

Utegnilo bi se zgoditi, da bi v tak bilten privolil celo sam Jusuf-Čeribi, mufti svetega otomanskega cesarstva, ki je sicer — če lahko verjamemo k obrekovanju nagnjenemu Voltairu — sleherno branje leta 1143 po hedžri prepovedal.

(Se bo nadaljevalo)

## OB URBANISTIČNEM NAČRTU LJUBLJANE

Navajeni smo že občasnih razstav posameznih zazidalnih področij, ki jih srečujemo v mestnih izložbah ali v avlah občinskih zgradb, nikoli pa se še ni javnost v takem obsegu seznanjala z urbanističnim elaboratom, kot je to razgrnjeni urbanistični program z elementi generalnega urbanističnega načrta Ljubljane na Gospodarskem razstavišču.

Razstavljena dokumentacija je rezultat dela, ki ga je opravil kolektiv Okrajnega zavoda za urbanizem v dobrem letu od svoje ustanovitve. Težko je ugotoviti, kateri po vrsti je ta ljubljanski načrt, saj zaznamujemo prve znane, morda bolj fortifikacijske kot urbanistične načrte že v 17. stoletju, kar nam kaže Stierov projekt za razširitev ljubljanskega mestnega obzidja iz leta 1658. Prav gotovo pa so tudi pionirski oddelki rimske armade že davno prej polagali ortogonalne trase cestnega omrežja Emone po tipiziranem načrtu cesarskega ministrstva. Nadaljnje prelistavanje starih načrtov našega mesta, ki prikazujejo Ljubljano v različnih obdobjih, nas navaja k spoznanju, da je vsaka doba imela svoje, vsekakor družbeno utemeljene etape vzpona ali stagnacije. Tako nam na primer Dežmanov načrt Ljubljane iz leta 1827. pojasnjuje vrsto urbanističnih, za tiste čase kar precej naprednih realizacij, kot je niveliranje in zasaditev tedanjega Kongresnega trga na mestu obrambnega jarka ali pa ureditev nabrežja Ljubljanice za Šenklavško cerkvijo, škofijo in semeniščem. Po vsej verjetnosti so bile te nove poteze v zvezi z ljubljanskim kongresom, ki je bil za provincialno mestece pač izredno pomemben dogodek. Vendar pa pri vsem arhivskem bogastvu ljubljanskih mestnih načrtov še vedno ne moremo govoriti o pravih dokumentih, ki bi izražali še neuresničeno idejo avtorja.

Vse kaže, da je treba urbanistične načrte datirati šele z letom 1895., ko je veliki ljubljanski potres povzročil, da so se stvari pričele sukati hitreje. V tistem času, ob prelomu stoletja, sta bili urbanistična teorija in komunalna tehnika že na visoki stopnji. Ljubljana se je bila primorana dvigniti iz svoje provincialne zaostalosti in sprejeti načela sodobnega urbanizma. Na iniciativo napredne javnosti so tedaj na hitro razpisali natečaj za izdelavo regulacijskega načrta, katerega se je udeležil tudi dunajski arhitekt in teoretik Camillo Sitte, medtem ko sta izven konkurence sodelovala še Adolf Wolf in Maks Fabiani. Od tedaj do današnje razstave je preteklo več kot šestdeset let. Dve svetovni vojni in več period gospodarskih in političnih vzponov in padcev je v tem času odločilno vplivalo na pogoje, ki odločajo o razvoju Ljubljane. Iz te bogate mestne zgodovine velja omeniti, da so bile Fabianijeve ideje realizirane pravzaprav le v fragmentih in da je nastala moderna Ljubljana na konceptu magistratne inženirske in geodetsko-tehnične regulacije. V medvojni dobi niso niti Plečnikove detajlne rešitve niti posamezne

uspele realizacije Mestnega gradbenega urada prinesle bistvenih vsebinskih sprememb v takratno Ljubljano, čeprav so jo nedvomno obogatile. V to dobo segajo prve akcije za rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča s poglobitvijo železnice, kjer je bila močno angažirana tedanja mlada generacija naprednih arhitektov, inspirirana od Vurnikovih predavanj o sodobnem urbanizmu, od progresivne evropske arhitekture in zlasti od osebnosti Le Corbusiera.

Brez pretiravanja lahko trdimo, da je bil mejnik v razvoju ljubljanskega urbanizma regulacijski program, ki ga je leta 1939. pripravil ing. Janko Mačkovšek v Mestnem gradbenem uradu v okviru priprav za razpis natečaja za urbanistično ureditev mesta. Ta elaborat je brez dvoma prvi moderni, sistematično urejeni urbanistični dokument v dosedanjem načrtnem razvoju Ljubljane.

Natečajna dela, ki so bila predložena leta 1941., razodevajo raznovrstne urbanistične koncepcije, od skrajno naprednih do umerjeno konvencionalnih, med katerimi je imela žirija prav težavno izbiro. Na razstavi natečajnih projektov je prišlo do izraza mnenje kulturne javnosti, ki se ni strinjala z odločitvijo žirije, da se prva nagrada podeli konservativni rešitvi zagrebškega avtorja. Zlasti mlajša generacija se je opredelila za drugonagrajeni Ravnikarjev projekt, ki je daleč pred ostalimi konkurenti oznanjal novo pojmovanje in nove prijeme urbanizma v sugestivni, morda nekoliko shematizirani izdelavi.

Verjetno je bil ta koncept osnova za urbanistični načrt, ki ga je v prvem desetletju po osvoboditvi pripravljala Urad za regulacijo Ljubljane. Neobjavljeni grafični prikaz in »urbanistična načela za direktivni načrt«, ki jih je Urad objavil kot prilogo »Kronike« leta 1953., so prvi in, kot kaže, edini dokumenti, ki so izšli iz institucije tedanjega Mestnega ljudskega odbora.

Urbanistični program Ljubljane, ki ga je v naslednjih treh letih izdelal Projektivni atelje po naročilu mestnega, kasneje okrajnega ljudskega odbora, je bil uradno predložen naročniku koncem leta 1957. ter pred tem neuradno razstavljen na občnem zboru Urbanističnega društva Slovenije. Okrajni ljudski odbor elaborata ni do konca obravnaval in ga tudi ni razgrnil na vpogled državljanom. Tako prihajamo do ugotovitve, da imajo Ljubljančani šele sedemnajst let po osvoboditvi prvič priložnost razpravljati o najpomembnejših vprašanih načrtni ureditve slovenskega glavnega mesta. Prav nič laskavo ni za nas, da so nas v tem prehiteli prav vsi republiški centri.

Razstavljeno gradivo — urbanistični program z elementi generalnega urbanističnega načrta — se, kot to navaja zavod v kratkem poročilu, navezuje na urbanistični program iz leta 1957., s tem da so objektivne ugotovitve tega elaborata dopolnjene in prilagojene nastalim spremembam. Ves postopek, ki je po sklepu mestnega sveta nekoliko skrajšan in poenostavljen, nosi predpisano uradno obeležje. Po končani razgrnitvi pridejo na vrsto strokovna poročila ekspertov, razprave o poročilih in o pripombah državljanov ter sprejetje programa v organih oblasti.

Zakon o urbanističnih projektih predpisuje obseg in vsebino urbanističnega programa kot prve in osnovne faze urbanistične dokumentacije. Razgrnjeno gradivo obsega le del predpisanih sestavnih delov, kar pa je bolj formalna kot vsebinska pomanjkljivost.

Osnovne karakteristike tega elaborata so sledeče:

— programsko je obdelano le današnje mestno področje z obrobni urbaniziranimi naselji, kot so Šentvid, Črnuče in Polje.

— računi kapacitet in zazidalnih površin slone na prognozi, da bo število prebivalstva (v 25 — 30 letih) naraslo na 360.000.

— faktorji, ki omejujejo zazidavo, usmerjajo razvoj mesta v zvezdasto obliko s kraki ob glavnih mestnih vpadnicah.

— v prikazu namenske izrabe površin so poudarjene relativno velike površine za industrijske namene, zlasti v vzhodnem delu mesta.

— obstoječe glavno prometno omrežje se dopolnjuje s sistemom hitrih avtomobilskih cest v smeri glavnih vpadnic, s priključkom na mestno omrežje ob mestnem središču.

— komunalne naprave v razstavljenem gradivu niso posebej obdelane in se naslanjajo na ugotovitve programa iz leta 1957.

Razstava je, kot je bilo pričakovati, vzbudila mnogo zanimanja pri širokem občinstvu, še bolj pa seveda med tehničnimi ljudmi. Strokovna društva arhitektov, gradbenikov in urbanistov so na številnih plenarnih sestankih kritično obravnavala razna vprašanja v zvezi s predloženimi rešitvami Okrajnega zavoda za urbanizem. Pripombe, ki so bile tu formulirane in posredovane odgovornim organom, opozarjajo na nekatere, zlasti metodološke pomanjkljivosti razgrnjenega elaborata.

Res je, da je prognoza priraščanja števila prebivalstva vedno in povsod najmanj dokumentirani element v urbanističnem programu, vendar si v demografiji pomagamo z določenimi metodami, ki nam v kolikor toliko normalnih razmerah nakazujejo zakonitosti tega vsekakor zapletenega procesa. Predloženi urbanistični program temelji na kapaciteti zazidalnega okoliša, na katerem je ob določenih pogojih mogoče naseliti 360.000 prebivalcev. Diskutanti so to utemeljitev ocenili kot enostransko in premalo dokumentirano, prav tako kot prognozo zviševanja odstotka zaposlenih v industriji. Pokazalo se je, da bi bilo treba poglavje elaborata, ki obravnava spremembo in razvoj gospodarske in zaposlitvene strukture, obširneje utemeljiti, zlasti v zvezi s predvidenim razvojem širšega geografskega območja Ljubljane.

Urbanistični program vsebuje temeljito dokumentacijo o potrebnih zazidalnih površinah in s tem v zvezi o skupni površini, ki jo je treba rezervirati za potrebe mesta. Pri tem vzbuja nekaj pomislekov dosledno usmerjanje razvoja v obliki krakov, ki so v zapadnem, južnem in vzhodnem delu mesta utemeljeni zaradi topografskih preprek, dočim za takšno ureditev med Šiško in Mostami ni enakovrednih razlogov. Omejitev mestnega jedra na področje od Aškerčeve do Linhartove ceste je ploskovno in funkcionalno povsem v skladu s potrebami razširjenega mesta.

Predlagano cestno omrežje in sistem hitrih cest, ki se navezujeta na dolgoletne študije, sta nedvomno med najtrdnejšimi osnovami obravnavanega programa. Vsekakor bo potrebno še naprej iskati najugodnejšo varianto zveze med hitrima cestama iz smeri Zagreb in Trst, prav tako pa izpolniti povezavo med perifernimi mestnimi deli v mestnem cestnem sistemu.

Gradivo urbanističnega programa, kamor spadajo v smislu zakonskih predpisov tudi grafični prikazi namenske izrabe površin in prometnega

omrežja, je po svojem značaju teže razumljivo povprečnemu obiskovalcu; zato je bil občinstvu na razpolago tudi kratek tekstualni izvleček z najnужnejšimi podatki. Na takšni razstavi ne bi bili odveč tudi bolj sugestivni atributi, kot fotografije ali privlačnejši grafikoni. Kar zadeva grafično obdelavo načrtov, bi kolorirani prikazi na enotnih situacijskih podlogah nedvomno povedali mnogo več kot zgolj nejasne in ponekod slabo razumljive povečave originalnih načrtov. Ljubljana bi si pač lahko privoščila tiskano in v več barvah reproducirano urbanistično dokumentacijo, kot jo danes uporabljajo po vsem svetu.

Kot dopolnilo urbanističnega programa so bili razstavljeni nekateri elementi generalnega urbanističnega načrta, ki pojasnjujejo metode izračunavanja gostot naseljenosti in zazidalnih razmerij, utemeljujejo potrebe po industrijskih površinah in določajo strukturo stanovanjskih sosesk oziroma stanovanjskih skupnosti.

Tisto, kar na tej kot na vsaki drugi razstavi najbolj privlačuje publiko, niso razstavni panoji in grafikoni, pač pa lepo izdelane makete, ki ponazarjajo detaljne urbanistične rešitve posameznih centralnih mestnih predelov. Ta plastična dopolnila izdatno osvežujejo oficialno, morda manj zanimivo programsko gradivo. Med razstavljenimi zazidalnimi načrti in maketami so rešitve, ki so že bile obravnavane in sprejete od pristojnih organov, pa tudi take, ki predstavljajo le predloge za diskusijo. Spričo še vedno nejasnih perspektiv bodoče ureditve mestnega centra, bi bilo morda umestno, če bi organizatorji razstave ločeno prikazali vse predloge, ki so bili izdelani za to področje. Tako bi bila obiskovalcu omogočena medsebojna primerjava rešitev.

V diskusijah o ljubljanskih urbanističnih vprašanjih se vedno znova pojavljata dva stara, a še vedno aktualna problema. Še vedno nas težita vprašanji prometnega vozlišča in mestnega centra. Povsem razumljivo je, da so se ob nazorno prikazanih predlogih in rešitvah spet razburkali duhovi naše strokovne in kulturne javnosti, pa tudi ostalih delovnih ljudi, ki so z zapiski svojih vtisov in mnenj napolnili zajetno knjigo, pripravljeno v ta namen na razstavišču. Najbolj boleče poglavje, ljubljansko prometno vozlišče, je zavod obdelal v dveh enakovredno prikazanih variantah, čeprav so se merodajni organi vseh stopenj že prej odločili za rešitev s podvozi. Morda je bil to razlog, da se je debata v knjigi vtisov sukala le okoli teh variant, seveda z odločilno večino glasov za poglobitev železnice. Verjetno je tako obsežna in morda nekoliko preveč naglašena obravnava tega kočljivega vprašanja tudi nekoliko odvrnila pozornost od ostale problematike bodočega razvoja ljubljanskega mesta.

Strokovna društva arhitektov, gradbenikov in urbanistov so ob razgrnitvi urbanističnega programa na plenarnih sestankih vnovič obravnavala tudi vprašanje prometnega vozlišča in v svojih zaključnih predlogih, ki so jih posredovala odločujočim organom, z vso resnostjo opozorila na težave, ki se bodo morale pojaviti z leti, če se realizira vnaprej sprejeta odločitev brez predhodno izdelanih primerjav stroškov za kompleksno ureditev vozlišča. Pri tem naj bi se v kalkulacijah upoštevali tudi ostali urbanistično prometni momenti v ureditvi mesta, na katere posredno vplivajo izbrane rešitve.

Drugo boleče vprašanje se poraja ob načrtih, ki obravnavajo ožje mestno središče. Odločujoči organi so doslej pokazali vse premalo posluha za ponovne in utemeljene zahteve strokovnjakov in javnosti, da se tako pomembne

naloge ne prepuščajo slučaju in ne rešujejo na pritisk tega ali onega močnejšega investitorja. Kar precej let je minilo od natečaja za urbanistično ureditev centra Ljubljane, ki je dal mnogo kvalitetnih pobud. Doslej nihče še ni pojasnil, zakaj so bili povsem ignorirani rezultati tega natečaja, ki po veljavnih predpisih nalagajo tudi določene obveznosti razpisovalcu. Menda edini primer zakonitega postopka pri urbanističnem natečaju je projekt za novi Trg revolucije, kjer je razpisovalec zaupal realizacijo prvonagrajenemu avtorju. Vse ostale ureditve posameznih kompleksov mestnega centra so rezultat internih dogovorov in često tudi brez predpisane dokumentacije. V Celju, Mariboru, na Bledu in v Trbovljah razpisujejo natečaje za urbanistične rešitve mestnih središč, medtem pa kaže, da je Ljubljana prosto lovišče.

V tej situaciji ima izreden pomen vloga Okrajnega zavoda za urbanizem. Ta institucija, kjer prevladujejo nadarjeni in iniciativni mladi arhitekti, ima vse pogoje za afirmacijo, čeprav danes morda še ni dosegla potrebne širine pri enakopravnem sodelovanju z ostalimi strokovnimi področji. Pri vsem demokratskem mehanizmu, ki regulira izdelavo in sprejemanje urbanistične dokumentacije, pa bi moral imeti zavod nekoliko bolj poudarjen položaj in avtoriteto v presoji strokovnih vprašanj in situacij. Če želimo, da se Ljubljana razvija kot vodilni faktor širšega gospodarskega prostora, kot središče določenega gravitacijskega območja, bo moral to, danes še pionirsko delo v regionalnem načrtovanju opravljati Okrajni zavod za urbanizem, ki bo manjše naloge, kot n. pr. zazidalne načrte, po potrebi oddajal projektivnim organizacijam.

Šteti moramo za uspeh, da je Ljubljana, čeprav poslednja med republiškimi centri, dobila nekoliko svetlejšo perspektivo v svoji urbanistični dejavnosti. Razgrnjeni urbanistični program je prvi rezultat, ki zasluži naše priznanje.

Saša Sedlar

## SREČANJA

### PESNIK STEVAN RAIČKOVIČ

Stevan Raičković sodi poleg nekoliko starejšega Vaska Pope med najvidnejša imena povojne srbske lirike, o čemer priča dejstvo, da se njene razvojne tendence najizraziteje kažejo prav v njegovem in Popovem delu. Modernistična smer Vaska Pope, izvirajoča predvsem iz francoske in srbske surrealistične šole, si je — ne nazadnje — zaradi duhovito zastavljenih in odlično izpeljanih umotvorov svojega glavnega predstavnika pridobila med mladimi široko popularnost. Popov bizarno konkretni svet, njegova intelektualno dognana igrivost in dosledno zanikanje romantične čustvenosti so učinkovali ob pesnikovem nastopu izvirno in zapeljivo ter vzpodbudili poplavo — v pretežni meri — slabših in slabih posnetkov. V času, ko se je zdelo, da je to edina možna pot povojne srbske poezije, pa se je ob mnogo tišji spremljavi kritičnega orkestra vztrajno, dosledno in umetniško nič manj kvalitetno oblikovala tudi precej drugačna poezija Stevana Raičkovića. S svojo ustvarjalno potenco in formalno dognanostjo je izpričala življenjsko sposobnost vsega tistega, kar se je zdelo že dokončno odpravljeno in preseženo. Poudarila je izrazito čustvenost,