

> Kar se je zgodilo mestu Ljubljana, se ne da popraviti.

Milan Zdravko Kovač (rojen 1940 v Celju) je slovenski arhitekt, urbanist in mednarodno priznani strokovnjak za zaščito arheološke dediščine. Diplomiral je na Fakulteti za arhitekturo v Ljubljani in se nato izpopolnjeval v Stockholmu. Večino svoje poklicne poti je deloval v tujini, predvsem na Švedskem, kjer je leta 1966 ustanovil lastni arhitekturni biro. Njegovo delo je segalo od arhitekturnega projektiranja v Evropi, Aziji in na Bližnjem vzhodu do razvoja inovativnih sistemov za zaščito arheoloških najdišč in situ, ki so bili uporabljeni pri pomembnih spomenikih v Egiptu, Italiji, Indiji in na Kitajskem.
Njegov prototip zaščite podzemne kulturne dediščine E! 1586 (arch-in-situ) je bil patentiran. V Sloveniji je znan tudi kot zavzet zagovornik varovanja kulturne dediščine ter kritičen sogovornik pri vprašanjih urbanega razvoja Ljubljane. Za dolgoletno strokovno delo je dvojec Kovač-Kerševan leta 2025 prejel platinasti svinčnik, najvišje priznanje Zbornice za arhitekturo in prostor Slovenije. Njuno delo zaznamujejo etična drža, družbena odgovornost in predanost ohranjanju prostora za prihodnje generacije.
Življenje danes 86-letnega arhitekta, ki je večino strokovnega dela opravil iz Švedske, kjer je že leta 1966 ustanovil podjetje Milan Kovač Arkitektkontor AB, je že zarana zaznamovala vojna tragedija.

MILAN ZDRAVKO KOVAČ, ARHITEKT

ŽUPAN JANKOVIĆ in institucije uničujejo kulturno dediščino

Pod vodstvom institucij, ki bi morale skrbeti za zaščito kulturne dediščine, se sistematično uničujejo arheološka najdišča 5.000-letne zgodovine v Ljubljani, je prepričan arhitekt Milan Zdravko Kovač. Za predloge mednarodno prepoznavnega strokovnjaka, ki je ustvarjal tudi v Egiptu, Indiji, Italiji in na Kitajskem, pri ljubljanskih mestnih oblasteh ni posluha. Predlogi za zaščito in predstavitev kulturne dediščine, posege izboljšav v mestno tkivo, ki sta jih skupaj s pokojnim Petrom Kerševanom kar 15 let predstavljala županu Zoranu Jankoviću, so bili praviloma preslišani ali pa so bili izrabljeni za različne plagiate, je povedal za Domovino.

PETER AVSENIK JERNEJ PRELAC / DOMOVINA

Pot vas je vodila od Švedske in Egipta do Indije, Šrilanke in Kitajske, kjer ste sodelovali pri zahtevnih konservatorskih projektih. Kaj ste iz teh svetovnih izkušenj prenesli v svoj pogled na ljubljanski urbanizem?

Rekel bi, da sem bil v življenju vsepovsod tujec. Imel sem čudovite izkušnje iz Švedske, od koder sem dobil veliko pomoči že v času študija. Tam sem dokončal postdiplomski študij v KKH (Kungliga Konst Högskolan), del moje diplome leta 1968 pa so bili japonski vrtovi in urbanizem Stockholma.

Z arhitektom Petrom Kerševanom sta desetletja opozarjala na urbanistične in kulturne probleme Ljubljane ter pripravljala alternativne rešitve. Zakaj številni vajini predlogi nikoli niso bili uresničeni ali vsaj upoštevani?

Prvi projekt, ki sva ga predstavila županu Zoranu Jankoviću in vodstvu občine, je bil srednjeveški muzej pod Vodnikovim oziroma Krekovim trgom. Predlog sva pripravila, še preden so arheologi začeli kopati. Obstaja namreč čudovita dokumentacija iz srednjega veka, ohranjeni so načrti. Takrat sva želela preprečiti kanalizacijo skozi najpomembnejše srednjeveško arheološko najdišče. Župan je bil najprej navdušen in nama je dejal, naj projekt dopolniva, da bo povezan z vzpenjačo in gradom. Potem pa si je premislil in izvedbo najinega predloga dal projektantu garaž pod tržnico.

Drugi projekt je bil rimski muzej pred severnimi emonskimi vrati, na

 L. 5, ŠT. 252, STR. 30-33.

Kongresnem trgu, vzporedno s Slovensko cesto, ki se je sicer realiziral, a so ga priredili po svoje. Postal naj bi muzej Emona z uporabo najmodernejše muzejske tehnologije. Že v nekaj letih se je preimenoval v Chopinov podhod z njegovim doprsnim kipom pred javnimi stranišči. Danes je vremensko zatočišče kraljev ulice.

Idejo o emonski poti skozi Ljubljano, ki bi od emonskega podzemnega muzeja povezovala emonske spomenike, Narodni muzej in lapidarij, kasneje pa tudi izkopanine pred Dramo in pod NUK II, so nama ukradli.

Leta 2009 so odkrili in testno izkopali del kolišča na Špici. Izdelala sva predlog podzemnega koliščarskega muzeja in arheološkega parka, ki bi se povezal z botaničnim vrtom. Za projekt so se zavzeli tudi Slovenska akademija znanosti in umetnosti in strokovnjaki. Po direktivi župana je projektu nasprotoval Zavod za varstvo kulturne dediščine Ljubljana, pa tudi ministrica za kulturo in direktorica Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije (ZVKDS) Jelka Pirkovič ter Muzej in galerije mesta Ljubljane (MGML), ki je izvajal izkopavanja. Takrat so enostavno uničili kolišče, in to prav v času, ko so bila kolišča uvrščena na seznam Unescove kulturne dediščine. Za Ljubljano je to tragična izguba, saj kolišča v središču mesta nima nobena evropska prestolnica.

Zakaj je šlo stališče SAZU in stroke tako v nos mestnim oblastem?

Denar. Treba ga je bilo porabiti. Takrat nisem razumel, zakaj arhitekt Špice takoj ne odstopi, kot to zahteva etični kodeks njegove profesionalne organizacije. Zakaj ne spremeni projekta ureditve parka na Špici in zakaj Mestna občina Ljubljana ne razpiše novega natečaja po edinstveni najdbi, ki jo je v svoji trilogiji Bobri že leta 1943 predvidel Janez Jalen. Mogoče zato, ker sem večinoma delal v tujini, v Ljubljani pa sem tujec, čeprav je tujec tudi naš župan. Nikakor ne morem razumeti, da so oblastniki v Ljubljani zavračali najin projekt podzemnega muzeja koliščarjev nad testnim izkopom 30 kvadratnih metrov z navedbo, da ga s Petrom Kerševanom nisva sposobna izvesti. In to kljub obisku slovenskih arheologov na konvenciji Mednarodnega sveta za spomenike in spomeniška območja (ICOMOS) v Xianu in ogledu največjega podzemnega muzeja na Kitajskem, ki sem ga dokončal leta 2006, in kljub izvedbi zaščite ter predstavitve arheologije v cerkvi sv. Jurija na Legnu v Šmartnem pri Slovenj Gradcu, ki uspešno deluje od leta 1994.

Kjerkoli sem delal na področju zaščite kulturne dediščine, sem jo jemal kot svojo in se zavzemal za njeno zaščito in ohranitev. Prav tako sva se s Petrom borila v Ljubljani, a brez kakršnegakoli rezultata. Lažje je bilo v tujini.

In to praktično po vsem svetu.

Tako. Imel sem podporo Švedske. Za projekt zaščite Keopsove ladje v Egiptu se je zavzela organizacija World Ship Trust pod vodstvom princa Philipa. Ta se sicer ni realiziral zaradi umora predsednika Sadata, njegov naslednik Hosni Mubarak pa z nekdanjimi kolonizatorji ni hotel sodelovati. Pa vendar se je moje delo v Egiptu nadaljevalo kar deset let s podporo legendarnih arheologov, kot so Christian Desroches Noblecourt in drugi, na zaščiti grobnic v Luksorju.

Zdi se, da ste mnogi slovenski strokovnjaki v tujini bistveno bolj priznani kot doma.

Deloma gre gotovo za grozno nevoščljivost. Obupno je. Ne gre za projekt kot tak, pač pa za to, kdo ga je naredil in kdo bo zanj dobil denar. Zato me je toliko bolj presenetilo, ko sva lani s Petrom Kerševanom prejela platinasti znak za življenjsko delo – najvišjo nagrado arhitekturne zbornice.

Navkljub vsem najinim opozorilom se je v naši prestolnici uničevala arheološka dediščina prazgodovine, Rimljanov, zdaj pa so na vrsti srednjeveške ostaline pod Krekovim in Vodnikovim trgom. Gre za sistematično uničevanje ostalin narodov, ki so živeli in živijo v našem mestu. Čeprav ni bilo potrebe, so prekopali celotno mesto. Za naše potomce arheologe, za raziskave naše preteklosti z danes neznano tehnologijo v hitrem razvoju ni ostalo nič.

Zakaj menite, da gre za sistematično uničevanje?

Gre za sistematično uničevanje naše kulturne dediščine pod vplivom župana in slovenskih institucij, tudi Zavoda za varstvo kulturne dediščine, ki nima nobene besede in deluje po navodilih. Enemu od direktorjev Zavoda za varstvo kulturne dediščine sem ob neki priložnosti dejal, da bi si želel, da bi zavod deloval samostojno in strokovno, pa mi je dejal, da sem strahotno naiven. Vodja zavoda je zapisal, da je 'med tnalom in nakovalom' – zlomili so mu hrbtenico.

V knjigi Izgubljena Ljubljana pišete o 'trnovi poti' idejnih zamisli dvojice Kovač-Kerševan. Kateri projekt vas najbolj boli, ker je Ljubljana z njo izgubila pomembno priložnost?

Najhujše je gotovo uničenje kolišča. V nobenem evropskem mestu ni 5.000 let starega kolišča v središču prestolnice. To je bil čas, ko se je v Egiptu gradila piramida. Ta poteza je bila meni nerazumljiva. Takrat sva s Petrom Kerševanom pisarila ministrici za kulturo Majdi Širca in direktorici ZVKDS Jelki Pirkovič. Prosila sva, da se zaustavi gradnja in uničevanje kolišča in naj se skliče mednarodni posvet za njegovo ohranitev. Vse zaman.

In ni bilo posluha ...

Namerna aroganca. Isto je bilo z muzejem Emone pod Kongresnim trgom. Zgrajen je bil sicer delno s tujimi sredstvi, danes pa ga ni več. Ostala je le maketa Emone, turistov in drugih obiskovalcev ni videti. Ostal je tudi z marmorjem obloženi prazen Chopinov podhod, občasno z ostalinami kraljev ulice, ki tam vedrijo pred mrazom in vročino. O namenu ohranitve rimske kanalizacije, ki je potekala pod zgradbo Šumi po zgledu ohranjene kanalizacije v knjižnici v Celju, ni ne duha ne sluha. Tam je trgovina Lidl, za dostop iz garaže v trgovino pa so prebili emonski obrambni zid – navkljub vsem konvencijam, ki jih je podpisala slovenska vlada.

Večkrat ste opozorili na problem neustreznih posegov v zgodovinsko jedro Ljubljane, tudi pri železniški postaji in tržnici. Kaj vas najbolj skrbi?

S Petrom Kerševanom sva leta 2018 izdala brošuro »Drugi tir Koper–Divača. Kako naprej? Ljubljansko železniško vozlišče in Fabianijev obroč«. Opisala sva zgodovino železnic na Slovenskem vse od leta 1848, ko je v Ljubljano prisopihal prvi vlak. Analizirala sva razvojne možnosti železniškega potniškega in tovornega prometa, ureditev ljubljanskega železniškega vozlišča ter povezavo železniškega in cestnega prometa.

Leta 2020 je bila med vlado in mestom podpisana tudi pogodba, da se železnica v Ljubljani poglobi. A prišla je epidemija, s tem pa evropski denar, ki



ga je bilo treba takoj zapraviti in razdeliti. Tako so po nepotrebnem posodobili železnico od Dolgega mosta do pivovarne Union. Minister je dejal: najprej posodobitev, nato poglobitev. Ni pa povedal, kako s površine v kratki razdalji do železniške postaje poglobiti v kletno etažo kompozicije predvidenih 450 tovornih vlakov dnevno. Torej en vlak vsake tri minute, podnevi in ponoči. Takrat sva s Petrom zapisala, da je to najbolj škodljiv projekt, z nepredvidljivimi posledicami. Takrat je imela Slovenija možnost pridobiti od EU ves denar, ne le za projektiranje, pač pa tudi za izvedbo železniške obvoznice v Ljubljani. Pa ga niso hoteli.

Leta 2021 sva izdala brošuro »Zelena Ljubljana ali razkosana betonska džungla. Opomin pred prometnim infarktom«. Opozarjala sva na stihijsko planiranje brez državnega prostorskega načrta, ki bi moral biti osnova dolgoročnega načrtovanja, na škodljivo odprodajo zemljišč tujcem, pa tudi na prodajo strateško najpomembnejših zemljišč Madžarom in Slovakom. To namreč ogroža razvoj železnic. Prav tako sva opozarjala na posledice železniških vpadnic v mesto s protihrupno zaščito oziroma ograjami, ki režejo mesto na pet delov.

Arhitekt Janez Koželj, tedaj podžupan, je takrat zapisal, da severna obvoznica ni več mogoča.

Da, ker so se naselja razvila. Naj pa spomnim, da je bila severna obvoznica zgrajena že v času prve svetovne vojne, Nemci so jo med drugo svetovno vojno celo obnovili, da so povezali Štajersko in Gorenjsko. A po vojni so jo demontirali in poslali v Sarajevo. Ko je Koželj dejal, da severna obvoznica ni več mogoča, sva predlagala južno-vzhodno različico in referendum, da javnost odloči o poteku železniških prog in razvoju mesta.

Leta 2023 sva izdala tretjo brošuro »Kaj pa južno-vzhodna obvoznica, gospod župan?«. Območje ob južni avtocestni obvoznici izven Nature 2000 je redko naseljeno, z avtocesto je že ekološko degradirano, poseg v podtalnico z viaduktom bi bil sprejemljiv in nosilnost tal ni problematična. Tudi geologija terena ob že izvedenem predoru cestnega obroča je znana. Gradnja južno-vzhodnega železniškega obvoza ne posega v mestno jedro in ob gradnji ni moteča. Odgovora ni bilo. Na vprašanje novinarja Reporterja je mestna občina odgovorila, da južno-vzhodnega poteka železnice za tovorni promet sploh niso obravnavali. V televizijskem programu Tarča pa je bilo nato razkrito, da so parcele južno od avtocestne obvoznice v lasti županove družine in njegovih prijateljev. Tam naj bi zgradili ekskluzivno stanovanjsko naselje.

Opozorili ste, da je tovorni promet eden največjih onesnaževalcev in povzročiteljev bolezni.

Zdravnica dr. Metoda Dodič Fikfak je že leta 2018 opozorila, da je bila železnica že takrat najhujši onesnaževalec ter zaradi vibracij in zraka največji povzročitelj bolezni in smrti občanov.

Gre predvsem za tovorne vlake?

Drži. Slovenske železnice načrtujejo 750 metrov dolge kompozicije tovornih vlakov. Negativne vplive na okolje bi ublažili s protihrupnimi ograjami. Meritev o posledicah sanacije južne železnice od Dolgega mosta do pivovarne Union, obdane s protihrupno ograjo, še ni. Poleg tega bodo te ograje na železniških vpadnicah, tako kot nekdaj srednjeveška obzidja, razrezale mesto na pet delov. Vsak segment se bo urbanistično in socialno posebej razvijal v ločen geto. To je čista blaznost.

Pri vsem tem pa ni niti državnega prostorskega načrta, ki bi moral biti osnova za kakršnokoli projektiranje. Potek tirov za osebni in tovorni promet bo določen v državnem prostorskem načrtu pred iztekom leta 2025, je obljubila Alenka Bratušek januarja lani. Do danes nič od tega.

Vsi regionalni in mednarodni avtobusi vodijo v Fabianijev obroč. Ta se dotika potniškega centra na Masarykovi ulici. Logično bi bilo, da je avtobusni terminal umeščen ob Masarykovi ulici. A zemljišče na vzhodni strani so prodali Slovakom, na zahodni strani pa Madžarom. Prostora za avtobusni terminal ni bilo, namestili so ga ob Vilharjevi cesti, do tja pa je urejena prometna pentlja iz Fabianovega obroča, ki podaljša pot avtobusov in poveča onesnaževanje ter stroške.

Avtobusni terminal ob Vilharjevi cesti je projektiran. Ugotovili so, da število peronov ne zadostuje, možnost povečanja na levo in desno ob Vilharjevi cesti pa ni mogoča zaradi Emonike na zahodu in Vilharije na vzhodu. Zato so se odločili, da ga preimenujejo v severni avtobusni terminal, ob Masarykovi cesti pa namestijo še manjkajočih petnajst peronov – južni avtobusni terminal. In ker širjenje severnega in južnega terminala ni mogoče, avtobusni promet pa se bo povečal za kar 50 odstotkov, bomo dobili še tretji avtobusni terminal.

V primerjavi s podobnimi projekti v evropskem merilu je garaža pod tržnico neverjetno drag projekt.

V Salzburgu, ki je v tem pogledu primerljiv z Ljubljano, so garažo zgradili pod grajskim hribom. V Ljubljani vedo, kakšna je geologija grajskega hriba, kakšni so pogoji gradnje, saj so skozenj že zgradili predor.

Na občini v Salzburgu sem povprašal po ceni parkirnega mesta pod grajskim hribom in povedali so mi, da je stalo 17.500 evrov. Za parkirno mesto v garaži pod Kongresnim trgom je zadnji podatek 35.000 evrov, ni pa dokončen. V garaži so že vidne sanirane razpoke, ki jih povzroča sesedanje tal proti Ljubljanici.

Če se sprehodite po ozkih ulicah med stavbami Kongresnega trga proti Ljubljanici, opazite vertikalne razpoke ob okenskih odprtinah in

ob vhodnih portalih. Zgradbe počasi drsijo proti Ljubljanici. Potrebna bo izredno draga sanacija.

Še bolj tvegan projekt je garažna hiša pod Plečnikovo tržnico. Dejali ste, da bi lahko tam izkopali kvečjemu do ene etaže. Zakaj?

S Petrom Kerševanom sva leta 2010 predlagala posodobitev tržnice brez garaž. Prostoru v kleti in pritličju Mahrove hiše sva dodala eno samo kletno etažo med dvojnim obzidjem in nekdanjim poslopjem samostana, kasneje liceja, ki ni bil nikoli pozidan. Skupaj gre za 2.090 kvadratnih metrov, dodale bi se lahko tudi obokane vinske kleti nekdanjega samostana, primerne za prodajalne v zgodovinskem ambientu. Za dovoz v kletno etažo sva predlagala izvedbo s Poljanskega nasipa pod Kopitarjevo ulico, kjer zaradi terena klančine niso potrebne, varovan pa je tudi ambient Plečnikovih arkad.

Potres leta 1895 je razrušil nekdanji samostan, kasneje licej, tako da je bilo treba zgradbo podreti. Ruševine na površju so odstranili in z njimi napolnili kleti z ohranjenimi oboki. Mahrova hiša in semenišče sta bila poškodovana, a ohranjena. Razlog bi bil lahko v tem, da je morda potresna prelomnica ravno pod površjem samostana, kar seveda povzroča težave pri načrtovanju garaž.

Pod tlakom tržnice je v frančiškanskih arhivih dokumentiranih devetnajst grobnic z 280 pokojniki. Grobnice so po pogodbi drago plačali frančiškanom, ki so se obvezali moliti za duše rajnih vse večne čase. Čeprav so se frančiškani odselili, po mojem mnenju srednjeveška pogodba še vedno velja. Frančiškani morajo še vedno čuvati mir pokojnikov in izpolnjevati pogodbene obveznosti. Če pa so obveznosti prenesene na novega lastnika, Mestno občino Ljubljana, bi za pokoj vernih duš moral moliti župan.

V ozadju gradnje garažne hiše naj bi bila zamisel o parkirnih mestih za bodoči hotel.

Iniciativa »Tržnice ne damo« ima dokument, da je to namenjeno kupcu Kresije, kjer naj bi nastal hotel s petimi zvezdicami. Čeprav bi že zdavnaj lahko zgradili parkirišče pod gradom, ravno tako blizu Kresije, župana to ne zanima. Nikoli nisem razumel razloga, saj je izvedba garaže pod grajskim hribom veliko cenejša.

Bi se tudi v primeru te garaže lahko ponovil scenarij s Kongresnega trga, da bi poslopja začela drseti proti Ljubljanici?

Problem podtalnice izpod grajskega hriba, ki vdira pod Vodnikov trg, je neprimerno večji kot podtalnica izpod Šišenskega hriba na Kongresni trg. Zato bi bilo treba poslušati stroko. To je jasno tudi laiku, ki se sprehodi po že sedaj poškodovanih Plečnikovih arkadah, ki jih varuje Unescova zaščita vpisa na seznam svetovne dediščine. Tveganje poškodovanja betonske obloge Ljubljanice obstaja.

Ko bi bila garaža zgrajena, bi se morala voda iz grajskega hriba nekako izogniti tej »kocki« in bi prizadela okoliška poslopja in Plečnikove arkade.

Strokovnjak Franc Maleiner je jasno povedal, da bi morala nad to garažo stati visoka stolpnica, da bi jo obtežila. Enostaven račun pokaže, da bo podtalna voda dvignila to garažo. Volumen ni zadosten, da bi zaustavil delovanje vode. Poleg tega bo voda našla pot med semeniščem in garažo ter pritiskala neposredno na Plečnikove arkade. To potrjujejo že dosedanje izkušnje. Vodni tok se bo usmeril tudi proti stolnici.

Arkade so bile zgrajene med vojno, leta 1943. Leta 1992 so se že pojavile velike razpoke. Ugotovili so, da je voda izprala pesek pod temelji. Potrebna je bila temeljita sanacija. Hude poškodbe so opazili tudi na semenišču. Predvsem na freskah knjižnice, spomeniku državnega pomena, so nastale poškodbe pri gradnji steklene brvi, prve etape gradnje garaž pod tržnico, ki je nadomestila Plečnikov Mesarski most.

Če bi lahko danes uresničili eno Plečnikovo idejo za Ljubljano, katera bi to bila in zakaj?

Najprej bi to stekleno brv pri tržnici prestavil nekam drugam in jo nadomestil s Plečnikovim Mesarskim mostom ter opustil tudi misel na gradnjo garaž pod tržnico.

Ali pri upravljanju mesta danes prevladuje politika spektakla nad stroko ali gre za preračunljivost?

Mislim, da je prekletstvo Ljubljane evropski denar. Tega je treba porabiti. Tu je ogromno piskrčkov zraven. Za nekatere vemo, za druge ne. Če izračunamo, koliko denarja je na primer potrebnega za kilometer avtoceste ali predora, in to primerjamo z drugimi evropskimi državami, ugotovimo, da je cena pri nas dva- ali trikratna. Drugje je nad takšnimi projekti strog nadzor, pri nas pa ga ni. Vsak projekt je zasnovan tako, da je pisan na kožo predhodno izbranemu izvajalcu, in stroški izvedbe se podvojijo z množico aneksov.

Kako gledate na to, da je občina kanalizacijo speljala čez vodovarstveno območje?

Čeprav nisem strokovnjak in se v problematiko kanala Co nisem vtikal, je jasno, da je oskrba s pitno vodo najbolj potrebna za preživetje katerekoli naselbine. Zgodovina nas uči, da so zaradi pomanjkanja in onesnažene vode propadla mnoga mesta, tudi civilizacije. Način pridobivanja gradbenih dovoljenj po odsekih je nesprejemljiv. Jasno je, da če zgradiš prvi odsek, nameravaš nadaljevati gradnjo. EU kot sofinancer ne bi smela dovoliti takšnega načina gradnje Co.

Zanimiv naslov vaše knjige: Ljubljana je izgubljena. Ali Ljubljana s časom izgublja tudi svojo identiteto, zgodovinski spomin in občutek za prostor?

Ljubljana je bila ljubezen mojega sodelavca Petra Kerševana. Poznavalec zgodovine in razvoja mesta v preteklosti in prihodnosti je bil avtor najinih zamisli o razvoju mesta. Kar se je zgodilo mestu, se ne da popraviti. Ob ključnih nepopravljivih napakah je bilo razočaranje veliko. Kaj pomeni najlepša železniška postaja v Evropi, kot gradnjo postajnega poslopja imenuje župan, če je s tem uničen razvoj mesta?

Nerazumljiva je tudi usoda postajnega poslopja, drugega najstarejšega v Evropi, še v prvotni funkciji ponos našega mesta. Notranjo ureditev je oblikoval arhitekt Marko Mušič, in sicer kot prvo etapo nagrajenega mednarodnega natečaja rekonstrukcije potniškega centra Ljubljana. Gre za vstopno dvorano v naše mesto in izstopna vrata v Evropo, za katero je bilo v letih 1987 in 1988 porabljenih 9,1 milijarde jugoslovanskih dinarjev, danes 24 milijonov evrov. Zdaj jo namerava sedanja oblast porušiti, poslopje pa spremeniti v hotel.