandalizem, a hkrati na zanimive možnosti muzejev »in situ« v časopisih opozarja tudi arhitekt Kovač, mednarodni ekspert za prezentacijo kulturne dediščine. Sicer pa bi bili tako garaža pod Kongresnim trgom, kot predvsem tista pod Tržnico, izrazito lokalnega značaja in sistemsko nikakor ne bi rešili problemov parkiranja v stari Ljubljani. To bi lahko storil kvečjemu tunel garažne hiše pod Grajskim gričem, ki bi radialno napajal celotno mestno jedro in to tako za prebivalce, kot tudi za njegove obiskovalce.⁶ Ta tudi ne bi razril arheologije, se ne bi spustil v delikatno bližino izjemne okoliške arhitekture, v bližino vode, pa tudi v zemljiška razmerja ne, ne bi posekal vseh dreves,⁷ pa še izvedbena cena na parkirišče bi bila bistveno nižja. Seveda je tudi tak projekt za kriterije »turbo mandata« preveč dolgoročen, da bi se ga mestna politika lotila, pa četudi z logiko manjših korakov.⁸

5. Tržnica ali supermarket?

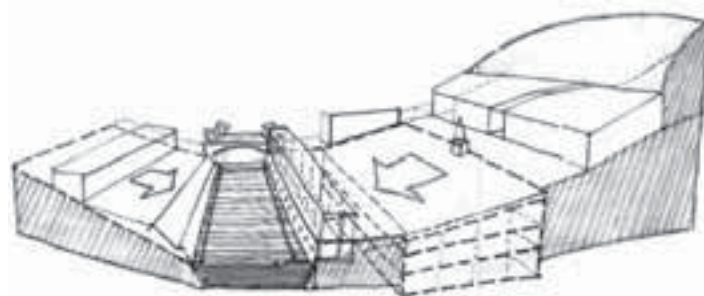
Vodnikov trg ima izjemno vrednost v notranji strukturi mesta. Najprej zato, ker je ob alienirani, atomizirani in medializirani sodobni družbi eden od redkih živih prostorov srečevanja meščanov v samem središču mesta, prostor, kjer se srečata mesto in dežela, meščani in tisti, ki jim v samo sredico pripeljejo svoje pridelke in izdelke. Območja tržnice, agore ali bazarja so prostori prastare urbane tradicije, ki je niti zapeljevanje nakupovalnih centrov raznih Mercatorjev, Sparov ali Lidlov ne more uničiti, čeprav bi si to naši »trgovci z novci« verjetno še kako želeli. Potreba po osebnem kontaktu je v času pretirane pripetosti na virtualni svet še toliko močnejša, ljudje pa smo osveščeni tudi o celovitem pomenu avtohtone prehrane, pridelane na ekološki način. Ta najelementarnejši odnos predstavlja pravzaprav prvo človeško izmenjavo, kulturni in ekonomski stik med prvo med kulturami, agri-kulturo, ter urbano kulturo mesta. Kako naj se polnost takega stika, če naj bo elementarna in pristna, zgodi na izvoljenosti garaž? Kako naj sadeže, pridelane v stiku z zemljo, od njihovih neposrednih proizvajalcev kupujemo na tehnični armiranobetonski plošči, ki pod sabo ščiti le avtomobile, ta fetiš globalizacije?⁹ Ali je skozi »Faradejevo kletko« sploh še mogoče začutiti utrip zemlje? In ob vsej na novo obujeni civilizacijski občutljivosti za dosežke sodobne naravne kuhinje okušati sadeže ter vonjati dišave polj in gozdov ter njenih produktov ob oddušnikih, ki nam iz podzemlja prinašajo arome izpušnih plinov?¹⁰ Prepričan sem, da je radoživost in komunikativnost današnje tržnice povezana tudi z blagodejnim vplivom »zemeljskega sevanja«, ne glede na to, ali ga lahko občutimo ali ne. Na površino lahko pronica skozi tanko finalno plast (danes asfalta, v bodoče morda kamna), gotovo pa ne skozi tri etaže podzemnih garaž.¹¹

6. Zaris prostora in sledi zgodovine

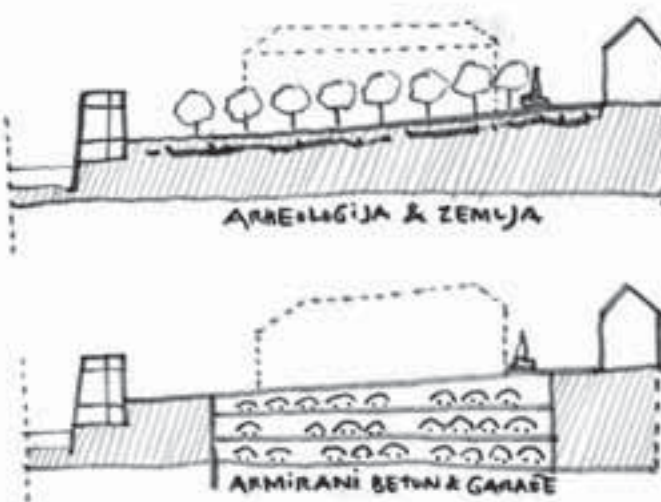
Prostor živilske tržnice (pred njo je bil Sejemski trg današnji Krekov trg) je zelo zanimiv z mnogih zornih kotov: prostorsko, zgodovinsko, socialno, antropološko, ekonomsko, ekološko ..., vendar nobenega od njih ni mogoče izolirati iz prostora, ki je posoda vseh ostalih dejavnosti in fenomenov. Glede na njegove bogate zgodovinske plasti (o starejših- prazgodovinskih in rimskih ..., smo do danes lahko le ugibali) se ga je potrebno lotiti s skrajnim spoštovanjem in občutljivostjo. V takih primerih »turbo« urbanizem in arhitektura, morda primerna za suburbani ali »kitajski« model urejanja mest, nikakor ne prideta v poštev.



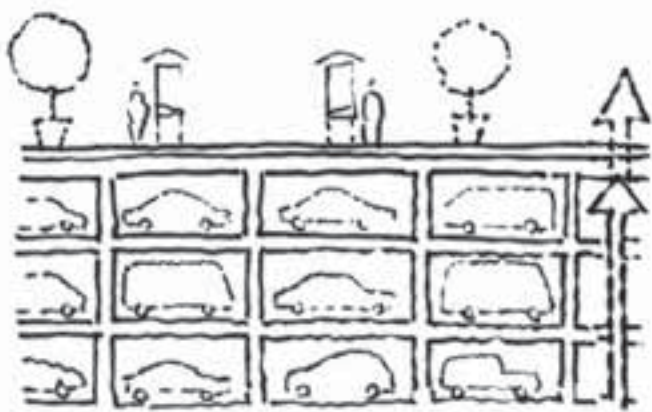
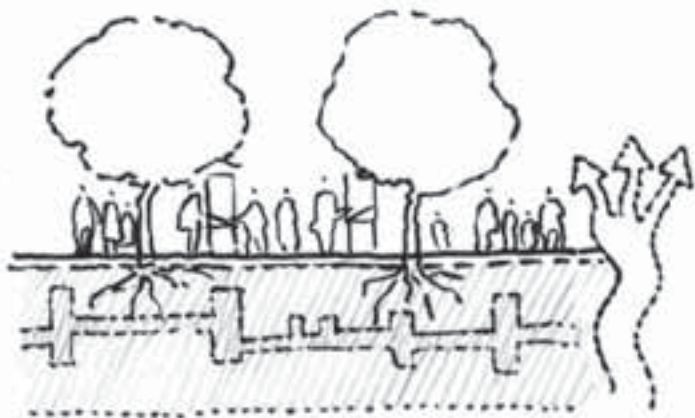
Izrez iz J.D. Florijančičeve kolorirane karte (»Tabula chorographica Ducatus Carnioliae...«) iz leta 1744 jasno prikaže lokacijo današnje tržnice: obzidje s stolpi, »Kloštrskimi vrati«, »barbicanom« in frančiškanskim samostanom.



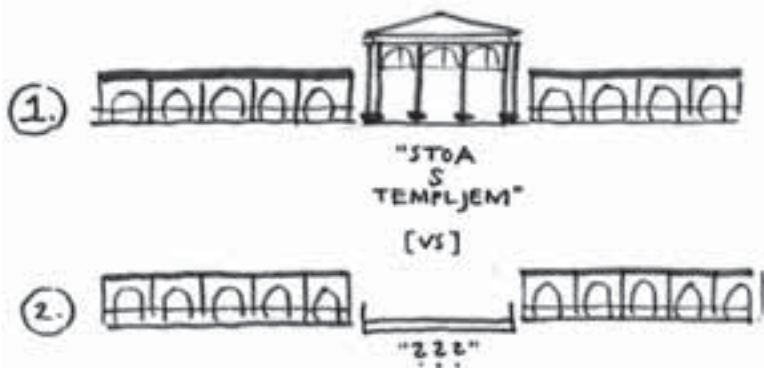
Shematski prikaz dveh ravnin, ki »přitiskata« na Ljubljano; Plečnikov monumentalni kolonadni »jez«, ki zajame pritisk grajskega griča in zemljine tržnice, bi z njeno izvotlitvijo izgubil svojo »tektonsko utemeljitev«.



Komparativni ideogram, ki prikaže razliko med notranjima konstitucijama obeh Vodnikovih trgov: trga z drevesi na raščem terenu z arheologijo ter virtualnega trga na multiplih betonskih ploščah.



«Rentgenogram» obeh tržnic: prosevanje zemeljskih plasti in akumuliranega spomina zidov, ki stimulira komunikacijo med ljudmi in z agri-kulturo ter sterilnost tehnopolisa, ki vse odnose ohlaja in odtuja.



Shemi dveh kompozicij vzdolž Plečnikovih tržnic: ali izvirna zasnova stoe z nadstrešeno, »tempeljsko« nadgradnjo »Mesarskega mostu« ali kakršnakoli »sploščena« rešitev mimo izvirnega konteksta celote.

Trg ima današnje gabarite »še« dobrih sto let, po njegovem vzhodnem robu je potekalo mestno obzidje s krožnim stolpom in mestnimi, »Kloštrskimi« vrati ter jarkom, ki so varovali vzhodno stranico enega od treh srednjeveških mest, imenovanega »Mesto«. Znotraj obzidja je že od 11. stol. stala cerkev, od 13. pa se je na obzidje prislanjal Frančiškanski samostan z gotsko, kasneje baročno cerkvijo ter arkadiranimi štiriraktnimi redovnimi stavbami. V bližini cerkve je bilo tudi pokopališče premožnih, v zahodnem delu današnjega trga pa naj bi še v srednjem veku stalo tudi mestno kopališče. Z Jožefovimi reformami so menihi l. 1785 samostan zapustili, že tri leta kasneje pa je bil predelan v licej. Ta je z različnimi programi, ki so sobivali v kompleksu (n.pr. tudi prvi »Kranjski provincialni muzej«) živel z dijaki vse do potresa 1895, dokler ga niso 1902. leta porušili. Na jugu trg zamejuje niz ličnih baročnih stavb, skozi katere se prebije Študentovska gasa, ki nas pripelje do Gradu. Današnja Mahrova hiša, ki pravzaprav stoji že »extra muros«, je bila v preteklosti hotel, imenovan »Pri avstrijskem dvoru«. ¹² Na zahodu trg definirata mogočno semenišče in župnišče stolnice Sv. Nikolaja.

7. Plečnikov stebriščni »jez«

Zelo zanimivo je definirana severna fasada Vodnikovega trga: pri Zmajskem mostu se ob Ljubljanci srečata dve ravnini, ki zlagoma padata proti njej: ena, bolj strma, se nagiba s severa iz smeri Resljeve; ¹³ zaustavi se v zelenem pasu deloma še naravnega brega Petkovškovega nabrežja (prav bi bilo, da se le-ta ne urbanizira s kakšnimi pretiranimi ureditvami!). Druga, bolj blaga ploskev, pada od Vodnika proti Plečnikovim tržnicam, ki na zelo lep način po celotni širini »zajamejo« drsenje te ravnine ter jo z močnim, a perforiranim zidom, zaustavijo pred reko. Ta bariera po višini poveže oba nivoja, spodnjega in zgornjega, suhega in mokrega, s kolonado in njenim dihanjem med zunaj in znotraj pa ustvari tudi prijetno »sončno past«, v kateri se ob kozarčku tako radi »martinčkajo« stari in mladi. Poteza tega stebriščnega hodnika v prečni smeri vzpostavi pretočnost med obema sosednjima mostovoma, Zmajskim in Tromostovjem, hkrati pa omogoči še eleganten sprehod po senci in po suhem, s krasnimi vedutami izpod stebrišča na območje stolnice in Grajskega griča v ozadju.

Povsem neumestno in nedoumljivo bi bilo, da bi ta v breg trdno usidrana Plečnikova poteza »grške stoe« naenkrat izgubila svoj prostorsko »ontološki« smisel, da bi ji namreč odvzeli breme naravnega podzemnega volumna tržnice (in v ozadju grajskega griča, ki pritiska nanjo). Da bi trgu izvotlili notranjost in bi kamniti Plečnikov »jez« obstal takorekoč »v zraku« ...

8. Tempelj na reki

Podobno je z mojstrovim »Mesarskim mostom«, ki je nekakšen komplet propilejam Šuštarkega mostu, oba pa uokvirjata triado Tromostovja: na strateški točki kot nadstrešen trg poveže oba bregova med seboj in elegantno reši višinsko razliko med njima, z reinterpretacijo templja ustvari dominantno figuro večnostne arhitekture nad reko, prekine in ritmizira (pre) dolgo rečno fasado tržnice ter odpre nove poglede izpod stebrišča na mostu. Enkratne priložnosti, da s tem zaokrožimo celovito Plečnikovo potezo tržnice in mestu tudi na tej točki podarimo izjemno dodano vrednost, enostavno ne bi smeli spregledati. Noben sodoben most, ki se tem principom ne približa, se ne more niti približno primerjati s Plečnikovo zasnovo, pa naj je še tako večje zdizajniran. Beg v navidez nevtralni, »spoštljivi« minimalizem prav tako ne pomaga, tanka mostna plošča pač ne sodi v kontekst klasičnega, tektonskega mojstrovega sveta. ¹⁴ Sodobni arhitekti bi vsaj ponekod morali utišati svoj ego in se natečajo s tako čudnimi izhodišči, ki so možnost Plečnikove rešitve odpisali, pač izogniti. Ali se sploh še kje tako nonšalantno obnašajo z dediščino največjega nacionalnega arhitekta, kot to počnemo pri nas? Drugi narodi bistveno bolje prepoznavajo vrednost svojih arhitekturnih ikon in to od Mediterana do Skandinavije. Katalonci čislajo in tržijo Gaudija, Belgijci Horto, Francozi Le Corbusierja in Finci Aalta.

9. Neumestne mednarodne primerjave

Primeri »podobnih« garaž v drugih mestnih jedrih večinoma niti približno ne zdržijo resnih primerjav. Največkrat ponujena in tudi javno prezentirana je bila tista v Barceloni pod tržnico Santa Caterina arhitekturnega tandema Miralles/Tagliabue. Toda razen programa tržnice ta dva prostora nimata skoraj nič skupnega, podobno kot je težko primerjati obe mesti in zanju predpisovati enake strategije. Barcelonski projekt se sploh ne umešča v primerljivo osrčje mesta, temveč kot ambiciozen tujek in ekstravaganten objekt zasede skoraj celoten kvadratni trg v sredici urbanega kareja. Povsem novo »bitje« prevzame vlogo generatorja, revitalizira okolico in podari novo arhitekturno identiteto sicer anonimnemu trgu, pod sebe pa ob gradnji smiselno pospravi še garažo.

Tudi poglobljena firenška tržnica San Ambrogio na Piazza Lorenzo Ghiberti z ljubljansko nima skoraj nobene zveze. Stoji na deloma že degradiranem robu historičnega mestnega jedra in je, ko na njej ni nobene stojnice, prava betonska puščava z razbito okoliško arhitekturo. Podzemne garaže kot da so »izsušile« prostor nad sabo, ki je postal eden najbolj izpraznjenih ambientov v Firencah.¹⁵ Veliki odprti pravokotni prostor dunajskega trga Am Hof v neposredni bližini središča mesta ima pod sabo starejšo garažo, a je povsem sterilen in neobljuden. Očitno so ga morali žrtvovati za »infrastrukturne« namene.

Primerjavi se zaradi sorodnosti obeh mest na videz še najbolj približa središče avstrijskega Gradca. A prostor sodobne rešitve in izvedbe na območju ob obrežju Mure v višini Acconcijevega »otoka« (klet pod kompleksom veletrgovine Kastner in Oehler na Franz Joseph Kai) je še vedno le prehodni prometni koridor z motečim uvozom v garažo, tudi če je rešil napajanje trgovine in minimalno ureditev parterja za njo. Še bistveno slabša pa je starejša rešitev »spiralne« garaže na trgu Andreas Hofer Platz malo nižje ob Muri (proti Marburger Kai), ki je povsem »zabrisala« prostor okoli sebe, tako s centralnim uvozom, kot tudi z nekaterimi okoliškimi gradnjami.

Tudi sicer sta mesti, čeprav sta si po velikosti in strukturi podobni, različni po svojem značaju, naša bolj »mediteransko-slovanska« Ljubljana pa je v primerjavi z bolj »kontinentalno-germanskim« Gradcem bistveno »mehkejša« in »toplejša«, tudi v prostorskem smislu. Zato posploševanje analogij med njima ni mogoče, kaj šele, da bi delili univerzalne recepte zanju. Ti namreč ne obstajajo, še posebej v arhitekturi ne! Da o primerljivosti, sposobnosti financiranja in natančnosti gradbeno-tehnične operative v obeh državah ne izgubljam besed.

10. Senca biznisa proti esenci prostora

Običajni »argumenti«, da smo nasprotniki garažiranja tržnice (in ostalih spornih ljubljanskih projektov) proti razvoju, napredku, spremembam in podobne neslanosti, so seveda le medijska manipulacija tistih, ki so jim kritične strokovne observacije le ovira pri čim hitrejšem doseganju zastavljenih ciljev.¹⁶ A pogledimo še drugače: kaj pa je garaža pod gradom drugega v primerjavi s tisto pod tržnico, če ne večji, bolj resen in bolj kompleksen, bodočim rodovom namenjen projekt? Da o poglobljanju železnice kot bistvenem prostorskem potencialu mesta, ki ga zagovarjamo že leta, sploh ne izgubljam besed. V primerjavi s točkovnimi »projektki«, ki večkrat služijo le partikularnim interesom, predstavlja edini res dolgoročni urbanistični poseg v Ljubljani. Kdo torej zagovarja razvoj in na kak način? In kakšen razvoj potrebujemo: rapidnega s »turbo« učinki, vezanega le na mandate in politične obljube? Ali morda vendarle dolgoročnega, trajnostnega, zastavljenega z jasno vizijo?

Pa za konec strnimo še ključni argument proti garažam pod tržnico: izkop za namene vulgarno profanizirane funkcije na centralni tržnici v Ljubljani bi bil navsezadnje problematičen tudi v pomensko etičnem smislu. Ali je mogoče, da ta kos mestnega zemljišča ne bi več pričeval o svoji zgodovini? Da bi sredi srednjeevropske prestolnice meni nič, tebi nič odstranili podzemne ostanke obzidja, cerkve, samostana, njunih stavb in zidov ter nenazadnje ostanke pokopanih ljudi? In na ta način prekinili tudi tiho moč prosevanja njihove prisotnosti, njihovih zgodb v današnje življenje, v živ utrip mestne tržnice?



Neumestne primerjave iz tujine: največkrat citiran zgled tržnice St. Catarine v Barceloni, ki z ljubljansko nima skoraj nič skupnega: nov »ikoničen« objekt z garažami zasede vso središčno anonimnega, prometnega trga.



projekti
tržnica

Ta prostor ima poseben čar in globinsko vrednost tudi zato, ker ga še vedno napajajo v podzemnih zidovih akumulirani spomini iz preteklih časov!

Če bi v vsesplošni dobi površne pozabe z banalno potezo garažiranja na grob način porezali korenine prostora, bi s tem izbrisali tudi ves zgodovinski spomin »genius locija«.

Ob vsem povedanem je jasno, da kratkoročni »biznis« in njegove sence nikakor ne bi smele pregaziti žive esence tega prostora!

Opombe:

- 1 Kaže, da je učinek gradbenega stapeda v naši prestolnici poleg galopirajočega zanaša njegovih protagonistov omogočilo nekaj bistvenih momentov: možnost velikega kreditiranja občine, ki je prejšnji župani (-nje) niso imeli (kdo bo po mandatu/tih prezadolženo občino saniral?); večina v mestnem svetu, ki ne glede na argumentacijo povesi vsak še tako utemeljen pomislek; zakonsko sporno financiranje projektov s pomočjo javnih podjetij v lasti občine; medijsko obvladovanje terena in hkratna medijska nedotakljivost vladajočih, apriorno diskvalificiranje civilnih iniciativ, širjenje avtoritete in strahu kot principa vladanja itd.
- 2 Dogajajo se sicer tudi »notranje prenov« mesta, vendar med njimi najbolj izstopajo načrtovalsko gradbeni ekscisi, ki bi jih lahko uvrstili v kategorijo hipertrofiranih XXL: prenapihneni, precedenčni Kolizej, ki noče rušiti le spomeniško zaščitenega objekta (zadnjega te vrste na svetu ...), temveč večkrat tudi zakonodajo; podpopovprečna, a preforsirana Emonika, ki grozi, da bo ukinila dolgoletne ljubljanske sanje, poglobitev železnice; megalomanska Tobačna, ki na pogorišču industrijske dediščine v vilškem okolju planira enajst nebotičnikov; pregaženi Plečnikov stadion, ki je postal izgovor za nastanek novega nakupovalno hotelskega kompleksa; podoben programski in gradbeni prevrat, ki grozi mestnemu kopališču Iliriji v Tivoliju; sledijo pa še predvidene stolpnične okupacije Dravelj, Roške, Vilharjeve, Celovške itd., če omenimo le tiste medijsko najbolj eksponirane in sporne.
- 3 Mesto že danes ponuja bistveno več zgradb in stanovanj, kot pa je povpraševanje samo; po študiji Reurban mobil iz l. 2005 ima Ljubljana le v ožjem mestnem jedru cca. 13000 praznih stanovanj!? K temu prištejmo še njen največji potencial, skrit v samem jedru na cca. 500.000 m² površin, osvobojenih s poglobitvijo železniških tirov, da vseh ostalih degradiranih površin znotraj mesta sploh ne omenjamo.
- 4 N.p. ob načelnih izhodiščih evropske pobude »civitas elan«, znotraj katere naj bi tudi MOL v obdobju med letoma 2008 in 2012 v sodelovanju s štirimi drugimi evropskimi mesti uvajal alternativne vire energije, storitve javnega prevoza, vplival na vedenje udeležencev v prometu, uvajal uporabo telematike itd. Verjetno marsikdo, ki sodeluje pri takem ali podobnih projektih, iskreno deluje v teh smereh, a širša »prostorsko-politična« realnost je žal povsem drugačna ... Ali v primeru širjenja t.i. »peš con« v središču mesta; tudi ta proces je seveda logičen dolgoročni cilj trajnostnega razvoja. A



to se v kulturni sredini dogaja na celovit, uravnotežen, participativen, demokratičen način; ne pa zgolj parcialno in kratkoročno, avtoritarno in enosmerno, »ad hoc« in brez vključevanja prebivalcev, brez pravne osnove in natečajev, ob ignoranci socialno ter zdravstveno šibkih.

- 5 Jan Gehl že desetletja vztrajno gradi humanejšo mestno »življenje med stavbami«, kar mu je najprej uspelo v Kopenhagenu, zdaj pa svoj »know-how« prenaša tudi v druga mesta. Čeprav je danskega arhitekta lani povabilo društvo »Za mesto po dveh«, ki je organiziralo tudi prvi ulični praznik brez prometa na Eipprovi, si ga je v medijskem smislu »privojil« predvsem MOL, ki ga je potreboval za navidezno potrditev svoje prometne politike. Gehl k sreči ni bil pretirano diplomatski in je kmalu po tem, ko je absolviral formalne kurtoaznosti z avtoritetami in spoznal kanček ljubljanske prometne realnosti, ljudem na predavanjih eksplicitno odsvetoval garaže v mestnem jedru, širjenje vpadnic itd. Mesto pa je praznovanje skupnosti brez avtomobilov ob Gradaščici izkoristilo tudi za to, da so jutro zatem tam zarisali modre parkirne površine.
- 6 Zasnovo si je že pred desetletji zamislilo projektivno podjetje Ambient. Projekt garaže, ki je bil že večkrat publiciran, je bil na MOL v prejšnjem tisočletju na idejni ravni sicer že sprejet.
- 7 V Ljubljani pa brutalno, brez zadržkov in brez prepričljivih argumentov padajo tudi mogočna drevesa izjemnih ambientov, kot n.pr. vse vrbe žalujke na Plečnikovem Trnovskem pristanu, ali ključna posamezna drevesa, kot n.pr. platana na Krekovem trgu. S kakšno brezobzirnostjo se ravna z mestnimi drevesi, se lahko prepričate na gradbiščih na Kongresnem ali Krekovem trgu! In kakšen je pravzaprav učinek nekega drevesa? Eno odraslo, 100 let staro drevo višine 25 m s premerom krošnje 15 m ima 1600 m² listnih površin! To ustreza destkratni površini, ki jo pokriva. Učinkuje pa tako, da: filtrira prah v zraku, zmanjšuje škodljive snovi v zraku, ohlaja okolico, ščiti pred vetrom, vlaži zrak, izboljšuje tla in talno vodo, nudi življenjski prostor pticem in ostalim živalim ... In še primerjava: za ohranitev iste funkcije - v primeru odstranitve takega drevesa - je potrebno posaditi 5400 mladih dreves velikosti krošnje okoli pol kubičnega metra!
- 8 Celovit način urejanja prometa je namreč res integralen, dolgoročno zastavljen in se zgolj zaradi sindroma NIMET (»not in my election time«) ne boji »težjih«, a ključnih problemov/projektov mestnega urbanizma, kot sta v Ljubljani poglobitev železnice ali ureditev učinkovitega javnega prometa, »park and ride« možnosti, regionalnih železniških povezav itd. Namesto teh (pol)troši denar za hitre, populistične geste, ki nosijo politične točke in spadajo v kategorijo »kozmetičnih« ukrepov: ureditev »javnega prevoza« ob Ljubljani z dvema »kavalirjema« (sic!), povsem odvečna zamenjava granitnih kock (»da bodo dame lahko hodile v visokih petkah«), katerih tlakovanje je bilo mogoče le kakovostno sanirati (kam so jih »deponirali«?) ali prekritje naravnih peščenih poti ob nabrežjih z nepotrebniimi, velikimi »teraco« ploščami itd. Mimogrede: oglejte si za pokušino klavno stanje med lani položenimi novimi kockami na Prešernovem trgu ter neustrezno izbiro »plastične kulir« fuginje mase nasploh! Jasnó je, da se da »dober biznis« početi tudi na ta način, s seštevkom navidez majhnih projektov. In da ne bo pomote; če bi bile velike teme že urejene, bi bilo verjetno umestno reči: no, zdaj pa dajmo zrihtat še tole (a seveda na strokovno bolj premišljen način)! Če je dovolj denarja in je dolgoročna strategija jasna, pa lahko tudi paralelno.
- 9 Za droben primer in simptomček te trditve si vzamimo prilogo sobotnega Dela »Na kolesih«, razširjeno čez več kot ducat strani. V časih tranzicije je predstavljala najzajetnejši komercialni dodatek sicer »kulturnemu« časopisu, ki je kulturo samo razgrnil na eni do dveh straneh. Z recentno krizo je priloga malo skopnela, njene kolumne pa prevzemajo »emancipirane« ženske.
- 10 Čeprav mnogi »intelektualci« v svoji težnji po metropolitanski Ljubljani »podeželsko« poreklo in mentaliteto Slovencev omalovažujejo (kar je lahko tudi indic na njihov kompleks za(s)trtega provincializma), nekateri še kako radi pridejo po košaro na kmetih pridelanih izdelkov, seveda pa tudi na družabni defile, pa še na kavico in klepet z naključno srečanimi znanci.
- 11 Današnja asfaltna prevleka seveda nikakor ne pomeni, da ne bi bilo smiselno tlakovanja in urbane opreme urediti na novo, bolj žlahtno in lepše, upoštevajoč zarise zgodovinskih plasti pod tržničnim površjem. Na novo oblikovati tudi premično opremo, predvsem ponesrečene (kričeče rdeče) stojnice na vzhodu, ter poskrbeti tudi za prenovo ponudbe (vsaj) v tem delu tržnice: namesto cenenega tekstila in kiča ponuditi kakovostne in avtohtone izdelke, povezane z izvirnim oblikovanjem v razponu med tradicijo in moderno.
- 12 Neartikularno slepo fasado Mahrove hiše je seveda potrebno urediti, zelo verjetno tudi dozidati. Vendar gre tu za zelo občutljive urbanistične smeri in sledi starega srednjeveškega obzidja, ki bi se ga morali lotiti veliko bolj občutljivo: najprej s poglobljenim branjem večplastnega konteksta, potem s senzibilno nadgradnjo, prizidavo oz. interpretacijo. Več ali manj konfekcijska trendovska stavba (z leseno oblogo?), ki bi lahko stala skoraj kjerkoli, sem pač ne more prinesiti posebne dodane vrednosti.
- 13 Mimogrede: tudi iz te smeri bi bilo treba ozvestiti in nadgraditi zanimivo veduto proti Grajskemu griču na jugu: med zaključkom padajoče Resljeve in Mahrovo hišo zeva nad Zmajskim mostom in začetkom Plečnikovih tržnic neartikularna praznina. Prav tam je nekoč zelo verjetno stal okrogli stolp mogočnega obzidja.
- 14 Paradoksalno so se Plečnikovi ideji mostu z baldahinom na natečaju še najbolj približali avtorji iz biroja SVA, ki sicer ne slovijo po prilagajanju kontekstu, tokrat pa so presenetili z duhovito reinterpretacijo mojstrove teme v sodobni izvedbi.
- 15 Žalostno domačo primerjavo in hkrati resno opozorilo Ljubljani predstavlja nova Mariborska tržnica, za katero domačini pravijo, da je pravzaprav že umrla (žrtvovana na vseh možnih etažah betona), čeprav se je komaj rodila. Ponovno enkrat se je izkazalo, da je za tako občutljivo lokacijo in program potrebna dobra projektna naloga in posebna senzibilnost, na kar smo opozarjali že ob natečaju. Tudi ambiciozno dizajnirani, dragoceni senčniki resnega problema tega prostora seveda ne morejo prikriti.
- 16 Za ilustracijo naj omenim vsaj primer, ki je za »medijsko gonjo« proti angažmaju drugače mislečih prav simptomatičen, saj brezskrupulozno zamenjuje »rablje in žrtve«, vzroke in posledice, s tem pa zavestno zabrisuje tudi jasno argumentacijo v boju za ohranitev javnega interesa. Po tako spervertirani »logiki« naj bi bili »gverila« vsi tisti, ki opozarjajo na eklatantno, večkratno kršenje zakonodaje (in s tem tudi javnega interesa), ne pa oni, ki to počnejo ali takšno početje podpirajo. Ob izdaji zadnjega AB, posvečenega bolj poglobljenemu obravnavanju Kolizeja, nas je (vse avtorje člankov?) ob izidu revije na tak način napadlo pred leti še relativno uravnoteženo (da ne rečem kritično) uredništvo Trajekta (v uvodniku 26.01.2009), ki je danes le še senca objektivnega, strokovnega poročanja: »Projekt za Kolizej je prekinil apatijo in indiferentnost, ki sta zaznamovali obdobje tranzicije. Ljudje so v Kolizeju prepoznali otipljivo spremembo, ki bi v mesto lahko prinesla novo kvaliteto. Na volitvah so podprli župana, ki je v programu obljubil še več projektov, ki naj bi bivanje v mestu naredili privlačnejše, kar je pravica vseh meščanov. Francoski filozof Lefebvre je 'pravico do mesta' opisal kot pravico vsakogar do »urbanega življenja, do obnovljene centralnosti, do prostorov srečevanj in izmenjave, do življenjskih ritmov in časovnih rab, ki omogočajo polno uporabo ... trenutkov in prostorov.« Ali ni ta pravica danes v Ljubljani še najbolj ogrožena zaradi aktivizma, kadar si aktivisti lastijo pravico do tolmačenja 'javnega interesa'? Pobude, ki 'javni interes' kratkovidno zlorablajo za promocijo svojega videnja problemov so prešteviline. Nastopajo kot gverila, ki si prizadeva za ureditev zgolj posameznih ambientov po svojih merilih: od tržnice do Kolizeja. Urejanje mesta na podlagi specifičnih meril določene skupine ljudi ni nujno bolj demokratično in pošteno, niti ne zagotavlja kakovostnejših rezultatov.«



garažna hiša pod tržnico

simptom rušenja pravne in socialne države

janko rožič

Projekt garažne hiše pod ljubljansko tržnico je in bo preizkusni kamen zrelosti stroke, ozaveščenosti javnosti in odprtosti politike. Na eni strani imamo zelo dobro delujoč trgovski prostor v izjemnem arhitekturnem okolju, na katerega bi bilo treba paziti, kakor na punčico lastnega očesa, na drugi strani pa projekt, ki urbanistično in arhitekturno ni usklajen z najsodobnejšimi spoznanji stroke. Umeščanje garaž v ožje zgodovinsko središče mesta ustvarja dodaten osebni promet, slabša bivalne pogoje, ogroža zdravje prebivalcev in zanemarljivi javni promet, kar je v nasprotju ne le z načeli trajnostnega razvoja urejanja mest, temveč tudi z že sprejetimi evropskimi smernicami. Projekt nima, niti ne more imeti jasno definiranih rokov, kajti nastaja na enem od arheološko najbolj bogatih območij Ljubljane, kjer upravičeno lahko pričakujemo izjemne najdbe, ki pa zahtevajo ne le svoj čas, temveč tudi prostor za možno predstavitev »in situ«. Ne nazadnje ni dorečena niti finančna konstrukcija, saj naj bi soinvestorja poiskali šele po pridobitvi gradbenega dovoljenja. In to kdaj! V času svetovne recesije, ki trdovratno vztraja (globalno), in pretiranega zadolževanja mesta, ki nenehno narašča (lokalno). V primežu dveh, medsebojno neugodno, če ne kar katastrofalno, sovpadajočih procesov.

Arhitekturni in kulturni vidik

»Trnovska ciza ... se potaka po granitnih kockah mestnega trga že stoletja, ob svitih in zorah, ko luči pri nadškofu in županu še niso prižgane.«

Željko Kozinc, Dobimo se na tržnici, 1999

Ljubljanska tržnica je velika posebnost, kaj posebnost, prava znamenitost Ljubljane! Ne samo zaradi arhitekta Plečnika, ki je z dvema dolgima stebriščema po vzoru starogrške stoe povezal raznorodni sklop trgov ob nabrežju Ljubljane v raznolik, a enovit, prostor tako mojstrsko, da ga nekateri kličejo kar Plečnikova tržnica.

Škofijska palača z baročnim arkadnim dvoriščem ima renesančno osnovo, popotresna Kresija klasicistično, najbolj dominantni stavbi, stolnica, rimskega jezuita Pozza in semenišče furlanskega arhitekta Martinuzzija, pa kažeta svoj baročni značaj, in pričata, da smo v jedru ljubljanskega baroka, ki mu poleg Robbovih angelov in Qualijevih fresk, piko na i dajeta najstarejša semeniška knjižnica in napis nad portalom semenišča VIRTUTI ET MUSIS. Ta napis, posvečen Kreposti in Muzam, nas po bližnji pripelje v srčiko znanstvenega in umetniškega delovanja Academie Operosorum in mojstrov, ki so se upravičeno imenovali dejavni. Po vzoru italijanskih akademij sta jo na božični večer daljnega leta 1693 ustanovila dva široko razgledana moža, županov sin Janez Gregor Dolničar iz Ljubljane in Janez Krstnik Prešeren, daljni Francetov sorodnik iz Hraš na Gorenjskem. Prešerna, prvega predsednika, doktorja filozofije in teologije so klicali Knez znanja. Dolničar, srce in duša ljubljanskega baročnega preporoda, ki je doštudiral pravo na najstarejši evropski univerzi v Bologni, pa je dobrih deset let pred ustanovitvijo akademije izdal prvi teoretični spis o naši umetnosti Historia Cathedralis Ecclesiae Labacensis. S svojo Zgodovino ljubljanske stolne cerkve ni segel le v zgodovino, posegel je tudi v prihodnost stolnice. Z mlajšim bratom, Janezom Antonom, stolnim dekanom, sta dosegla, da so začeli zidati novo baročno stavbo. Res je bil, ka-

kor so ga klicali operozi, Providus, Spredvidevni, mož beseda, ki je predvidel in videl naprej. Akademija je delovala nekaj desetletij. Od prvega večjega baročnega arkadnega dvorišča škofije do zadnjega dejanja, postavitve Robbovega vodnjaka, pri katerem je še čutiti neposreden vpliv dejavnih, je preteklo skoraj pet desetletij, njihovo delo pa odmeva že stoletja. V svoj delovni krog so pritegnili najboljše mojstre v vrhu baročnega razvoja. Rimski arhitekt in slikar Andrea Pozzo je prispeval idejni projekt za stolnico po vzoru rimske baročne cerkve Il Gesu. Furlanski slikar Giulio Quaglio je bil zadnji pravi baročni slikar fresk, ki se je uspešno upiral secco tehniki. Hkrati pa so uvažali domače mojstre, Zamerla, Jugovica in kasneje najbolj uveljavljenega Gregorja Mačka. Povezali so univerzalni razvoj (genius aevi) in lokalno okolje (genius loci) ter ustvarili ne samo nove ulice, trge, stavbe in ustanove, temveč tudi nov pojem, ljubljanski barok.

V semenišču sta tržnica v pritličju in knjižnica v nadstropju, telesna in duhovna hrana na istem mestu. Stavba se imenuje »seminar«, saj »sem« v starogrškem jeziku pomeni znak in znamenje, »semen« v latinščini pa dobesedno seme. To je posebej pomenljivo če se zavedamo pomena »semantike«, ne le lingvistične in vse bolj popularne računalniške, temveč predvsem prostorske. Kresijo, nekdanji okrajni urad, so po velikonočnem potresu leta 1895 na mestu nekdanjega špitala, v katerem sta v času reformacije slovenščini pridigala že Primož Trubar in Jurij Dalmatin, zgradili po načrtih graškega arhitekta Leopolda Teyerja v neorenesančnem, »nemškem« slogu podobno kot Filipov dvorec onkraj špitalske, današnje Stritarjeve ulice. Po potresu se je pokazala prelomnica: menda je bilo odločeno, da se bodo med centrom in Gradiščem gradile »nemške«, med Frančiškani in železniško postajo pa »slovenske« hiše. Dva genija slovenskega kiparja Repiča držita mestni grb nad balkonom in vhodom v Kresijo. Dve veliki vogalni stavbi sta bili postavljeni na ključnem mestu, mogočen nemški portal na ravni poti do mestne hiše. Vendar pa so se stvari, kakor večkrat v zgodovini, ki ima rada stranska vrata, zasukale drugače. Ne samo zato, ker so »Nemci« stavili na historični neorenesančni slog, ki je bil v svojem jedru nazadnjaški, »Slovenci« pa na moderno in napredno secesijo. Po velikem potresu je brez velikih besed, toda v ritmu dejanj, pod taktirko modrega vodenja župana Hribarja na mestu nemškega Laibacha zadihala moderna slovenska Ljubljana.

Vsako nepremišljeno premeščanje mestne administracije, vsako prodajanje in spreminjanje Kresije v hotel, predvsem zato bi bila potrebna parkirišča v tem delu mesta (o tem se je že govorilo, ne le po kuloirjih, tudi zapisalo se je že, in to ne v pisarnah mesta, kjer nekateri strumno pazijo, temveč na uradnem sestanku ministrstva za kulturo), bi bilo grobo poseganje v nevarna razmerja okoli centra, v katerem se srečujeta duhovna in posvetna oblast, v razmerja, ki odločajo odprtih razmerah ali zaprtih zamerah, o razvoju ali razkroju, grajenju ali rušenju v tem mestu. To je pravi epicenter, če smo že na potresnem območju.

V podrobnejšo zgodovino mesta, ki je hkrati tudi duhovno in človeško najbolj živa točka celega mesta, sem segel zato, da bi ponazoril, kako iz enega samega srečanja lahko vstane in nastane prostor, v katerem dejanja zares dejavnih odmevajo še stoletja, in kako razvoj iz enega samega mesta lahko prenovi celo mesto.

Vendar pa na tržnici ne gre toliko za njeno arhitekturno obrobno, čeprav je ta s Plečnikovo potezo dosegla svetovno slavo, ne le za formo in funkcijo, temveč predvsem za vsebino, za sredino, ki naj zaobjame oba pomena besede, sredino odprtega prostora in sredino ljudi, ki se tukaj srečujejo. Na prostoru odprtega trga se odvija prosto srečevanje ljudi, menjava dobrin in posredovanje ključnih vsebin, med podeželjem in mestom, naravo in človekom, družbo in posameznikom. Na ljubljanski tržnici, ki še diha z naravnim zaledjem, še vedno lahko kupimo pridelke neposredno od proizvajalcev, namesto preko globalnih megatržnic. Koga moti tisto, za kar si v 21. stoletju drugih večjih mestih na novo prizadevajo?

Če je Ljubljančanom, vsaj tistim, ki se zavedajo kvalitet urbanega življenja, zares kaj skupnega, je mogoče to, da gredo vsaj enkrat na teden na tržnico

projekti
tržnica