

---

O Ljubljani in njeni regulaciji

Author(s): Peter RAU

Source: *Urbani Izziv*, No. 26/27, MALA MESTA (1994), pp. 79-83

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180232>

Accessed: 21-02-2025 19:42 UTC

---

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact [support@jstor.org](mailto:support@jstor.org).

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



JSTOR

*Urbanistični inštitut Republike Slovenije* is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Peter RAU

## O Ljubljani in njeni regulaciji

*Mesto je dežela, ulica je reka ...*

Ljudje živimo v prostoru in v njem gospodarimo že od nekdaj. Pri tem v ta prostor neprestano posegamo, tako da ta postaja jasnejši, popolnejši, kompleksnejši, nemalokrat pa tudi protislovnjen (bodisi z vidika preteklosti bodisi z vidika prihodnosti).

In kje smo danes?

Tako kot vedno, nekje na poti, med znanim in neznanim, in če se do tega vprašanja opredelimo povsem konkretno, recimo, da smo v mestu Ljubljana, kjer aktivno bivanje traja že nekaj stoletij, in kjer se vedno znova izkaže, da bi o izbranih razvojnih vprašanjih morali ponovno razpravljati.

Tem vprašanjem sem posvetil naslednja poglavja. Nekatera od njih sem napisal že pred leti, a menim, da so v vsebinskem smislu še sedaj aktualna in primerna. Pravzaprav gre za neke vrste dogodke, ki bodisi osveščajo, sproščajo ali usmerjajo posamezna vprašanja, komunikacije in rešitve.

Poleg tega, da je mesto splet posameznih dogodkov, je tudi struktura, ki so jo od nekdaj in jo še vedno oblikujejo ljudje v okviru danosti prostora, časa in seveda lastnih zmožnosti ter hotenj. To se ne bo spremenilo v prihodnosti, zato tudi naloge ostajajo enake. Pri tem ima prostor značaj urbanega, organizacijske naloge, ki iz tega izhajajo pa za razvojne.

Nadaljnje objektivne in subjektivne ravni so mnogoštevilne. Vsekakor pa so razčlenjene do te stopnje, da vsakemu, še tako neukemu posamezniku, kmalu postane jasno, da urbanih problemov ni mogoče obvladati z eno samo potezo, pa čeprav bi

imeli v mislih izbrano stanovanjsko okolje ali ravni, kot so mestni, regionalni ali vladni resorji, z vsemi okoliščinami in ukrepi.

Pri nadaljnjem opredeljevanju splošnih izhodišč naj dodam še to:

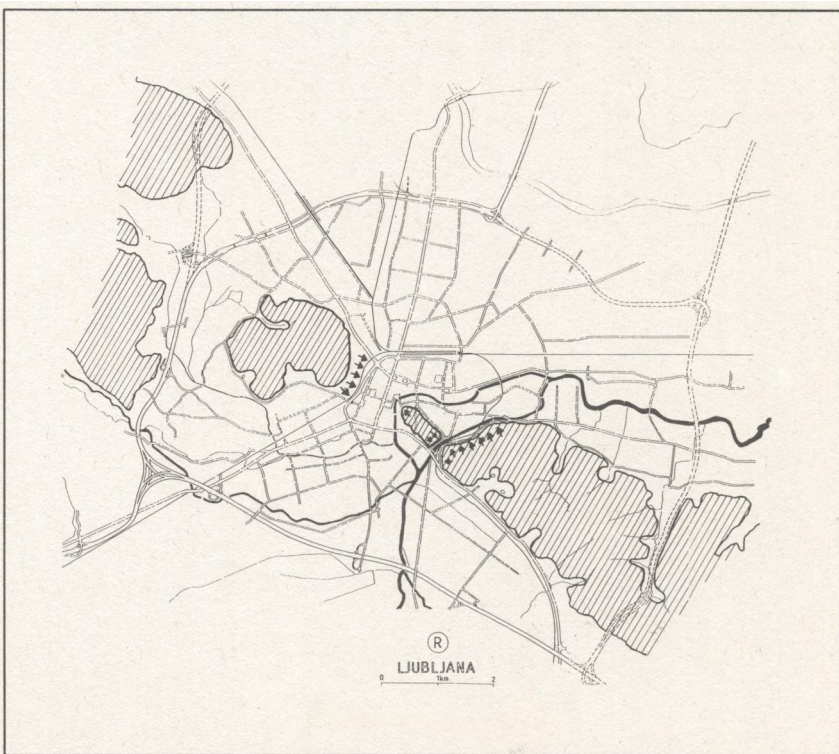
- V slovenskem prostoru imamo znotraj naravnih danosti sorazmerno natančno določeno strukturo gospodarske rabe prostora, s tem pa tudi območja, ki jih obsega urbanizacija.
- Ravno tako imamo na razpolago podrobno raziskane razvojne značilnosti v prostoru, pri čemer se izkaže, da se je ravno v urbanih okoljih izgubilo največ identitete.

Identiteta v prostoru ni izginila sama po sebi, naprimer zaradi konkretnih potreb po gradnji, njeno postopno izginjanje je namreč povezano z izgubljenostjo identitete ljudi, ki so gradili v prostoru. Izguba identitete je v praksi največkrat posledica slabega gospodarjenja. To potrjujejo številni dogodki iz polpreteklega obdobja, nekateri od njih pa se zrcalijo tudi v sedanjem času. Tako naprimer milijoni m<sup>3</sup> izkopanega materiala, ki je nastal pri gradnji avtocest, pomenijo

povsem zmotno kvaliteto v nekem razvoju, pri čemer smo nepopravljivo uničili krajino. Podobno se dogaja tudi pri nepotrebnih rušenjih likovno-prostorskih in konstrukcijsko zanimivih stavb v mestih, saj vse kaže, da so bile predvsem napoti nespretnim "načrtovalcem" in izvajalcem.

K sreči največ takšnih prizadevanj, ki vodijo v razgradnjo mesta, ostane le na papirju. Kljub temu jih prepogosto nadomestijo novi.

Pomanjkanje identitete se ne izraža le v ožjih merilih objektov, kvalitetno identiteto pogrešamo tudi pri reševanju širših družbenih problemov, kot so odpadki, onesnaževanje ozračja, še najbolj pa je prezrta oziroma zanemarjena osebna identiteta. Ta se zrcali le v posedovanju dobrin (beri: lastninjenje ipd.) ... "seveda bi bilo napačno kriviti kogarkoli". Tako ožji kot širši družbeni okvir ima svoje omejitve. Zagotovo pa je pri ljudeh, ki so med seboj zelo različni in imajo različno obnašanje, premalo tiste srčnosti, s katero bi lažje premagovali ovire, ki se pojavljajo v življenju določene skupnosti na določenem prostoru.



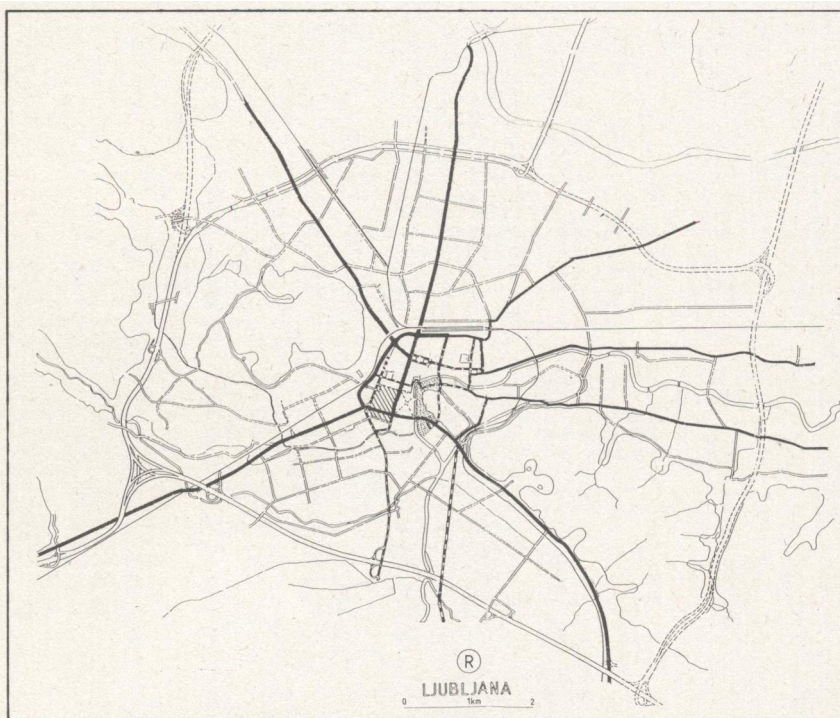
Slika 1: Izhodiščna razmišljanja k regulacijskemu načrtu mesta Ljubljana – Naravne danosti in zožitev urbanega tkiva



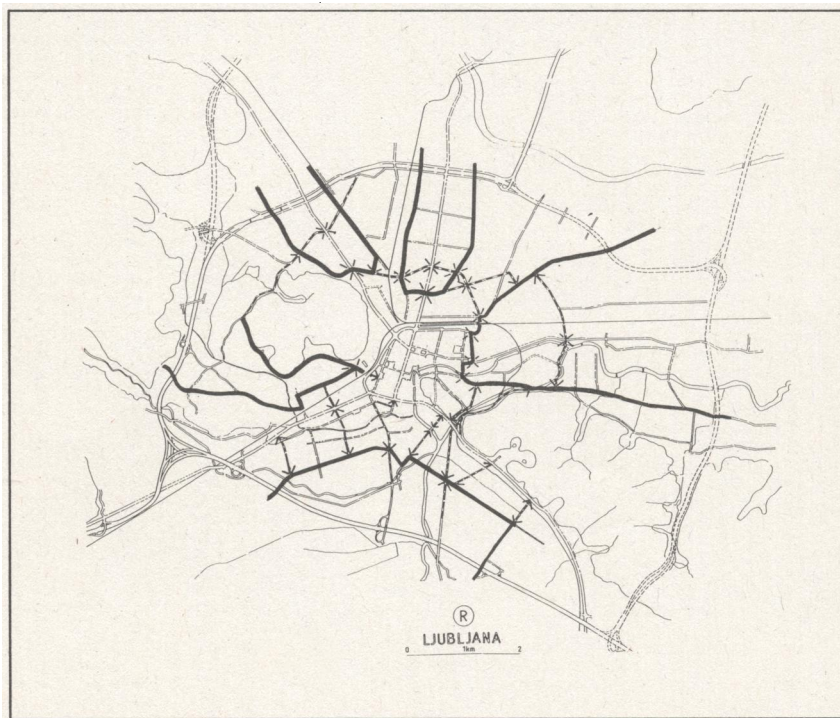
Človek, ki se kot živo bitje odlikuje z svojo zavestnostjo, je del naravnega okolja, ki s svojimi duhovnimi in fizičnimi sposobnostmi sooblikuje neposredni življenjski prostor. Ta prostor imenujemo tudi poselitveni prostor. Ljubljana je ravno v tem

smislu, v zadnjem stoletju, doživela korenite spremembe, ki so plod hitrega in neusklajenega urbanega razvoja. Primerjava stanj "prej" in "potem" je zares neverjetna. Kulturna krajina, ki je še do nedavnega človeku narekovala osnovna merila

širšega in naselbinskega prostora, je dejansko izginila. S tem je človek, ki je živel v primežu urbanega razvoja, izgubil stik z duhovno in simbolno podobo prostora. Obe sta namreč človeku že od nekdaj soustvarjali podobo celote pri njegovem prizadevanju za preživetje v prostoru.



Slika 2: Izhodiščna razmišljanja k regulacijskemu načrtu mesta Ljubljana – Radialno združene glavne poti, nedvomno že od rimskih časov dalje



Slika 3: Izhodiščna razmišljanja k regulacijskemu načrtu mesta Ljubljana – Značilne razbremenilne ceste glavnih mestnih vpadnic

### Simbolna podoba mesta kot ključ za njegovo razumevanje

Današnjo fizično podobo mesta ni težko prepoznati. Po mestu se moramo samo sprehoditi ali pa se skozenj peljati, in kmalu nam postane jasno, za kakšno naselje gre.

S simbolno podobo je nekoliko drugače. Še najenostavneje jo razložimo s podobo mesta, ki se nam prikaže, če si ga v jasni noči ogledujemo iz letala, ki leti nad mestom. Po pokrajini je kot množica človeških duš posuta tanka svetlobna mreža. Posamezne točke so svetlejšje, druge temnejše, a zato nič manj plemenite. Celotno simbolno podobo mesta sestavljajo različne simbolne ravni. Pravzaprav lahko govorimo o nekakšnih kozmogramih.

### Organizacijska podoba mesta kot človekova življenjska nuja

Po propadu rimskega imperija je enovita organizacijska podoba mesta Ljubljane nastajala pravzaprav vse do druge svetovne vojne. Kakšno vlogo je pri organizacijski razgradnji imel zgodnji urbani razvoj, ki ga je omogočila izgradnja železnice, je težko določiti, še posebej če upoštevamo, da se je mesto načrtno organizacijsko razdelilo šele med 2. svetovno vojno, ko je bilo obdano z žico.

Okupacijske oblasti so mesto razdelile na pet območij za pregon nezahelenih. Najbrž ni treba posebej poudarjati, da se je medvojna delitev mestne uprave preslikala tudi v povojno upravno razdelitev (v veljavi do 90. let oziroma pričetka reforme državne uprave in lokalne samouprave). Vsaka od nekdanjih petih občin se je po svoje razvijala in razreševala nakopičena protislovja.



## Razmišljanja

Organizacijsko razreševanje nastalih razmer že poteka, pri tem se pojavljajo tudi prve težave, morali pa bi poudariti, da je mesto treba združiti tudi na predhodni simbolni ravni.

### Naselbinski prostor v luči naravnih in ustvarjenih danosti

O Ljubljani oziroma o njenem prostoru lahko razpravljamo na različnih ravneh. Izbrano merilo je lahko del globalnega razmerja, v okviru katerega lahko celotno mesto glede na evropske razsežnosti opazujemo in razumemo le kot neznatno točko. Ravno tako je Ljubljana tudi gospodarsko, upravno, politično in kulturno središče Slovenije. Pogosto prav ta lastnost opredeljuje mesto kot protislovno izhodišče v strateškem razvoju Slovenije. Vsekakor mesto Ljubljana narekuje razvoj tudi v primarni – ljubljanski regiji. Neposredno pa se mesto izraža kot naselbinsko telo znotraj naravnih in ustvarjenih danosti.

#### a) Značilnosti lokacije, na kateri stoji osrednji del mesta

Tako rimska kakor srednjeveška naselitev je povezana s silno specifičnim prostorom širše ljubljanske kotline. To je lokacija, za katero je značilna naravna pregrada. Za to pregrado je nastalo barjansko jezero, ki je kasneje prek nje odteklo ali pa za njo usahnilo. Ta lokalna značilnost je morda z latinskimi besednim koreninom "lab" posredno povezana tudi s sedanjim krajevnim imenom Ljubljana.

Vodni prehod dopolnjujejo poti, ki se v tem zoženem dolinskem prostoru tudi neposredno združujejo. Ta vzorec je domala nespremenjen že od rimskih časov, pa tudi tako značilen za mesto, da ga pravzaprav ne moremo prezreti.

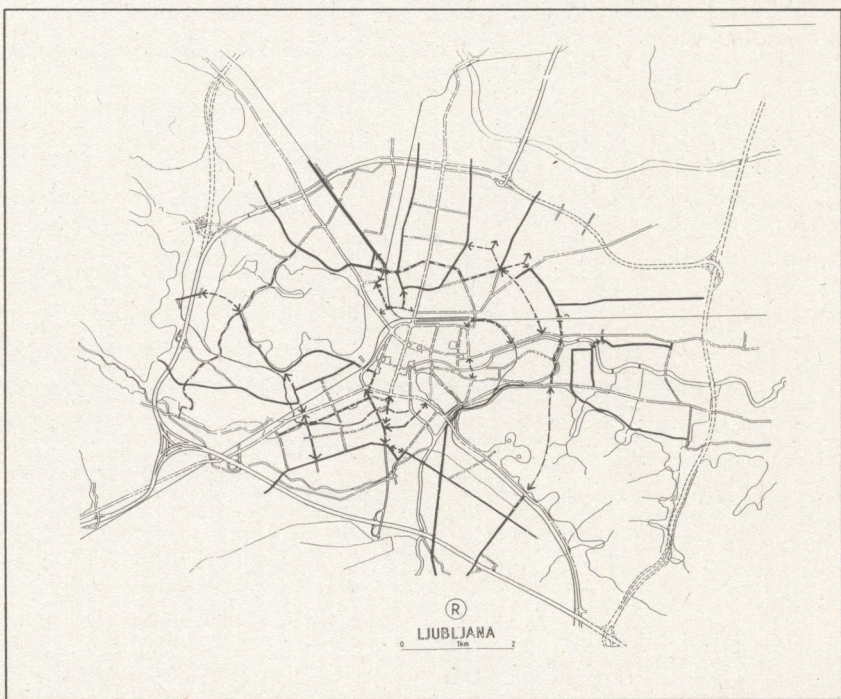
#### b) Robni prostor osrednjega mestnega prostora

Robni prostor osrednjega mestnega prostora danes najpogosteje imenujemo kot notranji mestni prometni obroč. Nekateri ga raje označujejo s tujko "ring" in kot takega ga v raz-

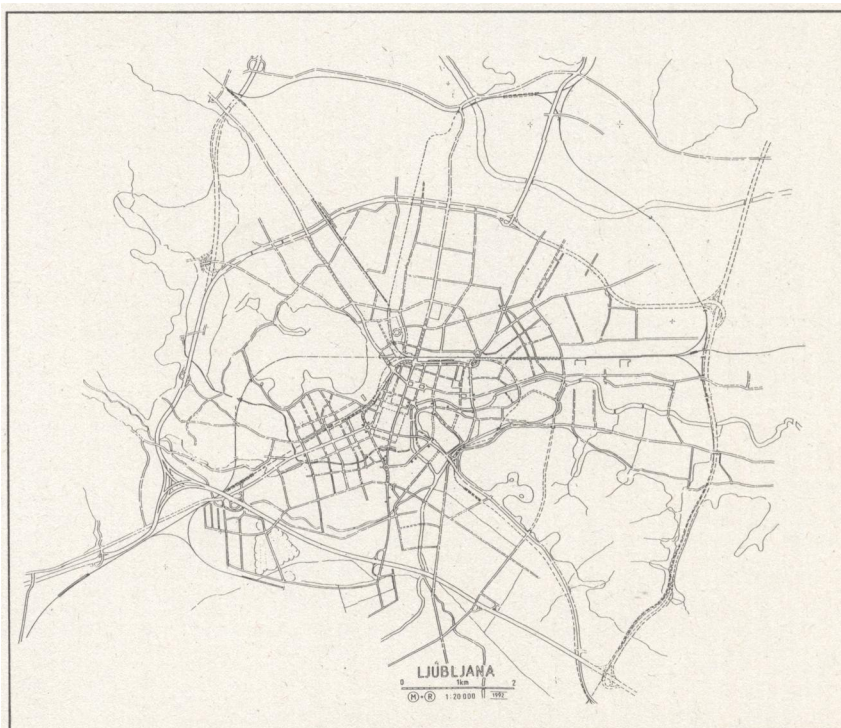
ličnih strokovnih krogih različno pojmujejo.

Objektivni pogled na celoto nam pove, da ni sporna njegova morfološka oblika, temveč njegova prometna, prostorska in tudi operativna reali-

zacija. To potrjujejo naprimer neprimerna križišča glavnih mestnih cest v tem prostoru (priključki Tržaške, Celovške, Dunajske ceste na robni prostor). Ravno tako so pomanjkljivo izvedeni posamezni že zgrajeni regulacijski objekti, naprimer nova Ti-



Slika 4: Izhodiščna razmišljanja k regulacijskemu načrtu mesta Ljubljana – Regulacija prometnih objektov in s tem prometa v širšem mestnem jedru



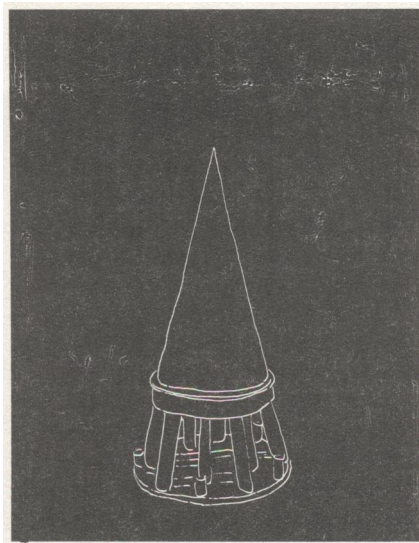
Slika 5: Izhodiščna razmišljanja k regulacijskemu načrtu mesta Ljubljana – Ena izmed variant regulacije mestne celote

volska cesta, ki je Tivoli še dodatno odrezala od mesta. Na severnem delu mesta železniški potniški promet ni neposredno povezan z mestnim potniškim prometom, pa tudi drugače je prostor zelo heterogen. Nič boljše ni na vzhodnem delu, ki je najmanj urejen, za južni del pa je značilno, da promet po njem poteka po zanj neprimernem univerzitetnem delu in ne nekoliko južneje – na obrobju.

Pri reševanju prometnih vprašanj v zvezi z južnim delom mesta bo treba zato še posebej kritično oceniti prostorsko postavitev "trnovskih blokov", saj je njihova postavitev blokirala eno izmed pomembnejših prometnih povezav, ki se navezuje na že zgrajen predor pod grajskim hribom.

Za ureditev robnega prostora v osrednjem delu mesta bo treba sprejeti naslednje ukrepe:

1. Regulacijo prometa in prometnih objektov, ki obsega:
  - ureditev mestnega potniškega prometa s posebnim poudar-



*Slika 6: Vinjeta: Postavitev mestnega paviljona, ki bi ga naprimer imenovali Paviljon enovite mestne podobe, ali morda, Paviljon parlamentarnega razpoloženja v mestu, je zagotovo eno izmed dejanj prej omenjene združitve. Paviljon bi posredno združeval voljo ljudi v mestu, ki nam ni všeeno, kaj se z mestnim in v mestnem prostoru dogaja. Novi mestni paviljon bi lahko stal na novem Slovenskem trgu ali morda celo na Prešernovem trgu.*

- kom na povezavi z železniškim potniškim prometom,
- ureditev ključnih križišč cestnega omrežja (krožno, izvenivojsko),
- ureditev cestnišč (poglobljanje trase, pripadajoči objekti in oprema),
- ureditev parkirnih površin ipd.

## 2. Regulacijo gradbenega prostora, ki obsega:

- prenovo zgrajenega stavbnega fonda,
- premikanje objektov, kjer to zahteva predhodna prometna regulacija ali morebitna nadomestna gradnja,
- nove gradnje za dopolnitev gabaritov in novih funkcij.

## c) Regulacija širšega mestnega prostora

Širši mestni naselbinski prostor obsega največji del mestnega tlorisnega gabarita in ga najvidneje zaznamuje glavne mestne ceste, ki potekajo radialno proti središču, ter obsežne pozidane površine. Te so predvsem parcialno zasnovane in povzročajo, poleg nerešenih prometnih vprašanj, med drugim, številne prostorske, vsebinske ter ekološke težave.

Za lažje razumevanje teh vprašanj moramo zato najprej pojasniti posamezna vprašanja.

### Promet

Promet po glavnih vpadnicah lahko praviloma poteka tekoče, saj so 3-cestni profili dovolj široki. Dopolnjujejo jih vzporedne, imenovane tudi razbremenilne ceste. Slabše je urejena prečna povezava med glavnimi cestami oziroma priključki razbremenilnih cest na glavne. Zato bi bilo smiselno urediti nekatere manjkajoče prečne povezave in posamezna križišča, kar bi zahtevalo nekoliko obsežnejše, a še vedno uresničljive, operativne posege v mestu kot so:

- prestavitev stavb,
- nadomestne gradnje po manj obsežnem rušenju,
- nove cestne trase (naprimer predor pod Golovcem, ki bi povezoval Kajuhovo in Dolenjsko cesto),
- urejanje podvozov pri dodatnem prečkanju železnice,

- izvenivojsko ali s krožnim prometom urejena pomembnejša križišča ipd.

V celoti gledano, je urejanje prometa v širšem mestnem prostoru tesno povezano z urejanjem javnega potniškega prometa, obenem pa tudi železniškega potniškega prometa. V zvezi s tem naj tukaj omenimo le, da se izrazitost radialne zasnove kaže tudi v poteku železniških koridorjev, ki so sorazmerno blizu nekaterim glavnim mestnim cestam, kar bi morali še posebej upoštevati pri oblikovanju novih prometnic – regulacijskih posegov na tem območju mesta.

### Javni potniški promet

Mesto Ljubljana premore danes, v okviru javnega potniškega prometa, poleg maloštevilne taksi službe, predvsem železniški in avtobusni prevoz, ki obsega številne medmestne, primestne in mestne proge.

Razprave, v katerih še vedno želimo pojasniti težave v zvezi s tem izhodiščem, so številne, pojavljajo pa se, odkar je mesto dobilo železnico. Ravno v zvezi z železnico je zanimivo, da sedanje težave ne nastajajo zaradi tega, ker je proga ostala na osnovni višini trase, temveč zaradi tega, ker ni rešeno vprašanje, kako naj bi glede na mestni prostor potekal tranzitni promet.

Mestni potniški promet, ki temelji samo na avtobusnem prevozu, čezmerno obremenjuje posamezne prostore v mestu, tako da ti postajajo pravzaprav pravi avtobusni poligoni, z vsemi negativnimi posledicami. Tramvaja, kot vemo, danes v mestu ni več. Najbolj primerna lokacija zanj bi bila morda v robnem prostoru osrednjega dela mesta in morebitnih prečnih povezavah v centru.

Kaj bi k sedanjim razmeram prispevala načrtovana mestna železnica, je na kartko težko odgovoriti. Zagotovo bi jo bilo smiselno načrtovati v območju sedanjih in delno prilagojenih železniških tras, ne pa v prostoru glavnih mestnih cest, kamor bi sodila kakšna druga, cestnemu prometu bolj prilagojena va-



## Razmišljanja

rianta prevoznega sredstva. Take rešitve v Evropi že dobro poznajo. Vozila lahko na daljših razdaljah vozijo po tirih, enakovredno pa so mobilna tudi na cestišču. Iz tega lahko sklepamo, da je treba tesneje, in predvsem bolj enotno, povezati širši in notranji potniški promet v mestu, in sicer, v strukturalni mreži kakor glede tipa vozil.

## Stavbni fond

Druga, enakovredna naloga v širšem naselbinskem prostoru je zagotovo povezana z obliko, obsegom, s kvaliteto rabe prostora in še kako značilnostjo prostora, ki ga pokriva zgrajeni stavbni fond. V zvezi s tem lahko v prihodnosti pričakujemo, da bodo s temeljitejšim strokovnim delom zapolnjene tudi posamezne "sive cone" v mestu. Prezreti pa ne bi smeli tudi morebitnih razsežnosti, ki se bodo morebiti pojavile pri prenovi že zgrajenih stavbnih struktur, tako zaradi sedanje neprilagojenosti kakor tudi lastninskih sprememb. Prenova bo najprej zajela posamezne bivalne enote, sledili bodo objekti, in navsezadnje tudi širše enote, kot so ulice in sošeske.

## Ekologija

Vsako urbano bivanje povzroča številne težave. In če nadaljujem tam, kjer sem končal prejšnje poglavje pomeni, da se navezujem na razmere bivanja v širšem mestnem prostoru, ki se še posebej izražajo v nekaterih skupnih nalogah. Sem spadajo tudi komunalne storitve, v zvezi z njimi pa težave z ozračjem, vodo ali samimi zemljišči. V Ljubljani posameznih ekoloških problemov še nismo ustrezno rešili. Takšen problem je naprimer smetišče na Barju. Kako zahtevne bodo te naloge, lahko ponazorimo s primerom zasutja smetišča, ki ga bo treba – kot silno nevarno ekološko bombo – popolnoma reciklirati, in ne samo navidezno sanirati.

## Detajl kot celota in povzetek

V primerjavi s širšimi nalogami, ki smo jih predstavili v prejšnjih poglavjih, v praksi obstaja tudi mnogo manjših, a za posameznika ravno tako zanimivih nalog. Tak nepo-

sreden prostorski primer bi bil lahko "sivi gradbeni prostor" poleg "duhovnega" središča Ljubljane – Prešernovega trga. To je prostor, ki ga zavzema t. i. "Slovenski trg" (sedaj Knafljev prehod). Umeščen je v prej omenjeni sivi prostor, zanj je že marsikdo dejal, da ga je treba urediti, mnogi pa so ga skušali oblikovati v zanimiv in še širše uporaben mestni prostor. Kot detajle lahko obravnavamo tudi ostale predstavljene primere, ki smo jih vzeli iz mestne prostorske problematike.

Peter Rau, dipl. inž. arh., Ljubljana

## Viri in literatura

Brate, Tadej: Ljubljanski tramvaj. Država založba Slovenije, Ljubljana 1990.

Evropa 2000: Perspektive razvoja območja Evropske skupnosti, Bruselj 1991.

Kremenščak, Slavko: Uvod v etnološko proučevanje Ljubljane novejših dobo. Ljubljana 1980.

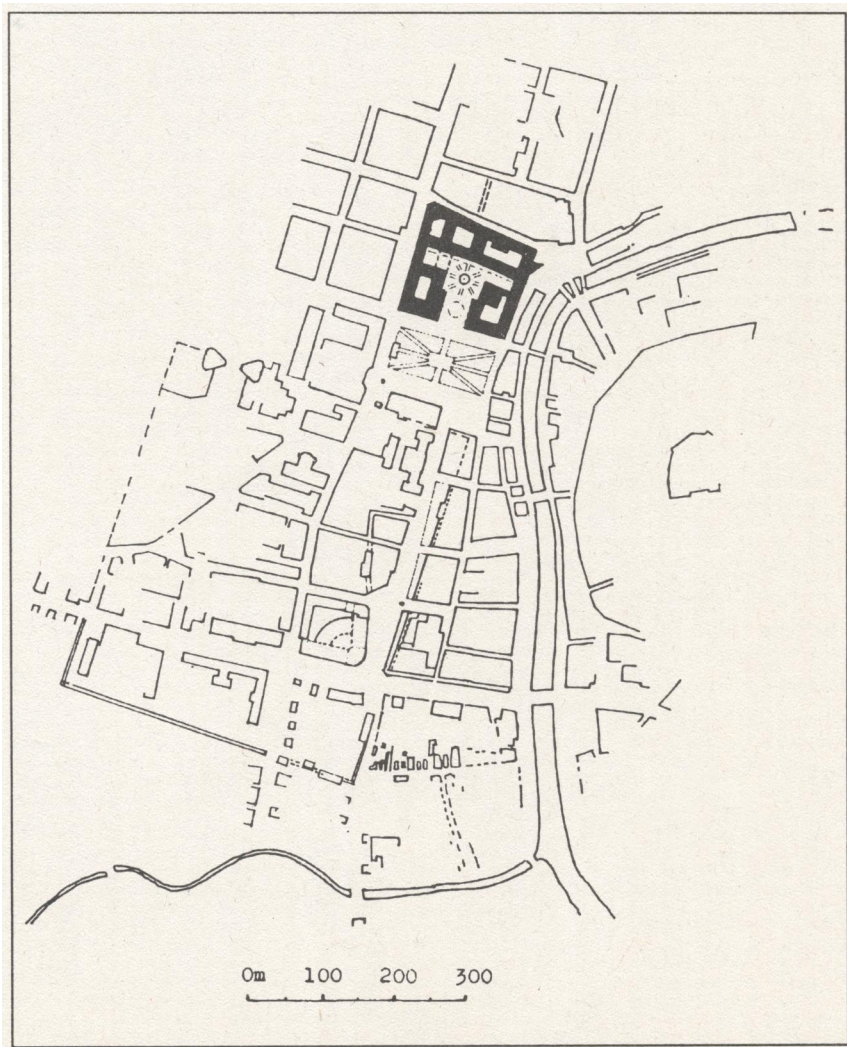
Korošec, Branko: Ljubljana skozi stoletja. Mladinska knjiga, Ljubljana 1991.

Ogorelec, Breda, ed., Souvan Tomaž, ed.: Razmišljanja o Ljubljani. Mesto Ljubljana, Ljubljana 1991.

Stanič, Ivan, ed.: Nacionalna strategija prostorskega razvoja Slovenije (12. Sedlarjeva srečanja, Postojna, 28.-29. 5. 1992), Zveza društev urbanistov Slovenije, Ljubljana 1993.

Urbanistično oblikovanje, Urbani izziv, št. 19, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana 1991.

Zbornik ljubljanske Šole za arhitekturo, 1982-1992.



Slika 7: Položaj slovenskega trga v mestnem prostoru