

# TALNI NAČRT MESTA LJUBLJANE

A R H. F R A N C E T O M A Ž I Č

## NJEGOV RAZVOJ IN SESTAV OD POČETKA DO DANES

Mesta spoznavamo po spomenikih, cerkvah, palačah, po trgih, nasadih, cestah in panoramah. Zapomnimo si po navadi kak najvidnejši znak mesta in po njem se spominjamo nanj. Običajno je tak vidni znak večja zgradba, grad ali kak spomenik. Nanj se oziramo in po njem se orientiramo, če nam je mesto sicer nepoznano. Tak orientacijski znak pa vodi in usmerja samo, dokler ga vidimo. V večjih mestih z visokimi fasadami in ozkimi ulicami odpove ta način orientiranja in v negotovosti tava tujec sem ter tja, ker ne ve, kam pelje ena ali druga cesta in ali je na pravi poti.

Spominjam se prijatelja, ki mi je v Parizu potisnil Baedekerja v žep, češ, revež boš, če si boš z njim utiral pot skozi mesto. Pač pa se boš v kratkem spoznal in uživel v ves zamotani sistem ulic velemesta, ako si zapomniš, da je talni načrt Pariza podoben velikemu križu dveh glavnih cest, ki jih obkrožajo večkrat v elipsah razni bulvarji in da teče po sredi mesta reka Seina. To sliko imej na poti stalno pred očmi in redko se ti bo pripetilo, da bi zašel — seveda, če ne boš preveč radoveden in raztresen.

Se bolj značilno mesto so Benetke. Koliko naših ljudi je že tavallo po raznih zakotnih ulicah cele ure kakor v kakem labirintu. In vendar je orientacija v Benetkah zelo lahka in preprosta, če poznamo glavno obliko mesta in lego velikega kanala. Mesto je podobno rokam, ki segata druga v drugo; med njima je kanal, ob začetku leži Markov trg, ob koncu pa

kolodvor. In tako dalje. Lahko bi kar po vrsti naštevati mesta in opisovali značilne oblike in ogrodja talnih načrtov.

Naravno je, da ima mesto, kakor vse v naravi, neki svoj red in da vlada v talnem načrtu neka zakonitost, ako je mesto pravilno urejeno. Primerjali bi ga upravičeno s človeškim telesom, ker ima prav tako ogrodje, skeletni sistem glavnih prometnih žil, celice in organizme celic v stanovanjih in hišah, pljuča parkov, razne centre, prebavne organe kanalizacije in tako dalje.

Mesto je živ organizem, v katerem vse živi, se izpreminja in obnavlja. Toda glavno ogrodje, sistem talnega načrta ostane in se le izpopolnjuje. Ako pa v ogrodju mestnega organizma ni kaj v redu in je ovirano v razvoju, nastanejo motnje, ki neprestano silijo k ozdravljenju bolečih mest. Kakor morajo opravljati v človeškem telesu arterije s srcem najvažnejše delo, tako je za mesto neobhodno potrebno, da je konstrukcija mestnega skeleta, sistem glavnih prometnih cest, pravilno zasnovana in urejena.

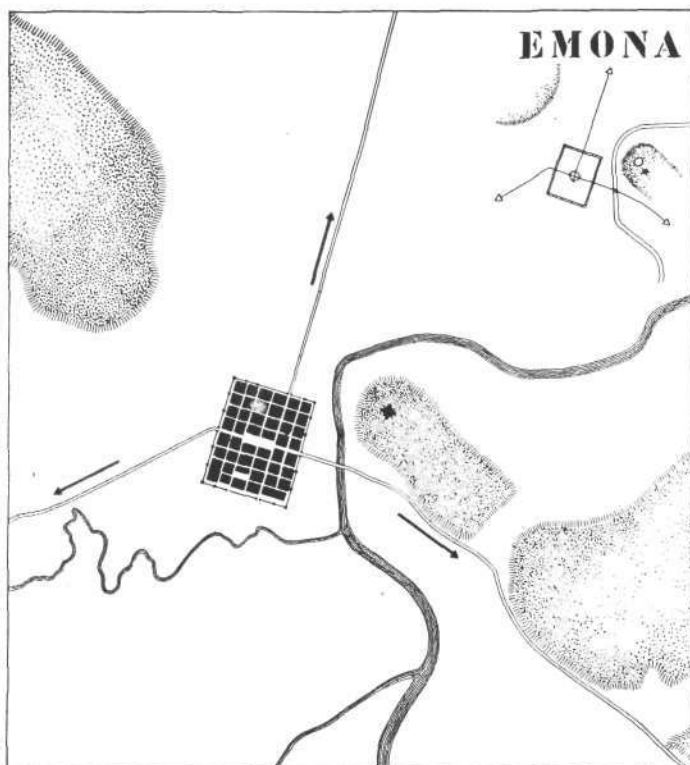
Moj namen je prikazati razvoj in sestav ogrodja našega mesta. Ugotovili bomo njegovo strukturo in sledili razvoju do naših dni. Pri tem se bomo omejili le na glavno osnovo mesta ter puščali ob strani vse podrobnosti, ki bi nam zastirale pregled.

Mesta se razprostirajo na velikih ozemljih in je višina posameznih zgradb in blokov v naših razmerah nepomembna z ozirom na ploščinsko razsežnost mesta. Vse življenje in ves promet mesta se razvija v glavnem le na osnovni ravnini, na kateri je zgrajeno mesto. Naravno je, da nam podaja talni načrt najvernejšo sliko in da bomo na njem najlažje opazovali vse izpremembe in ves razvoj mesta.

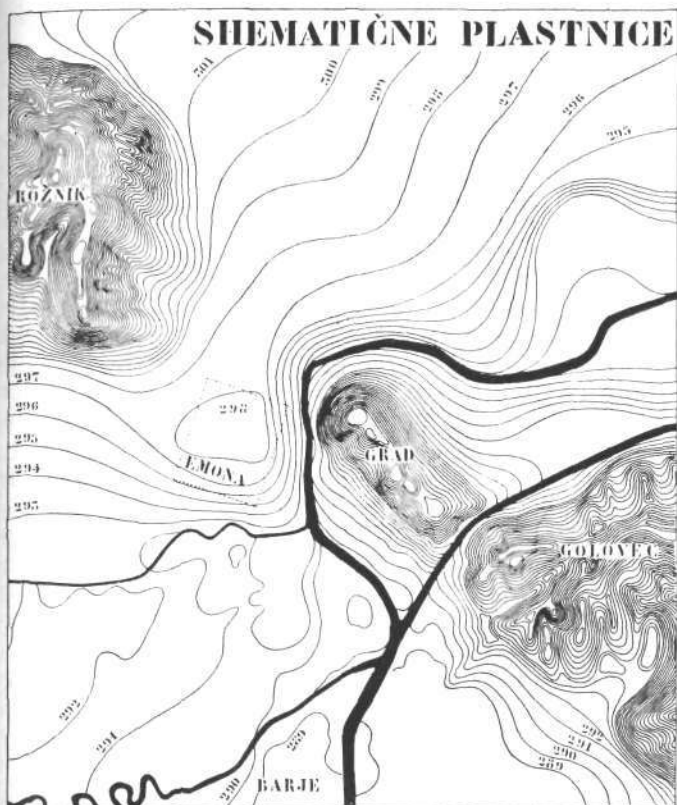
Za razumevanje današnje oblike in ogrodja talnega načrta Ljubljane je potrebno, da se povrnemo daleč nazaj v pretekle dobe ter poiščemo sile, ki so ga oblikovale.

Ljubljana leži v podnožju Gradu in Rožnika, na pol na Ljubljanskem polju, na pol na robu Ljubljanskega barja. Lice Ljubljanske kotline je bilo pred davnimi, neznanimi časi drugačno kakor je danes. Golovško gričevje z Gradom in Rožnik z grebeni Polhograjskih Dolomitov so tedaj ločili planoto savskega območja od jezera na današnjem barju. Na eni strani je nalagala Sava prod v številnih skladih, katere vidimo danes v stenah gramoznih in stavbenih jam, na drugi strani pa je jezero oblivalo podnožja obrobni hribov. Če se zamislimo nazaj v to dobo, moramo priznati, da je bila pokrajina zelo slikovita ter smo mi prejeli za jezero v močvirnatem Ljubljanskem barju slabo dediščino, s katero si ne vemo že nekaj stoletij prav pomagati.

Od pamtiveka je vodila skozi naše kraje važna trgovska cesta iz srednje Evrope proti morju in Italiji. Ne smemo se temu čuditi, ker tako zložnega prehoda, kakor ga nudijo na tem mestu gore s tem, da se nižajo, ni daleč proti vzhodu in zahodu. Spomnimo se samo, da se Rožnik nadaljuje v Polhograjskih Dolo-



Lega rimskega mesta Emone



Oblika terena med Gradom in Rožnikom

mitih in neprehodnih Julijskih Alpah, golovško gričevje pa v razgibanem dolenskem gričevju in Krasu.

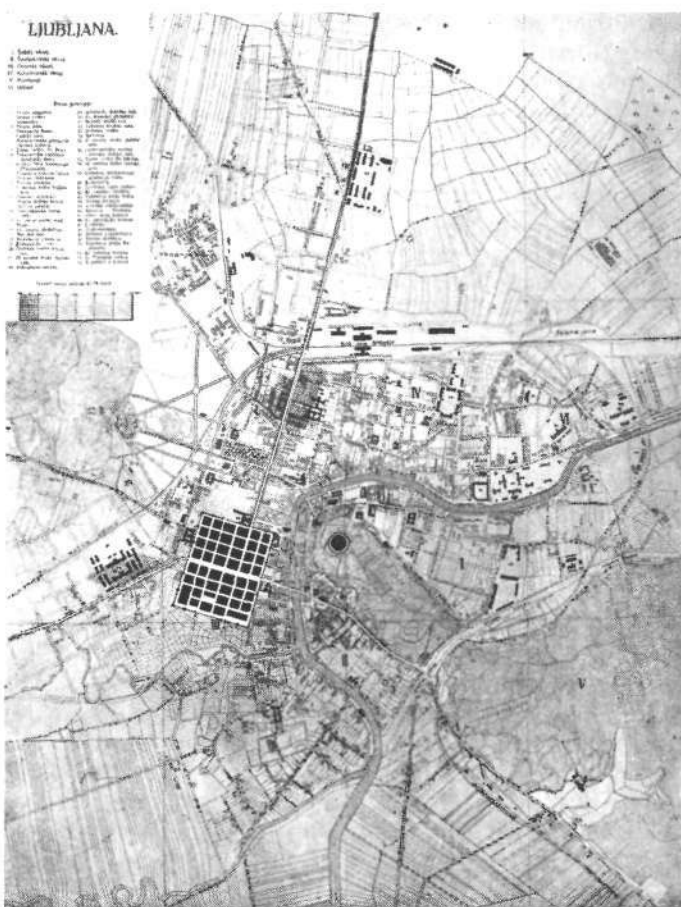
Prvi prebivalci so se naselili na robu jezera, vendar ne na suhem bregu, temveč na jezeru, da so se tako odmaknili sovražnim napadom. Znale so njihove stavbe na kolen. Po različnih najdiščih sodijo raziskovalci, da je stalo prvo naselje na Prulah, nato v bližini botaničnega vrta, še kasneje pa med izlivom Gradaščice in Malega grabna. Zgodovinarji mislijo, da so se mostiščarji selili z jezerom, ki je počasi upadalo. Onstran jezera so odkrili naselje pri Igu in Studencu. Obe naselji sta bili pristanišči za blago, ki je prihajalo od juga in severa.

Od teh v zgodovinsko temo odmaknjenih časov do Rimljanov ne vemo ničesar o nadaljnjih naseljih. Pokrajina je v teku stoletij izpremenila svojo podobo. Ljubljana si je sčasoma utrla pot okrog Gradu in jezero je odteklo skozi pregrado, upadlo in se osušilo.

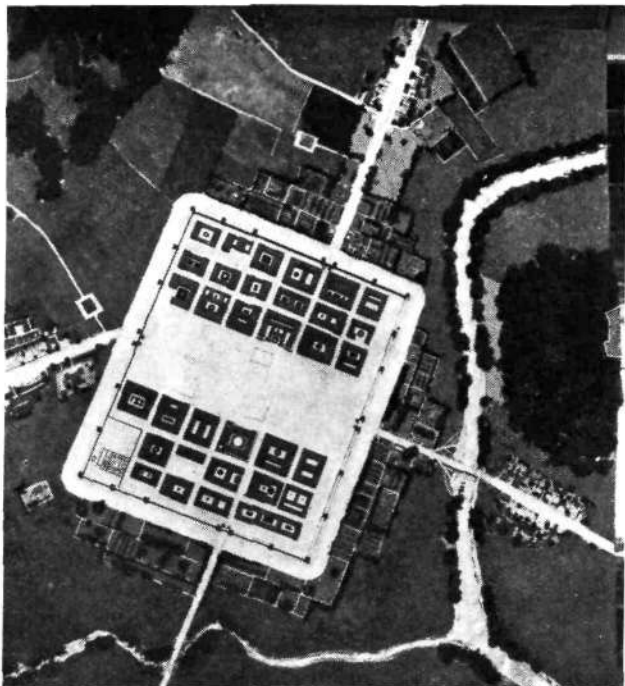
Pred pričetkom našega štetja so prodrli Rimljani na svojih pohodih do naših krajev. Prišli so do Ogleja sem po Vipavski dolini in sproti gradili trdnjavske pasove. Ob izviru Ljubljanice so zgradili pristanišče Nauportus, od koder so nato po Ljubljani prevažali tovore proti severu. Vse kaže, da so Rimljani zravnali tek Ljubljanice preko barja. Čez čas so zgradili današnjo Tržaško cesto in postavili temelje Emoni. Sredi mesta se je Via Julia Augusta razcepila v današnjo Dunajsko in Dolenjsko cesto. S tem je bila odprta pot v severne in vzhodne pokrajine. Ako poiščemo rimske ceste na današnjih zemljevidih, jih najdemo ohranjene skoro povsod na istih mestih kakor poznejše. Bile in ostale so skozi dve tisoletji glavne smeri in vodnice prometa.

Rimljani niso zgradili svojega mesta na trdnih tleh Ljubljanskega polja niti v zavetju Gradu, temveč na prostem v simetrični dolini med Gradom in Rožnikom, toda izza zvezne zračne črte obeh višin v smeri proti barju. Zdi se, da je bil teren na tem delu vzvišen nad barjansko nižavo, kakor sklepamo iz današnjih teren-skih oblik. Tla so iz večine ilovnata, sem ter tja tudi prodnata in pomešana. Emona je imela za seboj neprehodno močvirje, na desni strugi Ljubljanice, pred seboj pa Rožnik in Grad z utrjenimi okopi. Trdno obzidano mesto je zapiralo cesto od severa in vzhoda. Ker je bil tod tudi edini in najbolj prikladen prehod z izgrajenimi cestami, je imela Emona ključne prvih vrat v Italijo.

Emona ni zrasla iz malega naselja. Rimljani so prinesli s seboj do vseh potankosti izdelan regulacijski načrt ter po njem zgradili mesto. Zunanja oblika mesta je točen pravokotnik. Severno obzidje je stalo v smeri Nunske ulice, južno je še danes deloma ohranjeno, vzhodno je potekalo približno po Vegovi in Emonski cesti, zahodno pa za vladno palačo. Mesto je bilo s cestami razdeljeno v pravokotnike, na katerih so stala velika poslopja. Via Julia Augusta — današnja Tržaška cesta se je zaokrenila pred obzidjem in vstopila v mesto pod imenom decumanus maximus, se razširila v sredi v nujni forum, zapustila mesto pri vzhodnih vratih, premostila Ljubljanico in se nadaljevala v smeri današnje Dolenjske ceste. Pravokotno nanjo, toda ekscentrično z ozirom na sredino mesta je potekala druga glavna cesta, cardo maximus, v podaljšku današnja Dunajska cesta, ki se je odcepila na



Emona v tločrtu Ljubljane



Pogled na Emono iz zraka (model)

forumu od vzhodne ceste, zapustila mesto pri uršulinski cerkvi in se zravnala proti Savi. Morda je bila v tej smeri kaka stara cesta, katero so Rimljani izgradili. Drugače si namreč težko razlagamo njeno ekscentriciteto.

Rimljani so zgradili svoje mesto po premišljenem načrtu. Prinesli so s seboj tudi načrte za hiše, kanalizacijo in tako dalje. Mesto je bilo tako urejeno, da bi tudi danes ne imeli mnogo dodati. Talni načrt nam je odkril Walter Schmid v letih 1909. in 1912. Glavna oblika mesta je pravokotnik s simetralo vzhodne ceste, na kateri stoji v pravem kotu severna cesta, od katere se je na Ajdovščini odcepila gorenjska trgovska pot. Koncept ne kaže nikakega vpliva neposredne okolice, temveč je izrazita umetna tvorba geometrično zaključenega in formalno dovršenega lika.

Emona se je v poznejših letih razširila tudi izven obzidja ob desnem boku proti Ljubljani in ob Tyrševi cesti. Rekonstrukcija Emone v modelu nam pojasnjuje podrobnosti in kaže pogled na mesto in bližnjo okolico.

Izbrana lega tako imenovanega prvega mesta Italije je bila usodna za Emono. Najprej so jo Emončani sami zažgali l. 238., ko je drvel Maximin v Italijo. Po njegovem odhodu so jo znova zgradili. Njeno usodo pa so zapečatili najbrž Huni, ki so prehrumeli l. 453. do Ogleja. Požgana, porušena in z zemljo prekrita je spominjala le po svojih zunanjih oblikah pravokotnika na minule čase.

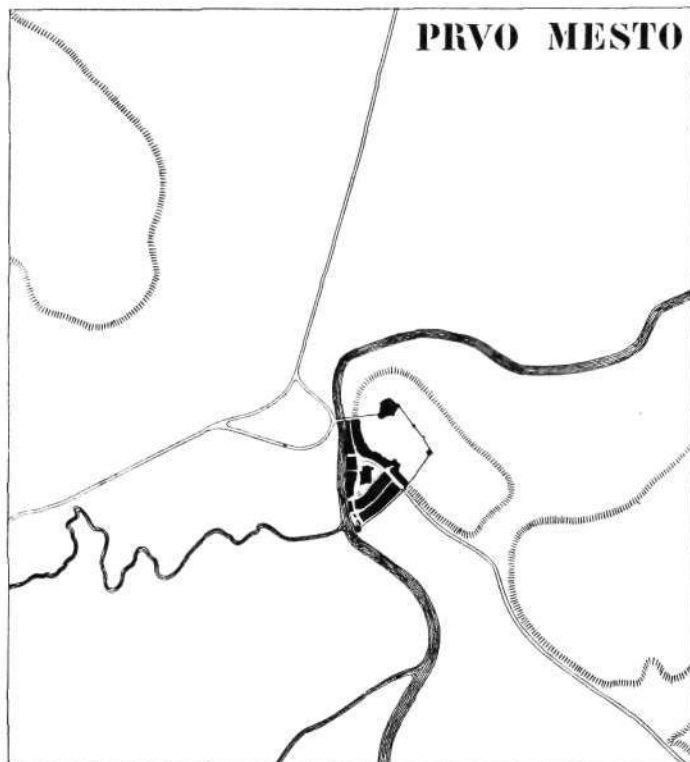
Zopet se nam za daljšo dobo zagrne pogled na podnožje Gradu in Rožnika. Nemirni časi so bili. Vzhodni narodi so hiteli na zapad in jug. Kot poslednji v njihovi vrsti so prišli naši predniki, se ustavili in naselili. Prepuščeni sami sebi brez močnega zaledja so si izbrali varnejšo in po naravi bolj zavarovano lego kakor Rimljani. Da bi se lažje branili pred sovražniki, so se utrdili v zavetju pod Gradom. Zgradili so Stari trg v trikotju med Gradom in Ljubljani. Za-

zidali so podnožje Gradu in obrežje Ljubljane ter zaprli odprto stran mesta z dvema ulicama hiš. V sredi je nastal trikotni trg, najstarejše središče Ljubljane. V območje obzidanega mesta so pritegnili zahodno pobočje Gradu, utrdili greben grajske planote in obzidali mesto, ki je segalo od Čevljarskega mostu do Vrvarске steze.

Oblika talnega načrta je bila navezana na tesno odmerjeni in naravno omejeni prostor v obliki zagozde med Ljubljani in Gradom. Po sestavi je Stari trg popolnoma zaključena samostojna celota s težiščem na osrednjem trgu. Obzidje je zapiralo prehod po Dolenjski cesti na križišče med Gradom in Rožnikom, dočim je bila cesta od severa proti jugu prosta in neovirana. S tem stojimo ob rojstvu sedanje Ljubljane.

Pričakovali bi, da se bo Stari trg širil proti Prulam ali pod Gradom v smeri današnjega Mestnega trga. Toda zaenkrat se ni razširil niti v eno niti v drugo smer, temveč je nastala nova naselbina z imenom Novi trg na nasprotnem bregu Ljubljane. Zgradili so ga predvsem nemški plemiči na ozemlju med Ljubljani in nekdanjim obzidjem Emone ob Vegovi ulici in od Zoisovega grabna do smeri severnega obzidja rimskega mesta.

Že površni pogled na talni načrt nam zadostuje, da opazimo veliko razliko v oblikah obeh trgov. Dočim se v Starem trgu bočijo in krive ulice in ulične zgradbe po oblikah Ljubljane in podnožja Gradu, je Novi trg zgrajen po sestavi ravnih črt. Brez dvoma je vplivalo na talni načrt Novega trga obzidje Emone z jarki, na drugi strani pa je naselbina v notranjosti tako urejena, da smemo govoriti o regulacijskem načrtu, ki je služil za podlago zazidave. Še danes ohranjena Gosposka ulica, ki teče v premi črti vrh klanca, deli trg v dva dela. Prečne ulice se priključujejo hrbiti-



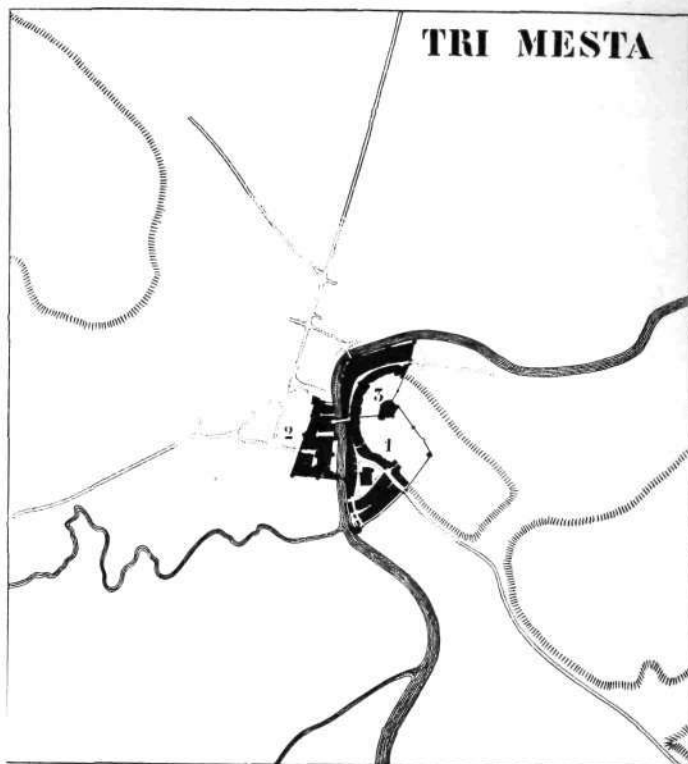
Lega Starega trga pod Gradom



šču bolj ali manj pravokotno, med njimi leži prostoren toda poševen trg in prostor pred križansko cerkvijo. Ob Ljubljanci so pustili večji prostor za pristanišče. Celotna ureditev talnega načrta nas močno spominja na tloris Emone z razliko, da je geometrično manj stroga in oblikovno manj dovršena. Novi trg leži izven velikih prometnih cest, če izvzamemo prehod preko Čevljarskega mostu. Po svojem osnovnem konceptu je zopet zaokrožena celota, to je mesto zase z lastnim središčem, vendar pa je glavna cesta usmerjena preko vsega talnega načrta ter jo bomo kasneje našli podaljšano v smeri današnje Wolfove ulice in Sv. Petra ceste.

Odslej se je Ljubljana širila po načinu Starega trga pod Gradom od starih vrat Pod Trančo z novim Mestnim trgom tja do današnjega Krekovega trga. Nove hiše so obkrožile Grad v strnjeni vrsti. Ob Ljubljanci pa je nastal širok pas s tesno zazidanimi bloki. Med obema vrstama uličnih hiš se je ukrivil trg v obliki polmeseca, čigar glavne oblike so se nam ohranile. Težišče Mestnega trga je nastalo pred magistratnim poslopjem, kjer je tudi trg najširši. Na levo in desno se trg čimdalje bolj zožuje ter zapira. Zopet opažamo popolnoma samostojen organizem, ki je zaključen sam v sebi in je z ostalima trgoma zvezan le z ozkim prehodom Pod Trančo. Mestni trg je dobil obzidje ob Ljubljanci in od tod v smeri na Grad, ki postane tako pravo središče Ljubljane. V podaljškju osi in simetrale od Gradu do magistrata je Mestni trg zvezan z zunanjim svetom in s tranzitnimi cestami. To je današnja Stritarjeva ulica s frančiškanskim mostom.

S tem je zaključena doba obzidane, utrjene in po zunanjih oblikah popolnoma določene in omejene Ljubljane. Talni načrt nam kaže, kako je mesto sunkoma raslo in kako je bilo v končni obliki sestavljeno iz treh popolnoma samostojnih organizmov, iz

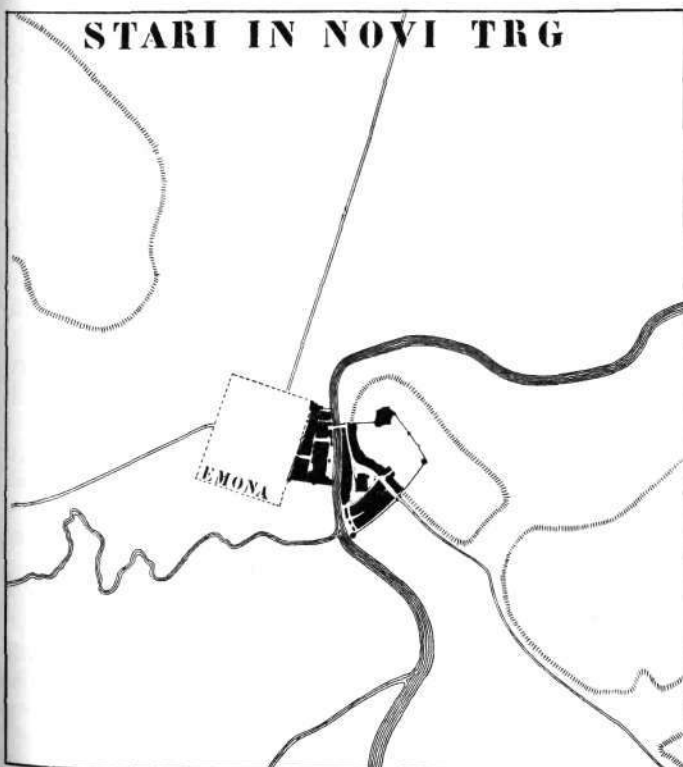


Končna oblika obzidane Ljubljane

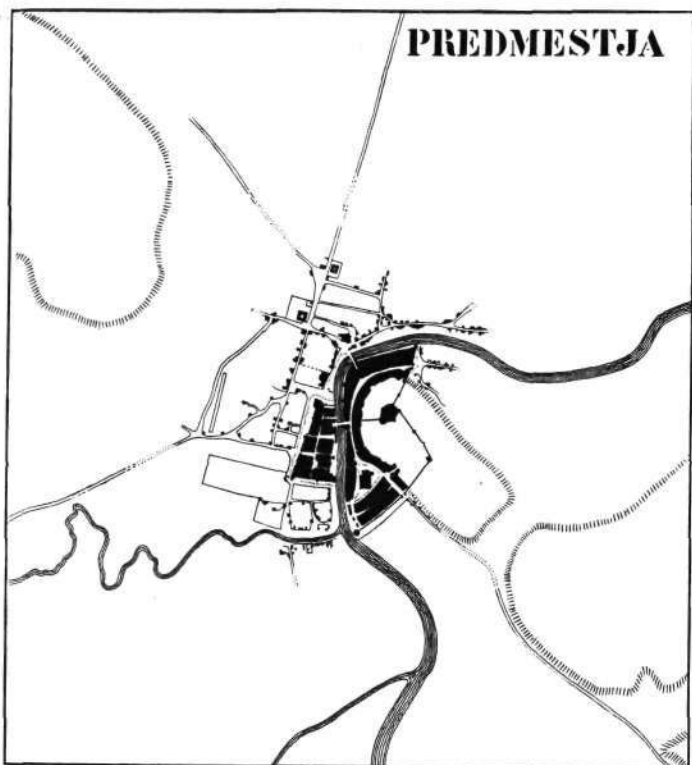
treh trgov: Stari trg, Novi trg in Mestni trg. Že tedaj so imenovali Ljubljano: »drei stet und ein trefflich schloss darueber«. Vsi trije trgi se niso nikdar spojili v celoto, v skupen organizem, temveč so ostali ločeni tudi naprej. Ta ločitev v talnem načrtu je imela svoje vzroke tudi v strukturi prebivalstva. V Starem trgu so stanovali predvsem meščani, to je obrtniki in trgovci, v Novem trgu plemiči, na Mestnem trgu pa v glavnem poleg meščanstva duhovska gosposka. Težišče talnega načrta obzidane Ljubljane bi bilo nekako pod Trančo, toda tam ni bilo prostora zanje in življenje se je s svojim središčem preselilo na Mestni trg pred magistrat. Pod vplivom bližnje okolice in predmestij je prevladal Mestni trg nad ostalima dveh trgovoma.

Bližnja mestna okolica je ostala dolgo nezazidana, da bi se sovražnik ne mogel skrivati in neopaženo napasti mesta. Najstarejša naselja: Trnovo, Krakovo, Št. Peter in Poljansko predmestje so obkrožala mesto od vseh strani. Talni načrt nam pokaže, da so predmestja zrasla v smeri in po načinu obzidanega mesta, to je vzporedno z notranjo ukrivljeno cesto. Vrstila so se predvsem na levem bregu Ljubljanice: na jugu Trnovo, nato Krakovo, potem deli onstran Novega trga in ob Wolfovi ulici in Sv. Petra cesti tja do Sv. Petra cerkve. V podaljškju notranje krožne ceste je nastala mala naselbina ob Karlovski cesti na Prulah in na vzhodni strani Poljansko predmestje.

Ako poiščemo ogroditve srednjeveške Ljubljane z bližnjimi predmestji, se nam nudi sledeča slika: Kopo ljubljanskega Gradu oklepa v podnožju notranja cesta z začetkom na Sv. Jakoba trgu preko Mestnega trga v smeri proti Poljanam. Vzporedno njej teče na levem bregu Ljubljanice Gosposka ulica s podaljškjo v Wolfovi ulici in Sv. Petra cesti. Središče teh ločnih komunikacij najdemo na Gradu.



Novi trg se pridruži Staremu trgu



Ljubljana je dobila predmestja

Iz te dobe se nam je ohranil v Nar. muzeju prvi talni načrt Ljubljane od G. Pieronija.

Nekako iz iste dobe menda imamo še drugi načrt, ki se pa ne omejuje samo na obzidane tri trge, temveč

nam pokaže tudi bližnja predmestja, katera smo omejnili ravno prej. Razen tega pa vidimo na načrtu znamenovana poslopja tudi izven označenega sistema. Tako je v smeri proti Križankam vrisana Rimska cesta s pravokotnico Tyrševe ceste. Ob obeh že stojijo hiše. Ni nam treba ugibati, od kod te ravne črte in pravi koti. To je Emona in njen koncept, ki je prodril in se uveljavil. To je skoro na istem mestu, kjer sta se križala decumanus maximus in cardo maximus.

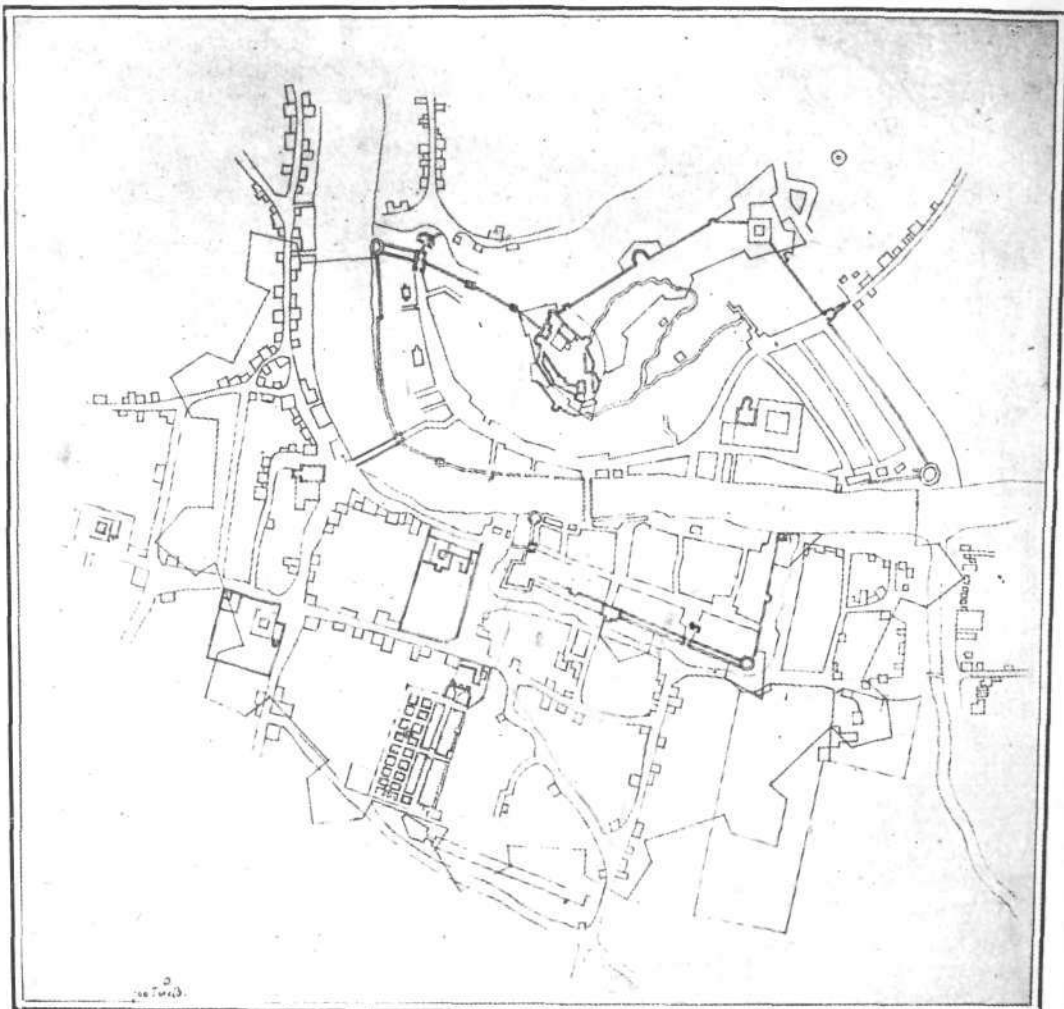
Toda v kotu obeh pravokotnic zapazimo bližnjico po hipotenuzi današnje Igriške ceste, ki se priključi za uršulinskim samostanom Tyrševi cesti. Zapomnimo si to, ker se bomo k njej še povrnili. Tako se je pojavil zopet rimski koncept s simetralo Dunajske ceste, ki naj postane odslej osišče novih naselij in ki naj začne borbo proti krožnemu konceptu. V talnem načrtu Ljubljane bomo imeli opraviti torej odslej z dvema sistemoma, z dvema po značaju tujima konceptoma.

Na tem načrtu opazimo še neko drugo posebnost. Nova predmestja so občrtana s polkrogom in z zvezdastimi podaljški v enakomernih razdaljah. Opraviti imamo z osnutkom novega obzidja, ki naj bi obdalo, vklenilo in preobrazilo nova predmestja. To je zadnji val srednjega veka, ki se pa ni uresničil. Težko si predstavljamo danes, kakšne posledice bi imelo novo obzidje na razvoj talnega načrta Ljubljane. Neznani projektant je spretno zaokrožil zunanjo obliko s šestilom, česar doslej nismo bili vajeni pri Ljubljani.

Turški pohodi so sčasoma ponehali, mir se je naselil v deželi in Ljubljančanom je postalo za obzidjem pretesno in premalo zračno. 1793 so začeli nekam boječe podirati obrambno zidovje. Bili so namreč



G. Pieroni, tloris Ljubljane, ok. 1650



vajeni spati za zaklenjenimi mestnimi vrati, katerih ključe so morali stražarji vsak večer izročati županu. Sedaj je zidovje padlo in obzidani trgi so se strnili s predmestji v novo celoto. Tako je Ljubljana prestopila prag 19. stoletja. Še enkrat je moralo mesto preživeti obleganje, ko so prišli Francozi v deželo. Toda to se je zgodilo samo mimogrede in odslej so Ljubljančani živeli mirno malomeščansko življenje. Mesto se je počasi širilo ob glavnih prometnih cestah.

Tretji talni načrt se nam je ohranil iz francoske dobe. Izdelali so ga l. 1811. učenci centralne šole v Ljubljani. Ker je načrt precej pomanjkljiv, si bomo ogledali raje po starosti sledeči znani načrt. Ni se mnogo izpremenilo v talnem načrtu mesta. Hitro lahko zapazimo obe progi ločnih cest z uličnimi hišami ob Ljubljani. Poljane so precej zrasle in Poljanska cesta je na obeh straneh zazidana daleč ven iz mesta. Trnovo in Krakovo sta ohranila svoj značaj samostojnih naselbin brez prave zveze z mestom. Tu so živeli čolnarji in ribiči sami zase.

Našo pozornost pa vzbujajo najbolj razvoj Ljubljane ob simetrali Dunajske ceste. Velika poslopja samostanov leže ob njej in cesta je skoro vseskozi strnjeno zazidana. S starim mestom je vzpostavljena zveza pri Križankah, ob že zazidani Prešernovi ulici in posredno po Kolodvorski ulici, ob kateri segajo poslopja tudi že daleč v polje. Na zapadni strani Dunajske ceste se ji priključijo ob uršulinski cerkvi bližnjica Igriške ulice, pred današnjim križiščem pred pošto tivolska

sprehajalna cesta in na Ajdovščini Celovška cesta. Ako pomerimo na talnem načrtu razdaljo med Ajdovščino in uršulinsko cerkvijo ter jo razpolovimo, nam pade presečišče točno v križišče pred današnjo pošto, kjer križa Tyrševo cesto smer današnje Aleksandrove ceste s podaljškom v Prešernovi ulici. Odslej stopi Ljubljana v novo razvojno dobo in si ustvarja čimdalje bolj vidno lastno ogrodje komunikacij, svojo osnovo z diagonalami Tržaške in Celovške ceste in središčem na križišču pred pošto. Toda še vedno prevladuje v moči staro mesto s tremi trgi.

Mesto se je približalo pobočju Rožnika, Tivoli postane odslej bistveni sestavni del Ljubljane. Mesto je z njim pridobilo prostran naraven vrt in park, ki leži tik ob njenem središču in ki se spoji z njim v skupen organizem. Tivoli prevzame odslej v območju razširjene Ljubljane vlogo Gradu.

Načrt iz srede XIX. stol. nam kaže že precej dovršeno ogrodje, kakor smo ga prej popisali. Kako jasno je načrtana premica Tyrševe ceste, ki steče od osnovnice na Rimski cesti pravokotno in v ravni črti navzgor proti Savi. Tržaška in Celovška cesta se pod enakim kotom priključita osi Dunajske ceste. Dočim pa je Tržaška cesta še zelo malo zazidana, leži ob Celovski cesti znana vas Šiška, ki se nam predstavi že kot veliko naselje. Na nasprotni strani vidimo Vodmat z zvezdasto obliko cest. Ti dve vasi sta najbližja trabanta mesta, ki jih bo v kratkem zajelo in vključilo v svoj organizem.



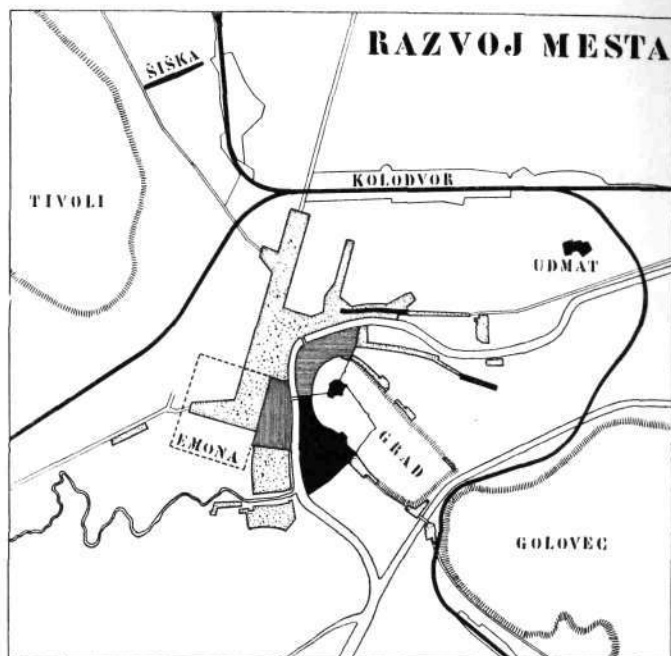


renjsko in dolensko železnico jeklen oklep, ki se je zarezal v njeno telo. Razvoj se odslej ni vršil več neovirano. Omejiti se je moral na odkazano in ograjeno ozemlje.

Z železnicami prihajamo v drugo polovico prejšnjega stoletja, ko se je popolnoma spremenil način prometa in pospešil njegov tek. V srednjem veku so čolnarili in tovorili blago, pozneje so ga pa prevažali na parizarjih. Bili so časi, ko se je moralo vse blago, tudi če je bilo namenjeno v druge kraje, iztovoriti v Ljubljani in zložiti za določen čas v skladiščih. Takrat je Ljubljana uspevala ter je bila znana kot zlata jama tujcev, ki so si v nekaj letih nagrabili premoženja in nato zopet odšli. Ko pa je stekla železnica, je postala Ljubljana v veliki meri tranzitna postaja, kjer se blago ne ustavlja več in odhaja nemoteno dalje na sever in jug. Začela je zastajati za Trstom in Gradcem in se je morala zadovoljiti z vlogo središča Kranjske dežele.

Vrnimo se k talnemu načrtu Ljubljane in pogledimo, kako so železniški inženirji potegnili trase železniških prog okrog Ljubljane. V splošnem so se držali smeri rimskih cest z izjemo proge od Ljubljane proti Zidanem mostu. Analogno bi moralo nastati križišče železnic in kolodvor na ravnici med Gradom in Rožnikom. Od tod bi se na južni strani odcepili progi proti Trstu in Novem mestu, na severni strani pa proti Jesenicam in Kamniku ter Zidanem mostu. Mesto bi bilo na ta način odrezano le od Tivolija in Rožnika. Železniški inženirji so to shemo zaobrnili v pravem kotu tako, da so postavili kolodvor ob Tyrševi cesti z zahodnima progama, ki se razcepita pod Rožnikom proti Trstu in Jesenicam, in z vzhodnima progama, od katerih steče prva naravnost proti Zidanem mostu, druga pa se ovije za Gradom okrog Golovca in usmeri proti Novemu mestu. V teh dveh shemah je jasno izražen problem ljubljanskega železniškega križišča. Poznejši načrti in projekti z raznimi zasilnimi kompromisnimi rešitvami se oddaljujejo od pravilne rešitve problema.

Ljubljana se je do potresa 1895. leta počasi širila ob glavnih dovodnih cestah. Potres je za hip presekala kontinuiteto razvoja, nato ga pa pognal s podvojeno močjo naprej. Potres je prišel nenadno in našel meščane nepripravljene, da bi mogli takoj pravilno usmeriti gradbeno delavnost. Zavedali so se pa važnosti naložene naloge ter razpisali že mesec dni po potresu konkurenco za regulacijski načrt. Poročilo pravi, da so oddali izvršitev načrta znanemu urbanistu Camillu Sitteju. Izven konkurence sta iz lastne

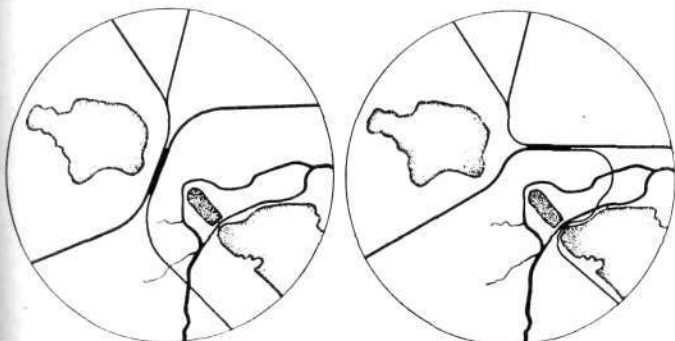


Posamezne faze v razvoju tločrta Ljubljane

inicijative napravila načrte še Adolf Wolf in Maks Fabiani. Ohranil se nam je samo projekt Fabianija, dočim ni mogoče nikjer zaslediti ostalih načrtov. Toda tudi ta se nam je ohranil le v ponatisku, ki ga je s pojasnili izdal Fabiani sam. Oglejmo si ga in razmislimo o njem, ker bomo kasneje srečali marsikatero njegovo zamisel v talnem načrtu Ljubljane.

Fabiani pojasnjuje svoj regulacijski načrt s shemo vodilnega motiva obzidane Ljubljane. Hrbitišče Gradu je simetrala vsega sistema, ki ga tvorita obe obrežni cesti na levi in desni strani Ljubljanice. Notranja se začne na Sv. Jakoba trgu, se nadaljuje po Starem trgu in razširi v Mestni trg, ki ga preseka simetrala, ter zaključi na trgu pred Mestnim domom. Za zunanjo vzporednico poišče Fabiani izhodišče na novo zasnovanem trgu pred Nušakovo vojašnico s podaljškom Gosposke in Wolfove ulice, na kar prekrži simetralo na Marijinem trgu, se nadaljuje po Sv. Petra cesti ter konča na trgu pred cerkvijo sv. Petra. Ponavljajoč motiv vzbočenih ločnih cest in po načinu tedanjih velikih mest izpelje Fabiani okrožno cesto, ki naj bi vodila za Gradom ob Gruberjevem kanalu, ob stari domobranski vojašnici, preko Ljubljanice proti kolodvoru in ob njem do Dunajske ceste, kjer preide na Bleiweisovo do razcepa z Rimsko cesto; od tod krene proti zamišljenemu trgu pred Nušakovo vojašnico in dalje proti Cesti za Gradom. Smer okrožne ceste ni utemeljena v naravnem razvoju talnega načrta Ljubljane ter si jo moremo razlagati na podlagi zgoraj označene suponirane sheme in s tedanjo motiviko »Ringov« velikih mest, ki so nastali na mestu podrhtih obrambnih zidov Pariza ali Dunaja. Njena tločrtna oblika nam vzbuja neresnično predstav, da je v zgodovini Ljubljane tod okrog potekalo kdaj obzidje utrjenega mesta.

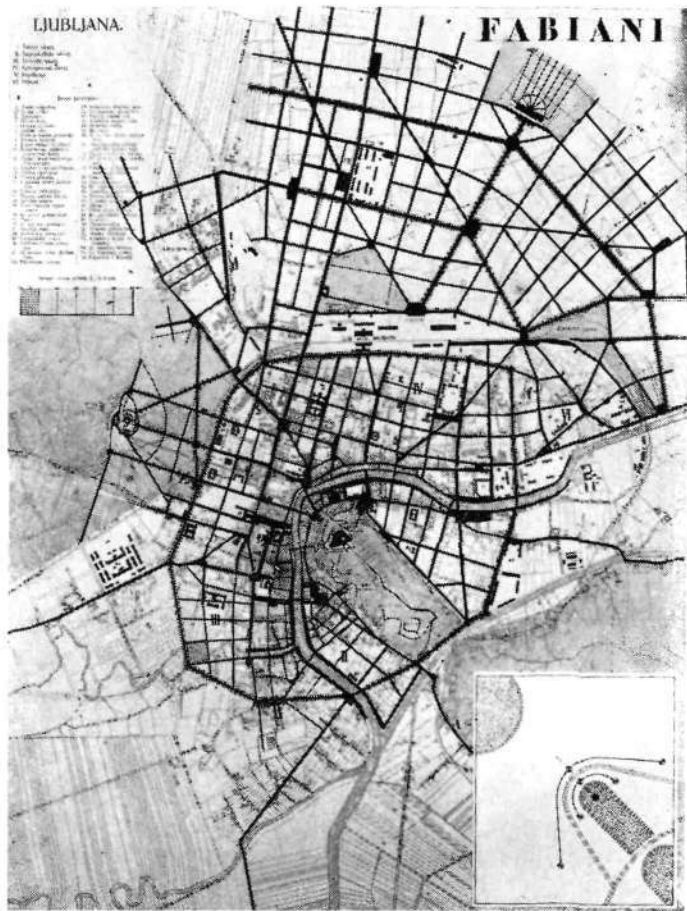
Znotraj okrožne zveze se ceste večinoma križajo v pravem kotu in nas omrežje spominja na pravokotni sistem Emone. Tako si stojita nasproti: rimski koncept in srednjeveški tip. Na vsej črti zmaguje prvi,



Naravno križišče železnice

Žel. omrežje današnje Ljubljane





Regulacijski načrt ing. arh. M. Fabiani

dočim je drugemu usojeno, da se omeji le na staro mesto. Nova okrožna cesta naj sedaj da zopet veljavo slednjemu.

Fabiani poudarja lego Gradu, ki naj postane centrum radialnih cest. Toda tega ni izvedel v notranjem mestu, kjer je že gospodarila geometrija Emone. Napravil pa je radialne ceste in jih usmeril na Grad onstran kolodvora v današnjem svetokrižkem okraju. Še dvakrat je ponovil motiv krožne ceste. Prva izhaja izpod prelaza na Šmartinski cesti in se v lomljeni črti nadaljuje proti Šiški, druga pa se začne vzhodno ob Ljubljanici in teče paralelno do kamniške železnice, kjer se prekine.

Fabiani je s svojim regulacijskim osnutkom prvič načel problem regulacije severnega dela Ljubljane in tako opozoril na težave, ki jih povzročata lega kolodvora. Iskal je zvezo novega dela s starim mestom, toda ni ga mogel povezati z njim tako, kakor je želel. Izluščil se mu je kot nov samostojen organizem, kot mesto samo zase s svojim središčem. Ni nam znano, kaj je nameraval Fabiani z Vičem in Tržaško cesto, ob kateri ni vrisana regulacija, ter z jugovzhodnim ozemljem ob Dolenjski cesti, za katerega tudi ni vrtil cestnega omrežja. Zato nam je nerazumljiv njegov koncept s središčem na ljubljanskem Gradu, ki leži v njegovem projektu tako ekscentrično v cestnem omrežju. Mogoče je sam čutil to neskladnost in tudi radi tega ustvaril drugo središče mesta v svetokrižkem okraju.

Novo mesto svetokrižkega okraja deli srednja radialna široka cesta v dva dela. Nekako v sredi je pro-

jektiran centralni trg s svojimi radialnimi cestami. Ta arterija naj bi se nekoč priključila na Resljevo cesto preko kolodvora, na drugem koncu pa bi vodila do novega pokopališča. Medmestni promet naj bi bil začasno usmerjen deloma po stranski Dunajski cesti, v glavnem pa v podvozu na Šmartinski cesti.

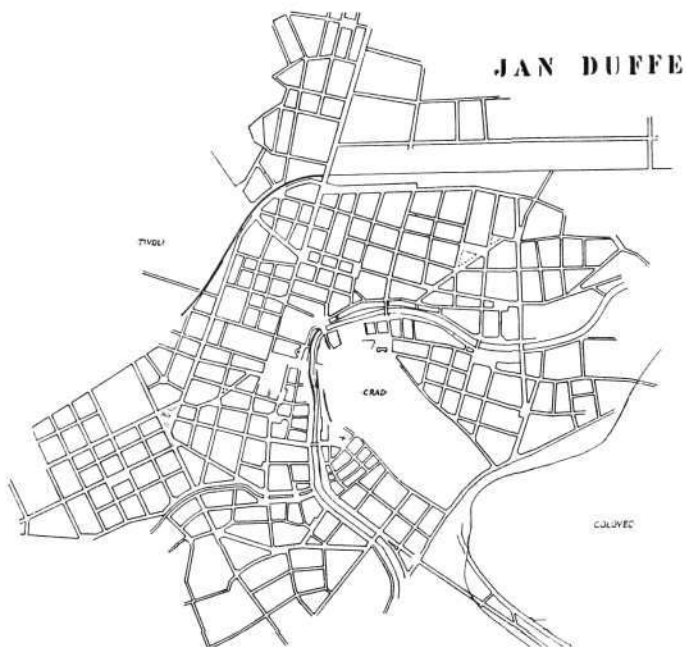
Fabiani zaključuje svoja pojasnila k regulacijskemu projektu z izjavo, da je skušal ohraniti tradicionalni značaj mesta. Priznati moramo, da je pravilno analiziral in sestavil ogrodje stare Ljubljane, pri tem pa je prezrl moč rimske osnove in razvoj Dunajske ceste.

Pravega regulacijskega načrta Ljubljane, po katerem se je kasneje gradilo, pa ni izdelal niti Sitte niti Fabiani, temveč mestni inženir arhitekt Jan Duffe in sicer po navodilih stavbenega odseka. V veljavo je stopil 10. avgusta 1897 ter od tega dne dalje odločal o razvoju talnega načrta Ljubljane. Pozneje so ga mnogokrat izpreminjali.

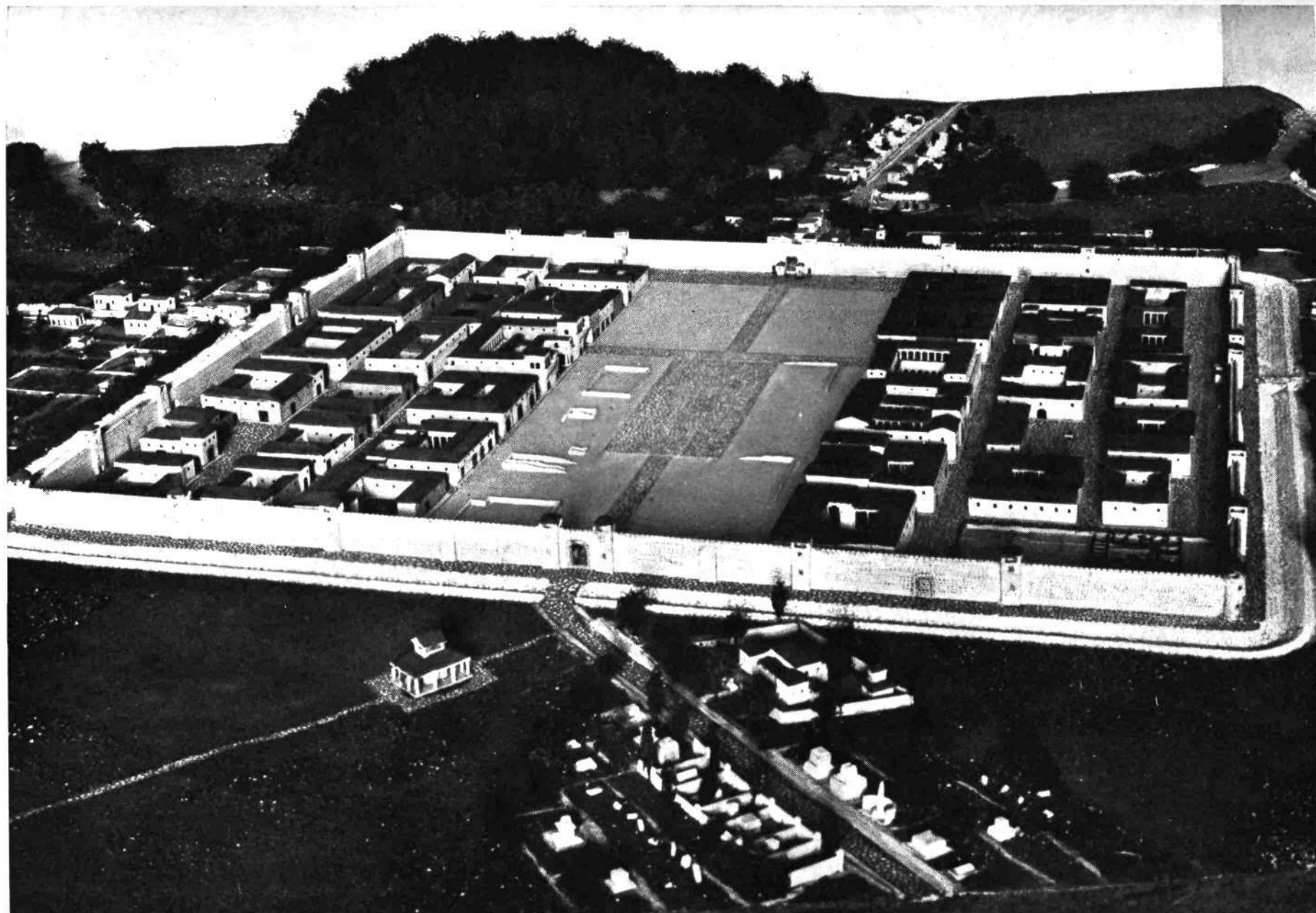
Ohranjen je Duffejev regulacijski načrt, podpisan od njega 9. novembra 1895. Omejuje se samo na ozemlje znotraj železniške ograde. Zopet najdemo že opisano okrožno cesto, toda v bolj kompromisni obliki kakor pri Fabianiju. Načrt pa prinaša novost s pravokotnimi cestami reguliranega Viča in Glinca. Ne bomo se zadrževali pri tem načrtu, ki nam ne prinaša nobenih novih rešitev, niti ne presega okvirja šablonske delitve ozemlja v stereotipne oblike posameznih blokov.

Pod takimi pogoji se je morala razvijati Ljubljana v polpreteklosti. Širila se je v ograjenem svetu in tok, ki je bil preje jasno usmerjen ob Dunajski cesti, se je sedaj obrnil proti vzhodu, proti št. Peterskemu predmestju ter zajel Stari Vodmat. Dunajska cesta je začasno izgubila na moči. Preveč je bila pohabljena, da bi mogla obdržati vodstvo. Mesto se je razlilo brez pravega reda in v nasprotju s svojim dotedanjim neoviranim naravnim pravilnim razvojem tja, kjer se je v danih razmerah moglo.

Pred seboj imamo načrt Ljubljane iz dobe tik pred svetovno vojno. Priredil ga je naslednik Jan Duffeja mestni arhitekt C. M. Koch. Kot orientacijski načrt nam na eni strani kaže dejansko stanje zazidane



Regulacijski načrt mestnega ing. Jana Duffeja



EMONA, RELIEF NA MESTNEM MAGISTRATU, IZDELAN PO UGOTOVITVAH IZKOPAVANJ DR. W. SCHMIDA

Ljubljane, na drugi strani pa ima vrisane nove regulirane predele. Tako srečamo zopet razkosane Glince, Vič in Rožno dolino. Spodnji Šiški je bilo zaenkrat še prizanešeno. Pripravljena pa je regulacija Bežigrada na zapadni strani Dunajske ceste po osnovi notranjega mesta v omrežju pravokotno se križajočih cest. V tem delu opazimo začetek okrožne ceste, ki naj bi se nadaljevala v svetokrižkem okraju. Predvsem pa vidimo že izregulirano in po veliki večini zazidano popisano ozemlje med kolodvorom in Ljubljano. Z lahkoto izluščimo jedro Vodmata, ki je v novih razmerah ohranil svoj sistem in dobil še podarek z reguliranimi radialnimi cestami in osrednjim trgom. Okrožna cesta je že precej izgrajena in jo zasledujemo lahko po Bleiweisovi, Masarikovi in Jegličevi cesti do cerkve sv. Petra; onstran Ljubljane pa po Domobranski in Cesti za Gradom. Ozemlje svetokrižkega okraja je še prazno in neregulirano.

Poiščimo nam že dobro znano Tyrševo cesto. Toda to ni več tako lahko delo, kakor je bilo v talnem načrtu prejšnjega stoletja. Od Ajdovščine proti severu je jasno vidna, prav tako tudi Celovška cesta. Od tega križišča do središča pred pošto se že nekoliko zoži. Naprej proti Gradišču pa se njena sled skoro zabriše v tesnicah Šelenburgove ulice. Isto opazimo pri bližnji Tržaške ceste, Igriški ulici, ki je postala stranska ulica brez prave zveze s Tyrševo cesto. Regulacijski načrti so zabrisali in uničili osnovo moderne Ljubljane. Vso pozornost in skrb so posvetili gradnji krožne ceste, o kateri je sam Fabiani rekel, da jo



Ljubljana predvojne dobe

smatra predvsem kot arhitektonsko nujnost pri ohranitvi tradicionalnega značaja mesta.

Nerazveseljiv je pogled na ta talni načrt. Ulice se brez pravega reda širijo in ožijo. Stranske nepomembne ulice nadvladujejo s svojo širino. Tako se je zajedla v talni načrt doslej nepoznana anarhija, ki odslej nemoteno gospodari, ruši glavne osnove talnega načrta in za dolgo dobo zapečati usodo Ljubljane. Zamujena je za vedno izjemna prilika, ki jo je v toliki meri nudil potres leta 1895., da bi se talni načrt Ljubljane prilagodil novim potrebam in razširil glavne žile cestnega omrežja. Prijetna podoba vrtnega mesta se izpremeni v gosto zazidano mesto z ozkimi ulicami. Mesto, ki se je v kratkem času tako razbohotilo, si ni moglo in ni smelo ustvariti novega središča na primernem prostoru. Stiska se in drenja okoli pošte po Prešernovi, Šelenburgovi, Aleksandrovi in Tyrševi cesti.

V takih okoliščinah je pričakala Ljubljana prevrat in se znašla tako rekoč čez noč sredi še težjih gradbenih in regulacijskih problemov, katere je bilo treba takoj in za dolgo dobo pravilno rešiti. Sedaj so prišla na vrsto predmestja in okoliške vasi, ki so že prirastle na mestni organizem ter se z njim združile, čeprav jih je ločila nevidna mestna meja. Nastale so cele nove naselbine, vasi in kolonije v divjih parcelacijah ali pa po načrtu, ki so si ga prikrojile okoliške občine po trenutnih potrebah parcelantov brez ozira na celoto. Toda val mestne povodnji se ni ustavil na mejah najbližjih in že strnjenih naselij. Preskočil je širok pas polja in pritegnil v vrtinec še oddaljene



Tločrt Ljubljane v dobi železnic





Regulacijski načrt prof. Plečnika

vasi: Stožice, Ježico, Studenec, Barje, Brdo, Dravljje, Št. Vid itd. Hiše tako rekoč rasejo iz tal sredi polja, sredi žita.

Stari, z raznimi kompromisi ohromeli regulacijski načrt, ki že v svoji prvotni zasnovi ni zajel celote, je popolnoma odpovedal. Nebrzdani razvoj mesta je šel svojo pot in vsilil Ljubljani lice raztrganega, neurejenega mesta.

Med tem je izdelal prof. Plečnik svoj prvi regulacijski načrt Ljubljane in ga objavil v »Domu in svetu«. Sestavljen je na podlagi regulacij posameznih delov mesta. Na načrtu, ki ga imamo pred seboj, manjka dobršen del vzhodne Ljubljane s starim in novim Vodmatom, Zeleno jamo, Mostami, Štepanjo vasjo, dolensko stranjo in barjem. Izvzete so tudi vse okoliške vasi. Meja reguliranega mesta je ostro začrtana in na severni polovici obdana od okrožne ceste, ki se ukrivi tudi okrog Rožnika in konča na Viču. V smeri proti Dravljam poseže regulacija tudi preko okrožne ceste in zajame ozek pas bližnjega ozemlja.

Že na prvi pogled opazimo precejšnjo razliko med tem načrtom in prejšnjimi. Odstranjeni so prelomi in nesoglasja med posameznimi sistemi uličnega omrežja. Risba učinkuje kakor pisan in večše sestavljen mozaik. Razni novi motivi prehodov in središč poživljajo talni načrt, povezujejo raznoliko cestno mrežo, jo dekorativno urejajo in sestavljajo v prijetnejšo sliko. Načrt je zelo zanimiv v detajlih, ki so s spretno roko vtakani v pajčevino cestnega omrežja.

Kljub nekaterim korekturam pa je ostala struktura notranjega mesta, kakor ga poznamo iz prejšnjih načrtov, skoro neizpremenjena. Načrt upošteva obstoječe stanje in ga potrjuje. Zato bi zaman iskali enotnega ogrodja, kakor smo ga zgoraj nakazali.

V Plečnikovem regulacijskem načrtu se nam razkrije velik del, skoro polovica mesta, onkraj kolodvorov in železnice. Predvsem nas zabolita brazgotini glavnega in gorenjskega kolodvora, kateri skuša mesto

obrasti in se jima prilagoditi. V talnem načrtu Ljubljane bosta ostali zaznamovani in ohranjeni, tudi če bi jih kdaj mesto izpodrinilo.

Ob Celovški cesti se razprostira na načrtu na novo urejeno cestno omrežje v obliki pahljače z malim središčem in trgom pred staro cerkvijo sv. Jerneja. Vendar je ves regulirani del Šiške popolnoma navezan na arterijo Celovške ceste z izlivom na Ajdovščini. Svoje pravo središče naj ohrani ta predel v središču notranje Ljubljane.

Z regulacijo Šiške je tesno povezano ozemlje med gorenjsko in kamniško železnico s pravokotno se križajočimi cestami, ki se v glavnem iztekajo in priključujejo na omrežje Šiške, deloma pa navezujejo na smeri bežigrayskih cest.

Bežigrad ima sicer svoje središče, vendar pa so vse ceste jasno usmerjene proti notranjemu mestu. Zanimivo je, da so posebno v spodnjem delu ceste odklonjene od Dunajske ceste, ki ne prevzema vloge, katero bi ji sicer prisodili. Vanjo se izliva Vodovodna cesta bolj kot stara komunikacija z okoliškimi vasi.

Dočim so torej vsi regulirani deli zapadno Dunajske ceste navezani na osrčje Ljubljane, je pa svetokriški okraj med Dunajsko cesto in glavnim kolodvorom komponiran kot popolnoma samostojno mesto. Podrobni načrt nam ga pokaže takega v celoti in v posameznostih. Razprostira se v obliki četrtkroga z radialnimi in krožnimi cestami. Ob asimetrično položeni široki cesti, ki se izliva v Dunajsko cesto, so projektirana javna poslopja s svojim okrajnim magistratom, svojim gledališčem etc. Na zgornjem koncu zaključuje 40 m široko osrednjo cesto prostran trg pred bodočo farno cerkvijo svetokriškega okraja. Načrt je do vseh podrobnosti izdelan in želi ustvariti strogo urejeno vrtno mesto s svojim središčem ob osrednji cesti. Dočim predstavlja regulacija ostalega mesta le arhitektonsko ureditev obstoječega stanja in priključek novih predmestij v dan okvir, je regulacija svetokriškega okraja načrt umetno ustvarjenega novega mesta, ki naj zaživi svoje ločeno življenje.

Plečnikov osnutek samostojnega mestnega organizma severno od železniške pregrade je sam po sebi velezanimiv. Z njim je bil pri nas prvič narejen poskus enotne ureditve celih novih delov naraščajočega mesta in urbanistični problem Ljubljane zajet globlje od golega urejanja omrežja ulic, trgov in cest.

V razvoju Ljubljane in na ozemlju samem pa ne najdemo za novo mesto neposredne in organske utemeljitve. Danes se razprostira tod še ravno polje in žito rase na njem. Nehote primerjamo novo projektirano mesto z enako oddaljenimi in enako velikimi bolj zazidanimi predmestji Ljubljane, kakor so Vič, Šiška, Moste in iščemo podobno ureditev v zaokrožene samostojne celote, ker so splošni in zgodovinski pogoji za ustvaritev lastnih organizmov približno enaki ali celo ugodnejši. Da ga je ustvaril prav tu, zato je bil projektantu povod glavni kolodvor. Vprašujemo pa se, ali bo ta neprijetna pregrada res večna? Vso svojo voljo bi morali osredotočiti na to, da jo odstranimo in omogočimo Ljubljani naravni razvoj.

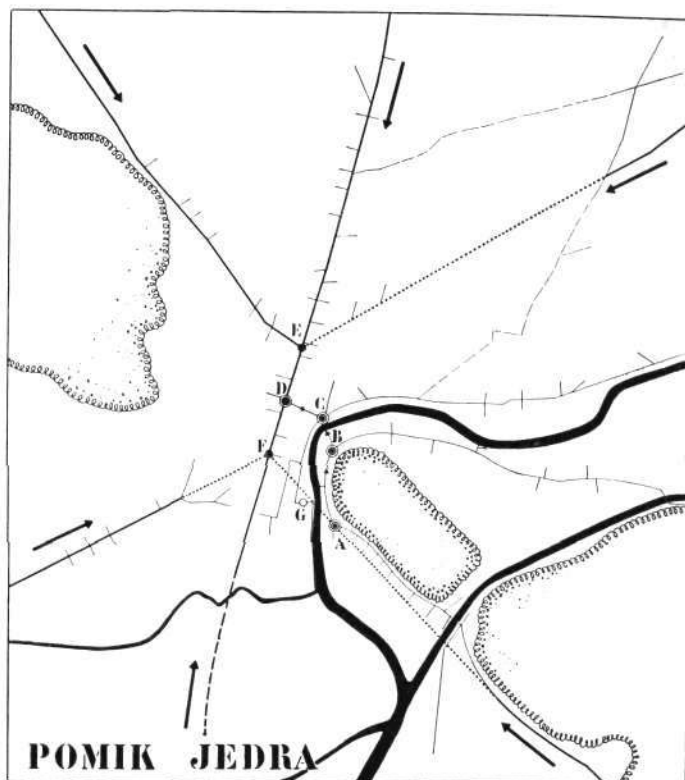
Načrt svetokriškega okraja je v celoti odobren od pristojnih oblasti. Ljubljana dobiva tako dvojje središče: eno naravno v dolini med Gradom in Rožnikom,

drugo umetno v svetokriškem okraju. Za vse ostale dele notranjega mesta in predmestij ter bližnje okolice še nimamo uzakonjenega regulacijskega načrta.

Spremljali smo naše mesto v njegovem razvoju ter sproti poiskali karakteristično sliko osnove in ogrodja mestnega organizma. Tako smo prispeli do naših dni, ko si vse težave in pomanjkljivosti Ljubljane lahko sami na mestu ogledamo. Poznamo jih iz lastnih izkušenj, iz obširne kronike nesreč, iz raznih časopisnih debat in iz zgornjega pregleda. Najboljša priča za nas je talni načrt, v katerem se zrcali verna podoba današnjega stanja. Prepričali smo se, da je ogrodje, na katerem je zgrajena moderna Ljubljana, pozabljeno in zabrisano, stisnjeno in zadrženo. Poiskati ga moramo znova in izluščiti iz talnega načrta današnje Ljubljane ter opozoriti nanj sedaj, ko se pripravlja regulacijski načrt mesta, s katerim naj dobi Ljubljana svojo končno obliko.

Fabiani je že v pojasnilih k svojemu projektu jasno poudaril, da se morajo vse podrobnosti prilagoditi celoti. Videli smo, kako je poiskal ogrodje srednjeveškega mesta in nanj navezal svojo regulacijo. Sam pravi, da želi ohraniti Ljubljani tradicionalni značaj. Tako se je zadržal pri srednjeveškem konceptu in njemu prilagodil novo regulacijo. Prezrl pa je pri tem ali vsaj podcenjeval moč rimskega koncepta s simetralo Dunajske ceste.

Kakor smo že v početku opisali, delita Grad in Rožnik s svojimi podaljški območje Ljubljane v dva dela. Severno ljubljansko polje slovi po svojih zdravih tleh, južno ležeče barje pa je bilo do najnovejšega časa neobljudeno in razvpito kot nezdravo ozemlje. Videli smo, da je bil razvoj mesta v novejšem času usmerjen največ proti Savi in da je južni del z izjemo Trnovega ostal nezazidan. Ko pa je železnica ustavila naravni



Ljubljana išče ravnotežja v talnem načrtu

razvoj mesta in ga preusmerila proti vzhodu, se je pričelo tudi v večji meri naseljevanje Glinca, Viča in Rožne doline. Ljubljana je bila prav za prav od vseh strani zaprta. Mokra barje na jugu, nato greben Gradu, dalje tiri dolenske železnice, glavni kolodvor na severu, proti zahodu pa južna železnica z Rožnikom in zopet vlažna ozemlja z barjem.

Glavne prometne dotočne ceste delimo v dve skupini. Južno od zračne linije Grad - Rožnik leži Tržaška cesta z danes okrnjenim zaledjem Notranjske, Dolenjska cesta z vso Dolenjsko in bodoča Jadranska cesta. Tej trojici odgovarja na severni polovici skladna skupina Celovške ceste z Gorenjsko, Dunajska cesta z zaledjem Kamniškega okraja in Štajerske ter Šmartinska cesta v smeri proti Zasavju. Ravnotežje vlada med obema skupinama. Izraža se pa tudi v talnem načrtu v zelo preprosti in jasni koncepciji.

Dunajsko cesto poznamo, dostaviti moramo samo še traso bodoče Jadranske ceste v njenem južnem podaljšku. S tem smo pridobili simetralo od severa proti jugu. Zasedili smo že, kako si je Tržaška cesta poiskala bližnjico v Igriški ulici in se izlila v Dunajsko cesto pred uršulinsko cerkvijo. Ako zanemarimo nepomembne ovinke spodnjega teka Dolenjske ceste in posnamemo njeno glavno smer ter jo podaljšamo do križišča z Dunajsko cesto, pade v presečišče pred uršulinsko cerkvijo. V severni trojici vpadnih cest se Celovška cesta priključi Dunajski na Ajdovščini. Na desni strani nam še manjka odgovarjajoča komponenta. Od vzhoda vodita dve cesti proti mestu: Linhartova in Šmartinska. Prva se priključi za kolodvorom Dunajski, druga pa po Vidovdanski tesni Sv. Petra cesti. Potegnimo rezultanto obeh cest v smeri poznejše Šmartinske ceste in njene zgornje smeri ter jo začrtajmo do presečišča na Ajdovščini. Na Dunaj-

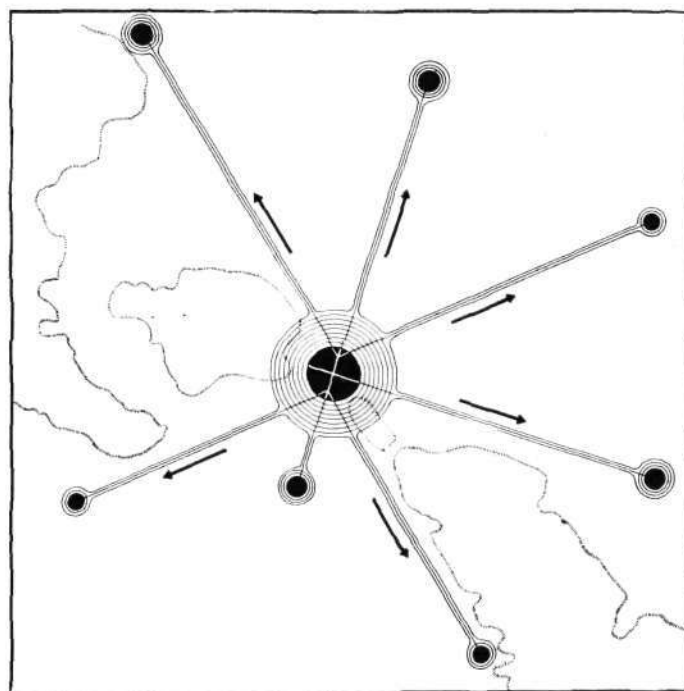


Regulacijski načrt severnega dela (prof. Plečnik)

ski cesti smo zaznamovali dvoje važnih križišč. Ako še razdaljo, ki ju veže, razpolovimo in postavimo nanjo pravokotnico Aleksandrove ceste in Prešernove ulice, se nam pokaže teoretična shema Ljubljane in njeno ogrodje. V dovršeni in popolnoma uravnoteženi obliki se zrcali osnova moderne Ljubljane. Kakor vidimo, ima Ljubljana popolnoma urejeno konstruktivno ogrodje, ki ima svoje podatke v rimskem konceptu. Iz opisane sheme nujno sledi, da je središče moderne Ljubljane na križišču pred pošto, torej v sredi doline med Gradom in Rožnikom. Današnja oblika in prostornost križišča pred pošto je zelo neprikladna za ta namen in okoliške zgradbe nikakor ne opravičujejo živega prometa na tej točki. Tu vplivajo drugi vzroki, ki smo jih našli v naši shemi in njenem središču. Sedaj nam bo razumljivo, zakaj vlada pred pošto tak direndaj, zakaj se domenijo ljudje za sestanek ravno pred pošto in tako dalje. Tukaj je jedro, središče in osrčje mesta, ki ni nastalo slučajno radi kake lokalne posebnosti, temveč iz nujnosti, ki se tako izrazito kaže v shemi našega mesta.

Odkod pa se je preselilo središče? Spomnimo se, da se je Ljubljana začela s Starim trgom in s središčem na Trgu sv. Jakoba. Od tod pa se središče ni preselilo na Novi trg, temveč na Mestni trg, kjer je ostalo dolga stoletja. Z nastajanjem novih predmestij se je središče pomaknilo na Marijin trg, ki radi svoje prostornosti še danes prevzema del vloge, ki pripada novemu jedru pred pošto.

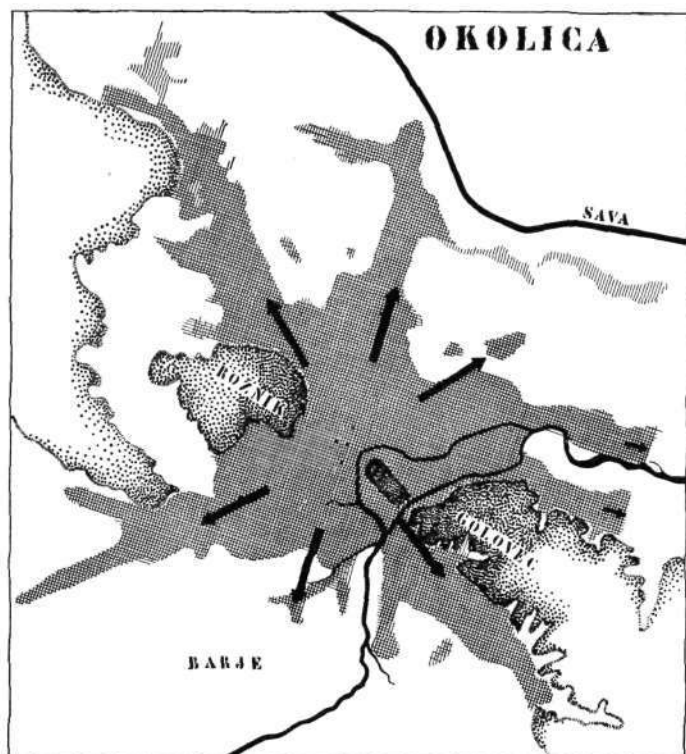
S tem pa je tudi za nedogledno dobo dovršeno potovanje jedra. Ustalilo se bo na novem mestu, ako se bo razvoj Ljubljane vršil neovirano po pogojih, ki jih nudi bližnja in daljna okolica. Mogoče bi kdo pričakoval, da se more počasi seliti dalje po Tyrševi cesti navzgor proti Bežigradu. Tod je pot z železnico zaprta. Preskočiti bi moral široko umetno oviro in se



Vpliv Ljubljane na okolico

pomakniti daleč naprej, da bi vsaj za silo bili dani skromni pogoji zanj. Toda že smo predaleč od naravnega razvoja med Gradom in Rožnikom in od pravega mesta s svojo zgodovino. Ne zdi se mi pa verjetno, da bi mogla Ljubljana imeti dvoje središč, ker je mesto premajhno po razsežnosti, po številu prebivalstva in ker za to niso dani naravni predpogoji. Po svoji obsežnosti in moči je naše mesto komaj predmestje kakega velikega mesta.

Predmestja in bližnje okoliške vasi so nanizane na glavne dotočne ceste. Sem in tja so nekoliko odmaknjene od glavne smeri, čemur pa je iskati vzroke v njihovem podeželskem karakterju kmetijskih naselij. Zadnje čase pa se že močno uveljavlja privlačnost arterij. Naselja se navezujejo s stranskimi komunikacijami, ob katerih rasejo zgradbe, na promet glavnih cest. Dober zgled za to je os Ljubljana št. Vid s Celovško cesto. Ob Dunajski cesti se vrši razvoj mesta nemoteno ob obeh straneh ceste in ne posega daleč v ozadje okoliškega polja. Šmartinska cesta zaostaja v razvoju, ker še niso ustvarjeni pogoji za naseljevanje. Pač pa je smer Ljubljana—Studenc potegnila nase močan tok in se posamezna naselja že združujejo v neprekinjeno predmestje. Na južni strani prevladuje Tržaška cesta, ob kateri se je mesto razširilo že daleč izven gosto zazidanih kompleksov. Dolenjska cesta je dolgo časa zaostajala v razvoju. Predaleč je bila središču mesta in preveč odrezana od glavnega križišča. Toda val je v zadnjih letih tudi njo zajel in hiša se vrsti za hišo tja do Rudnika. Ostane še barje — zagonetna ravnina, ki je ostala prikrita vse do zadnjega časa. Poplave, vlažna tla in stavbena prepoved so zadržale in onemogočile naseljevanje. Vendar nam ne sme ostati prikrito, da se v zadnjih letih v tem delu kažejo očitni znaki, da tudi temu mestnemu delu ne bo prizanešeno in da ga bo posebno po Jadranski cesti zajel močan val naseljevanja, čim bodo ustvarjeni nekoliko ugodnejši pogoji in bodo odstranjene na-



Razširitev Ljubljane v povojni dobi



ravne in umetne ovire. V primeri z ostalimi predmestji leži barje zelo blizu središča in pričakovati je, da si bo mesto poiskalo ravnotežje obeh polovic severnega in južnega dela. Ako bi se pa iz bog ve kakšnih vzrokov mesto ne moglo enakomerno razvijati, moramo pričakovati, da se bodo pokazale v njegovem organizmu motnje, radi katerih bo treba z velikimi žrtvami izvršiti hude operacije v talnem načrtu Ljubljane.

Utripanja mesta pa ne občutijo samo bližnja predmestja, temveč tudi oddaljene vasi. Centrifugalna sila draginje, špekulacija z zemljišči in odmiranje kmetijskega življa z asimiliranjem mestnemu načinu življenja so pritegnili v vrtinec mestnih valov tudi vasi, ki jih loči od mesta še ravno polje. Rasejo in širijo se ter skušajo premostiti razdaljo, ki jih loči od mesta. S svojo vasjo nimajo te naselbine nikakih organskih vezi. Ne živijo življenja, kakor njihova matična vas. Nasprotno — to so tipalke ekspanzivnega mesta, ki spreminjajo okolico in jo pripravljajo za inkorporacijo mestnemu telesu. Značilna primera za to presnavljanje sta Št. Vid in Ježica.

Odpira se nam nov pogled na talni načrt Ljubljane. To ni več Ljubljana, ki bi bila omejena z obzidjem ali ostro zarezanimi krožnimi cestami, za katerimi preneha mestni življenjski in se začne polje in kmečko življenje. Odslej imamo pred seboj mesto s široko razprtimi in iztegnjenimi tipalkami, ki posegajo v osrčja oddaljenih vasi in jih čim dalje bolj tesno navezujejo nase. Mestne meje vidimo lahko samo še v načrtu, v naravi so že precej zabrisane. V nekaj letih jih ne bo več. Regulacija Ljubljane prehaja tako v regulacijo podeželja.

\*

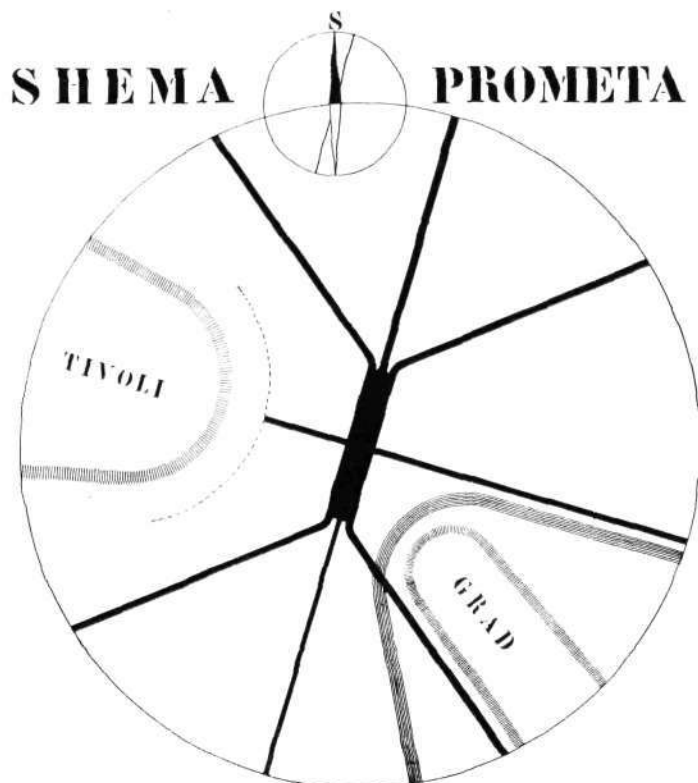
Od prvih začetkov do najnovejše dobe smo sledili razvoju našega mesta z namenom, da spoznamo sil-

nice, ki so oblikovale talni načrt Ljubljane. Ugotovili smo velike zakonitosti, ki vladajo v konstruktivnem mestnem ogrodju. Videli smo, kako naravno in pravilno se je mesto širilo ter varovalo pri tem glavno zasnovno vse do zadnje polovice prejšnjega stoletja. Opazili pa smo tudi, da se je tedaj začela nevarna doba v razvoju Ljubljane, ko je bil pozabljen zdravi koncept, ko so mesto obdali z obzidjem železniškega omrežja. Iskalo si je prostora, dokler ni preplavilo ovire in se razlilo daleč v okolico. Radi tesne povezanosti z razvojem talnega načrta Ljubljane smo si ogledali znane regulacijske načrte, da poiščemo v njih glavne osnove.

Teoretična shema Ljubljane, ki se je tako razgrnila pred nami, jasno priča o veliki zakonitosti, ki vlada v organizmu talnega načrta Ljubljane. Ako bi se razvoj mesta odigraval brez tako daljnosežnih momentov, kakor je železnica, in brez stranpoti, na katero je zašlo reguliranje mesta, bi se naša teoretična shema morala pokazati v talnem načrtu v vsej izrazitosti, četudi ne v vsej strogosti linije in točnosti simetrije, ki nam jo kaže spodnja slika.

Dejansko pa je mesto zapustilo v drugi polovici 19. stoletja zdrav koncept in pozabilo na svoje ogrodje ter se začelo razlirati v smereh, kjer ni bilo umetnih ovir. Razlezlo se je, iskalo nova težišča in v najnovejšem času preskočilo umetno obzidje, da se razlije onstran meja ob glavnih vpadnih cestah ter poveže bližnje vasi z mestom.

Danes se kuje usoda Ljubljane v njenem talnem načrtu. Pripravlja se regulacijski načrt, ki naj ji da končno lice za nepregledno vrsto let. Uzakonile se bodo njene ceste. Pri tem pa ne smemo prezreti celote in ogrodja, katerega si je mesto samo in nepri-siljeno zgradilo, da zraste ob njem v zdrav in uravnotežen organizem.



Glavne prometne žile v shematični obliki