

UDK 911.37:711.6 (497.12 Ljubljana) = 863

UDC 911.37:711.6 (497.12 Ljubljana) = 20

## NORMATIVNA NAČELA KOT DEJAVNIK MESTNEGA RAZVOJA (NA PRIMERU LJUBLJANE)

Breda O g o r e l e c \*

Z obliko mesta se ukvarjajo številne vede, predvsem urbanizem oziroma urbanistično oblikovanje, umetnostna zgodovina in geografija.

Urbana geografija se je z mestno obliko ukvarjala predvsem v prvi tretjini tega stoletja, ko so bila proučevanja usmerjena v raziskovanje izvora, razvojnih obdobj in posledic, ki so se kazale v tlorisu, pozidavi, mestnih hišah itd. Študije so bile takrat močno usmerjene v fiziognomijo (V r i š e r, 1984, 10). Kasnejši razvoj urbane geografije je težo proučevanja prenesel na druge teme, zato je morfologija izgubila svojo aktualnost.

Morfologija mesta si prizadeva analizirati mesto:

- kot fizično obliko,
- kot organizem v razvoju, predmet preobrazbe glede na spremembe v družbi, in
- kot žarišče medsebojnega součinkovanja med družbenimi silami in grajenim okoljem (G e b a u e r, 1983, 3)

Zato je morfologija lahko »študij fizičnih in prostorskih značilnosti mestne strukture« (G e b a u e r, 1983, 5) ali pa »študij (opis in klasifikacija) vzrokov, ki prispevajo k oblikovanju in spreminjanju fizične strukture mesta« (A y m o n i n o, 1971).

Obliko mesta določajo zlasti parcelacija, stavbe in prometno omrežje (P i r k o - v i č - K o c b e k, 1986, 19) in odnosi med njimi. Med slednje sodijo na primer:

1. lega stavbe na parceli – stavba leži bodisi sredi parcele ali na njenem robu, lahko pa sega tudi od enega roba parcele do drugega;
2. lega stavbe v odnosu do sedanjih stavb – zazidava je odprta, če stoji stavba ločeno od sosednjih, in zaprta, če med sosednjimi stavbami ni razmika;
3. lega stavbe v odnosu do prometnic (cest in trgov) – ta odnos določa predvsem gradbena oz. stavbna črta, ki jo morajo spoštovati bodoči objekti; praviloma je vzporedna s cesto in od nje odmaknjena, včasih le toliko, da zagotovi prostor za pločnik, če pa je nekoliko bolj, lahko nastanejo pred stavbami predvrti.

\* Dipl. geogr., raziskovalni sodelavec, Urbanistični inštitut SRS, Jamova 18, 61000 Ljubljana, YU.

Vse naštete elemente in odnose med njimi uravnavajo tudi normativna načela. Z »normativnimi načeli« (izraz je povzet po E. L i c h t e n b e r g e r j e v i) ali »normativnim urbanizmom« zajemamo široko pahljačo predpisov, od zakonov in krajevnih uredb, ki določajo gradbeno dejavnost in lastnino zemljišč, do regulacijskih in urbanističnih načrtov.

Drugi osnovni dejavniki, ki odredajo strukture in procese v mestu, so (po E. L i c h t e n b e r g e r, 1986, 154) še politični sistem, tehnologija, zlasti gradnje in prometa ter razvojna stopnja narodnega gospodarstva, vendar njihovega vpliva prispevek ne obravnava.

Doslej se geografija z vplivi normativnih načel na preobrazbo naselij skorajda ni ukvarjala ne pri nas in tudi ne drugod po svetu. Sodimo pa, da zapostavljanje tega vidika ni upravičeno, saj je proučevanje normativnega urbanizma zanimivo z dveh plati. Primerjava normativnih aktov in dejanskega stanja pokaže, v kolikšni meri se je mesto razvijalo skladno s sprejetimi predpisi in načrti in v kolikšni meri spontano, ne-načrtno. Študij normativnih načel pa je pomemben tudi z drugega vidika: v njih se namreč zreali stopnja zavesti vsakokratne oblasti. Za vse normativne oblike urbanizma je namreč značilno, da so sredstva ohranjanja obstoječega reda. Ker jih sprejme in izvaja oblast (v imenu javnega interesa), so vse ideje in pobude urbanistov presejane skozi sito, ki prepušča le tiste, ki oblasti ustrezajo – torej le tiste, ki ne ogrožajo že pridobljenih privilegijev.

Oblast je morala začeti normirati zidavo takrat, ko je posameznikova svobodna graditeljska pobuda pričela ovirati ali celo spodkopavati razvoj mesta kot celote. Tu ne mislimo le na prostorsko rast mesta, temveč tudi na razvoj mestnih funkcij. Za ponazoritev naj navedemo tri primere:

– Ena od funkcij mesta je, da nudi bivališče delovni sili. V dobi hitre industrializacije so želeli lastniki stavbnega zemljišča iz njega iztržiti čim več s tem, da so parcelo v največji možni meri pozidali in nanjo naselili čim več najemnikov. To je vodilo v zelo slabe bivalne razmere, ki so se jim uprli »higieniki« in s prikazi nemogočih stanovanjskih in higienskih razmer uspeli prepričati oblast o nujnosti izboljšanja stanja.

– Svoboda zidave, ki išče svoj lastni optimum, je močno ovirala tudi razvoj prometa – za mesto ključne funkcije. S tehnološkim razvojem so postajale prostorske zahteve te dejavnosti vse večje in nekdanje poti, ki so bile skupna last, niso več zadoščale. Širitvam cest je nasprotoval lastnik zemljišča; saj bi ga v celoti izkoristil za lastne potrebe, zato ga ni želel odstopiti za javne prometnice.

– Kot tretji primer navajamo še eno od funkcij – varnost. Tudi to je posameznik ogrožal, ko je gradil z najcenejšimi materiali, npr. z lesom in slamo (nevarnost požara), in ko ni poskrbel za ustrezno odvajanje odplak (nevarnost okužbe pitne vode).

Oblast je pričela anarhični gradbeni razvoj usmerjati s pomočjo predpisov. Določila, ki urejajo gradnjo mesta, je vseboval že znani statut Dubrovnika (K r s t i č, 1987, 29). Na Slovenskem so bili zgodnja oblika takega predpisa stavbni redi za posamezna večja mesta, kasneje tudi za dežele. Stavbni redi so omejevali gradbeno dejavnost in normirali posamično gradnjo.

Ob koncu 19. stoletja so jim sledili regulacijski načrti, ki so imeli drugačen značaj. Za razliko od stavbnega reda so svoje zahteve in norme postavljali širše; imeli so obliko načrta, ki je določal regulacijske črte ulic in trgov, včasih tudi širino ulic in

večje zelene ureditve (npr. drevoredi v Fabianijevem predlogu regulacijskega načrta Ljubljane).

Regulacijski načrti so poskušali popraviti razmere v že zgrajenem delu mesta (npr. nove gradbene črte v že zazidanih ulicah), predvsem pa so določali gradnjo na še nepozidanih mestnih območjih.

Regulacijskim načrtom so sledili urbanistični načrti, ki pa niso več določali oblike (morfologije) mesta, temveč njegovo vsebino. Pojavil se je načrt namenske rabe, ki je posamične dejavnosti usmerjal na za to namenjene površine. Ti načrti so temeljili na funkcionalizmu, ki je zagovarjal »coning« in nasprotoval zasebni lasti mestnega zemljišča. Pozornost so prenesli z mestne oblike (kako graditi) na lociranje posameznih dejavnosti v določena območja in na zagotovitev hitrih prometnih povezav med njimi.

Omejevanje graditeljeve svobode je tako postajalo vse večje. Od popolne svobode gradnje na lastnem zemljišču je privedlo do omejitev glede odmikov gradnje od ceste, nato do določitve nove cestne mreže, ki je prizadela tudi parcelacijo (preparcelacija), in končno do omejitev glede vrste dejavnosti, ki lahko lastnikovo gradbeno pobudo na njegovem zemljišču povsem onemogoči. Značilno pa je, da je pod vplivom funkcionalizma predpisovanje mestnih oblik domala izginilo in se vrača šele v zadnjih letih.

Drugi del prispevka se omejuje na primere vplivanja »normativnega urbanizma« na mestno obliko Ljubljane do leta 1945. V letih 1875 in 1896 sta bila v Ljubljani sprejeta dva stavbna reda – drugi je veljal do leta 1931, ko je bil sprejet gradbeni zakon, delno pa še kasneje. Poleg določb urbanističnega značaja (širina ulic, lega stavb, oblikovanje objektov in uličnega prostora, največja zazidanost parcel, lociranje in problemi odplak iz industrijskih objektov) sta vsebovala tudi zahteve gradbeniške, sanitarne in zemljiškopravne narave.

Prvi in edini regulacijski načrt mesta Ljubljane je bil sprejet leta 1896. Kasnejše spremembe in dopolnitve so ga bistveno osiromašile, saj so bili črtani skoraj vsi načrtovani trgi ter zožene ali opuščene mnoge na novo projektirane ceste, tudi tiste, ki bi sestavile zunanjo in notranjo krožno cesto, in nekatere radialne ceste (V a l e n č i č, 1967 c, 152–164). Po določbah gradbenega zakona z leta 1931 bi morala Ljubljana dobiti nov regulacijski načrt najkasneje do leta 1937, a ga ni dočakala, in tudi povojni načrt Urada za regulacijo Ljubljane ni bil potrjen. Naslednji formalno sprejeti dokument je bil šele Generalni plan urbanističnega razvoja Ljubljane leta 1966.

Opisani primeri ponazarjajo vpliv navedenih stavbnih redov in regulacijskega načrta na tri elemente mestne oblike: na ulično mrežo, gradbeno črto in razporeditev stavb. Naslednji prikazi so vsi iz mestnega središča Ljubljane. Za njegov severni del, od Prešernovega trga do železniške postaje, so se namreč ohranili številni načrti, ki omogočajo primerjavo med posameznimi obdobji (1840, 1889, 1910, 1914).

### Vpliv na ulično mrežo

Ulična mreža je osnovni element, ki določa mestni tloris, zato so tudi tipi tlorisov večinoma opredeljeni s potekom ulic, npr. radialno-koncentrični, pravokotni. Veči-

noma je veljalo pravilo, da so imela načrtno osnovana mesta – od grških kolonij naprej – geometrično pravilno ulično mrežo, spontano rastoča mesta pa ne. To velja tudi za Ljubljano, katere ulična mreža se je v srednjem veku prilagajala topografiji, zlasti legi pod grajskim hribom in ob reki. Med Prešernovim trgom in železniško postajo, kar je bilo pozidano po potresu 1895, so ulice ravne in se sekajo pod pravim kotom, podobno ulično mrežo pa je imela tudi nekdanja Emona, ki je bila sprva rimska vojaška postojanka.

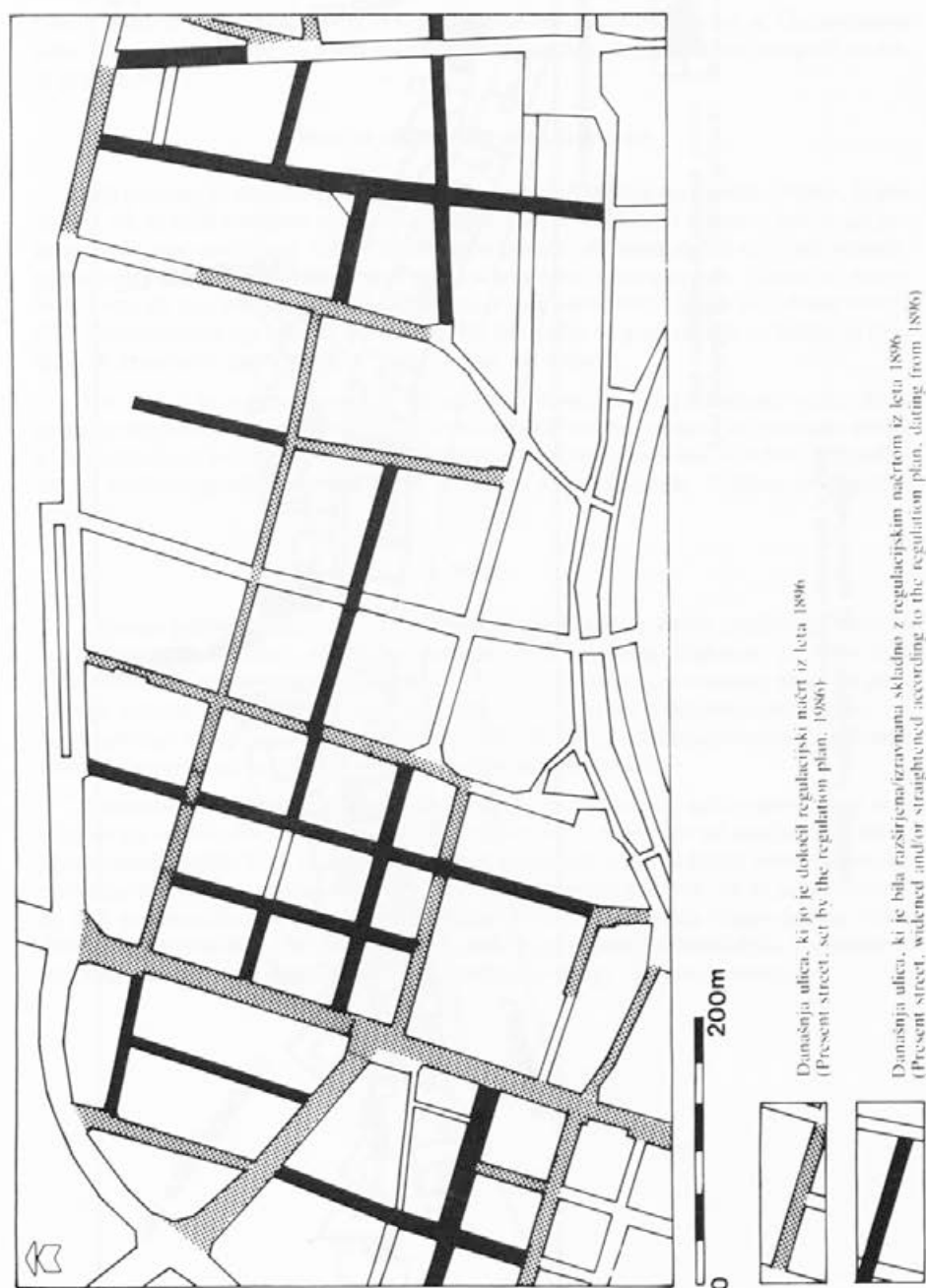
Osnutek splošnega regulacijskega načrta iz leta 1895 je, kot že omenjeno, določal predvsem mrežo ulic in njihovo širino. Nekatere ulice so bile začrtane povsem na novo, npr. sedanje Kersnikova, Cigaletova, Tavčarjeva, Dalmatinova, Trdinova in Čufarjeva, Maistrova in Tabor. Druge ulice so se naslonile na stare, predvsem poljske poti (npr. Kotnikova, Metelkova in Slomškova). Omenjeni primeri kažejo, kako trdoživ element so »preostanki preteklosti v pokrajini«, kot jih imenuje I l e š i č (1964, 8). Zaradi njih so ulični bloki tukaj večji kot drugod, kjer je bila ulična mreža zasnovana na novo. Regulacijski načrt je določil novo širino tudi že obstoječim cestam in ulicam (npr. Titovi, Gosposvetski, Miklošičevi od Nazorjeve do Prešernovega trga, Pijadejevi, Puharjevi, Čopovi, Pražakovi in Slomškovi (slika 1).

Poleg omenjenih cest je načrt predvidel še nekatere ulice, ki pa so ostale le na papirju. Tako so nastali ulični bloki, ki so preveliki in jih urbanisti že delijo na manjše ali pa bo do tega še prišlo. Primeri so kare med Dalmatinovo in Nazorjevo, ki ga je tedanji načrt delil na tri bloke, preboj v smeri sver – jug od Erjavčeve čez Borštnikov trg do Aškerčeve, nadaljevanje Vidovdanske ulice proti severovzhodu, podaljšek Cigaletove do Trga OF in cesta, ki bi razdelila velika ulična bloka med Resljevo, Slomškovo, Metelkovo in Masarykovo.

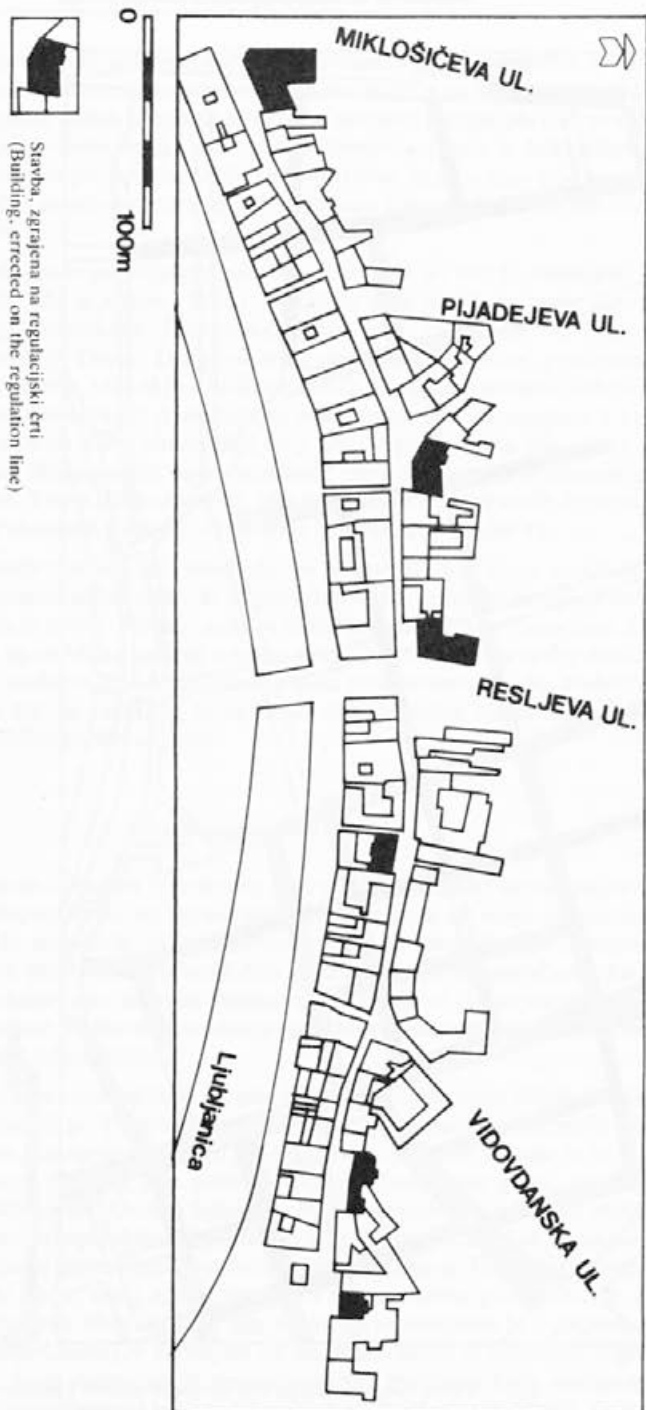
### Vpliv na gradbeno črto

Gradbena oziroma stavbna črta določa lego stavbe in ena od stranic objekta mora ležati na njej. Poteka lahko tik ob cestnem robu ali pa je od njega odmaknjena in je pred stavbami še zemljišče, ki je tlakovano (npr. na mestnih trgih), oziroma so pred hišami urejeni predvrti. Gradbena črta je lahko ravna ali ukrivljena, kadar so stavbe nanizane v loku (npr. Stari in Mestni trg v Ljubljani). O nepravilni gradbeni črti pa govorimo takrat, kadar so hiše sicer postavljene vzporedno s cestnim robom, a so od njega različno odmaknjene.

V Ljubljani so oba stavbna reda in nato tudi regulacijski načrt določali najmanjšo širino ulic, in sicer 12 m. To je veljalo tudi za obstoječe ceste in zato imajo ulice, ki niso bile povsem na novo pozidane, dve gradbeni črti – prvotno in tisto, ki jo je določila regulacijska črta. Na sliki 2 je prikazan primer Trubarjeve ceste, tj. nekdanje predmestne obrtniške ceste. Osmim hišam, ki so bile zgrajene na prelomu stoletja ali kasneje, so glede na predpis določili gradbeno črto, ki je za 4 do 8 m umaknjega od prvotne, zato so stavbe postavljene v globino parcele. Tako je Trubarjeva cesta izgubila enotno stavbno linijo; sedaj njena črta sodi v tip nepravilne gradbene črte. Podoben primer je Nazorjeva ulica, kjer je bila širina 12 m dosežena le v njenem spodnjem delu (pri hotelu Union), v zgornjem pa ne. Kako težko je uresničiti regulacijo že obstoječih ulic, ki je navsezadnje celo vprašljiva, zgovorno kaže primer glavne mestne ceste, tj. Titove, kjer so začrtano širitev dosegli šele s porušitvijo Kolzerjeve



Slika 1: Ulična mreža severnega dela mestnega središča Ljubljane  
Street pattern of the northern part of centre of Ljubljana)



Slika 2: Nepravilna gradbena črta na Trubarjevi cesti  
(Irregular building line, Trubarjeva street, Ljubljana)

hiše v petdesetih letih. Eden zelo redkih primerov takojšnje širitve je Dalmatinova ulica, kjer so vse stavbe na njeni severni strani porušili ter jih na novo postavili na novi gradbeni črti.

#### Vpliv na razporeditev stavb (zazidavo)

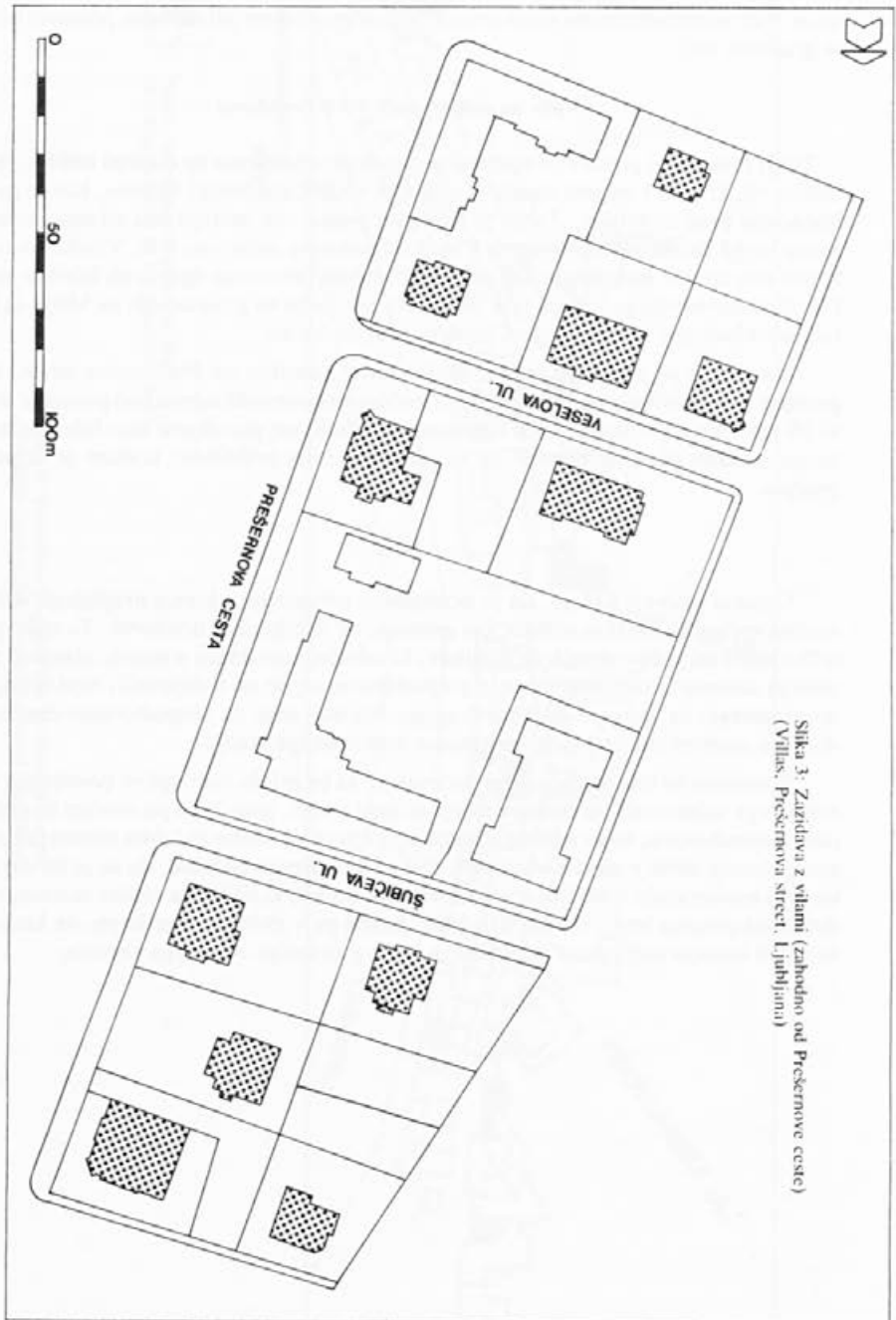
Tretji primer, ki ponazarja vpliv normativnega urbanizma na mestno obliko, je pozidava vil, ki sodi v odprto zazidavo oziroma »odprt stavbinski zistem«, kot so ga poimenovali pred stoletjem. Zanje je bilo predpisano, da morajo biti od ceste odmaknjene vsaj 5 m, od sosednjih stavb 8 m in od posestne meje vsaj 6 m. Visoke so morale biti eno ali dve nadstropji. Ob cestni črti je bila zahtevana ograja ali železna mreža (77. člen stavbinskega reda iz leta 1896). Na tak način so grajene vile na Mirju in Prulah, ob Maistrovi in ob Resljevi cesti in tudi na Vrtači.

Na sliki 3 je prikazan primer vilske četrti zahodno od Prešernove ceste, ki je prvotno zazidavo v glavnem ohranila. Značilni so 6-metrski odmiki od posestne meje, ki jih zasledimo pri skoraj vseh označenih stavbah, saj praviloma niso bile postavljene na sredino parcele, temveč so se njenemu robu približale, kolikor je dopuščal predpis.

#### Sklep

Opisani primeri kažejo, da je normativni urbanizem s konca prejšnjega stoletja močno vplival na mestno obliko, kar pomeni, da je bil dokaj učinkovit. Ta vpliv pa je težko ločiti od vpliva drugih dejavnikov, ki odrejajo strukture v mestu, zlasti od političnega sistema in razvojne stopnje gospodarstva, saj se vsi ti dejavniki med seboj tesno prepletajo in vplivajo drug na drugega. Spoštovanje ali nespoštovanje družbenih norm je namreč odraz širšega družbenoekonomskega stanja.

Zanimivo bi bilo nadaljnje proučevanje, ki bi zajelo tudi vplive povojnega normativnega urbanizma, in nato primerjava med njima, prav tako pa analiza in primerjava mestnih oblik, ki so nastale v nasprotju s predpisi, tako bi lahko primerjali delež neregularnih oblik v mestni strukturi. Prikaz bi verjetno pokazal, da se je mesto veliko bolj preobrazilo v skladu z urbanističnimi načeli, ki so imela obliko norme, v obdobju od potresa leta 1895 do leta 1945, kakor pa v zadnjih desetletjih, za katera je značilen mnogo večji delež spontanega, nereguliranega mestnega razvoja.



Slika 3: Zazidava z vilami (zahodno od Prešernove ceste)  
(Villas, Prešernova street, Ljubljana)

Vila, ki je bila zgrajena v skladu s 77. členom stavbenega reda iz leta 1896, (odmiki, višine, ograje)  
(Villa, built according to the paragraph 77 of the Building Order dating from 1896, (distances, height, fences))



**Viri**

- A y m o n i n o , C., 1971, La città di Padova, Padova.
- G e b a u e r Maria Adriana, 1983, Urban morphology: Oxford, a place for a forum, Oxford.
- I l e š i č , Svetozar, 1964, Preostanki preteklosti v pokrajini kot element resničnega geografskega okolja, Geografski vestnik, 36, Ljubljana.
- K r s t i č , Branislav, 1978, Urbana prošlost Dubrovnika – podsticaj urbanoj sadašnjosti, Informativni pregled št. 4.
- L i c h t e n b e r g e r , Elizabeth, 1986, Stadtgeographie, Teubner Stuttgart.
- Ljubljanske ulice, 1980, Ljubljana.
- M i h e l i č , Breda, 1986, Tipi mestnih območij po njihovi morfološki zgradbi, Arhitektov bilten št. 1–2, Ljubljana.
- 1983, Urbanistični razvoj Ljubljane, Ljubljana.
- M u š i č , Marjan, 1943, Poročilo o razvojnem regulacijskem gradivu Ljubljana od leta 1895 do danes in o smernicah za nadaljnje delo pri izdelavi dokončnega regulacijskega načrta, Ljubljana.
- P i r k o v i č - K o c b e k , Jelka, 1986, Morfološki vidiki obrobja Ljubljane, Arhitektov bilten št. 1–2, Ljubljana.
- Stavbinski red za občinsko ozemlje deželnega stolnega mesta Ljubljane, Deželni zakonik za vojvodstvo Kranjsko, 1896, št. 28.
- Stavbni red za Kranjsko, Deželni zakonik za vojvodstvo Kranjsko, 1875, št. 26.
- V a l e n č i č , Vlado, 1967 a, O ljubljanskih stavbnih redih, Kronika 15, št. 1, Ljubljana.
- 1967 b, Prvi ljubljanski regulacijski načrt, Kronika 15, št. 2, Ljubljana.
- 1967 c, Spremembe in dopolnitve ljubljanskega regulacijskega načrta iz leta 1896, Kronika 15, št. 3, Ljubljana.
- V r i š e r , Igor, 1984, Urbana geografija, Ljubljana.

**NORMATIVE PRINCIPLES AS ONE OF DETERMINANTS OF URBAN  
FORM (CASESTUDY OF LJUBLJANA)**

Breda O g o r e l e c

(Summary)

Studies in urban morphology can either deal with the spatial characteristics of the urban structure or with the causes which contribute to forming and modifying the physical structure of the city.

The main determinants of structures and processes in a city are political system, technology, stage of development of national economy and normative principles. Urban geographers have paid almost no attention to the one mentioned last.

Regulation became necessary, when the freedom of building became an obstacle or even a threath to the development of a city as a whole (both to spatial growth and to development of city functions, eg. healthy housing, traffic, security). Ljubljana received its building regulations in the end of the 19<sup>th</sup> century, the regulation plan (1896) being the only document in legal form until the Master plan of Ljubljana was accepted in 1966. The building orders contained paragraphs, which regulated the road width, height of buildings, maximum built-up-area index, design of public spaces etc.

Case studies of the street pattern, building lines and building systems show, that the influence of normative principles (dating from the turn of the centuries) on urban forms was considerable. This is not true for the last four decades.