

Jože KAVČIČ

Moderni urbanizem Ljubljane – obletnice, razstave in aktualna vprašanja

Prikazan je uradni potek sprejemanja Splošnega regulacijskega načrta Ljubljane 1895–98 in pregled stanja urbanističnih dokumentov v naslednjih štiridesetih letih. Predstavljen je urbanistični program Ljubljane, ki je bil pripravljen v letih 1955–57 pod vodstvom prof. Sedlarja, v zvezi s tem pa še regulacijski program, izdelan v letih 1931–38. Med aktualnimi vprašanji je opozorjeno na lastninenje javnih površin, neizvajanje prenove stanovanjskih sosesk ter neurejen status

javnih površin in javne infrastrukture. Po stoletnem prizadevanju naj bi končali postopek sprejemanja državnega prostorskega načrta za ljubljansko železniško vozlišče.

Ključne besede: regulacijski načrt 1895, urbanistični program 1957, občinski prostorski načrt MOL 2010

1 Uvod

Lani je potekala obravnava, posvečena 120-letnici modernega urbanizma v Ljubljani oziroma 120-letnici predloga Maksa Fabianija – Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane, 1895. Obenem je bila obeležena tudi 40-letnica smrti prof. Saše Sedlarja, izjemnega strokovnjaka, ki je sodeloval pri številnih urbanističnih projektih. Urbanistični inštitut RS in izvršilni odbor DUPPS sta na to temo organizirala okroglo mizo. V Muzeju za arhitekturo in oblikovanje (MAO) je bila organizirana razstava Načrti, pasti in alternative, 120 let modernega urbanizma v Ljubljani. To temo obravnava tudi sedanja razstava v MAO Soseske in ulice, posvečena delu, ki ga je zapustil mag. Vladimir Braco Mušič.

V obravnavo navedenih tem sem se vključil z diskusijskim prispevkom za okroglo mizo. V njem sem najprej prikazal uradni potek sprejemanja popotresnega Splošnega regulacijskega načrta za stolno mesto Ljubljano 1895–98, nivelacijski načrt Ljubljane 1897, uradno potrjeno karto regulacijskega načrta Ljubljane, avgust 1898. Dodana je še karta Regulacijska ozemlja Velike Ljubljane 1935, ki nam omogoča pregled stanja urbanistične dokumentacije v mestni občini Ljubljana in okoliških občinah štirideset let po izdelavi prvega regulacijskega načrta. V drugem delu je predstavljen Urbanistični program Ljubljane, 1957, Projektivni atelje, ki je bil pripravljen pod vodstvom Saše Sedlarja in Božidarja Gvardijančiča, in karta (Okraj Ljubljana, Ljubljanske mestne občine) Urbanistični program Ljubljane, Ureditev področja, avtor inž. arh. S. Sedlar, avgust 1957. V zvezi s tem je predstavljena še karta Regulačni program za mesto Ljubljana, ki je bila potrjena

leta 1939. To je del obsežnega gradiva (Regulacijski program Ljubljane 1931–39), na katero je prof. Sedlar opozoril v članku Ob urbanističnem načrtu Ljubljane (Naša sodobnost, 1962, št. 5) z mnenjem, da je ta elaborat brez dvoma prvi moderni sistematično urejeni urbanistični dokument v dotedanjem načrtnem razvoju Ljubljane.

Omenjeno vsebino želim obravnavati nekoliko podrobneje in ob tem predstaviti še določene izvorne listine. Gre za dokumente, ki so sestavni del modernih urbanističnih načrtov in so pomembno vplivali na podobo današnje Ljubljane. Po moji oceni najpomembnejši izvorni in uradni urbanistični dokumenti iz tega obdobja niso ustrezno prikazani niti v strokovni literaturi niti na spletnih straneh mestne uprave niti na različnih razstavah. To velja tudi za razstavo 120 let modernega urbanizma. Postopek sprejemanja popotresne regulacije ni prikazan, uradna karta ni znana. Prav tako se ne obravnava obdobje veljavnosti tega akta niti njegove številne spremembe. Sočasno so bili v tem času v občini Ljubljana in okoliških občinah sprejeti še novi prostorski akti. Brez teh vsebin prikaza urbanistične zgodovine popotresne regulacije Ljubljane ni.

Najpomembnejše delo profesorja Sedlarja v zvezi z Ljubljano je urbanistični načrt Ljubljane, ki ga je številna ekipa izdelovala v letih 1955–1957. Dokument uradno ni bil potrjen, danes pa je pravzaprav pozabljen. Od treh knjig besedilnega dela in četrte knjige z več kot 40 kartami sem pred leti našel samo drugo in četrto knjigo. Celotno gradivo je bilo uporabljeno kot strokovna podlaga pri pripravi Generalnega urbanističnega plana Ljubljane (GUP 66). Profesor Sedlar je tudi opozoril na

pomen regulacijskega programa, ki je bil izdelan v letih 1931–1939. Gre za zelo obsežen dokument (22 glavnih kart in več pomožnih), ki je bil uradno sprejet in potrjen. Območje, ki ga je ta dokument določil kot perspektivno razvojno območje Ljubljane, se v glavnem ujema z območji, ki so bila načrtovana v poznejših in tudi današnjih prostorskih aktih. V članku želim predstaviti osnovno vsebino omenjenih dokumentov.

Obravnava aktualnih urbanističnih vprašanj Ljubljane je poskus primerjave zgodovinskih prostorskih problemov in sedanjosti. Obravnavana sta nastanek in sprejetje novega občinskega prostorskega načrta mestne občine Ljubljana (OPN MOL, 2010), ki je v moderni urbanistični zgodovini mesta četrti prostorski akt take vrste. Sprejetje načrta lahko pozdravimo kot uspeh, prav tako tudi številne izvedene projekte. Obstajajo pa tudi programi, ki se ne izvajajo in niso deležni potrebne pozornosti, in na te probleme želim posebej opozoriti.

V OPN je na strateški ravni poudarjena prenova starejših stanovanjskih sosesk, v izvedbenem delu te vsebine ni, v praksi pa prej poteka obraten proces, saj se prenavlja samo osrednji del mesta. Poudarjeno je vprašanje lastninjenja javnih površin v stanovanjskih soseskah, pri čemer se niti v pravni ureditvi niti v praksi ne upošteva, da površine in infrastruktura, ki so bile načrtovane kot javne in zgrajene s komunalnim prispevkom, pripadajo občini. MOL bi morala urediti njihov status oziroma pogoje uporabe in vzdrževanja. Med velikimi problemi urejanja mesta je tudi lastniško in statusno neurejeno stanje obstoječih javnih površin in javne infrastrukture ter pogoji za nadaljnje investicije v te namene. V trgovskem središču BTC ni niti kvadratnega metra *de iure* javne površine, obstaja samo ekonomski interes družbe BTC ter konsenz med upravo BTC in MOL. Sprememba lastništva in poslovne politike, povezane s tem, bi lahko popolnoma spremenila sedanjo prakso. Zgodovinsko in trenutno sta najpomembnejša prostorska projekt MOL potniški center (PCL) in železniško vozlišče Ljubljana. V zazidalnem načrtu za PCL je projektno obdelana predvsem vsebina komercialnega programa, javni logistični del oziroma javna mestna in državna infrastruktura ter javne površine niso jasno določeni in izvedbeno pogojeni. V času patpoložaja pri izvedbi visoke gradnje bi bilo treba preveriti ta del programa in pospešiti sprejetje državnega prostorskega načrta za železniško vozlišče. Tudi na tem področju je treba upoštevati mogoče posledice lastniških sprememb oziroma morebitne podelitve koncesije v železniškem sistemu.

2 Pravni temelji modernega urbanizma

Moderni urbanizem temelji na posebni pravni ureditvi, ki določa postopke priprave, obravnave, sprejemanje in potrje-

vanje prostorskega akta. Določena so pravila širitve, graditve in prenove mest, omogočena je javna razprava in dajanje pri-pomb, načelno naj bi imela javna korist prednost pred zasebno, omogočeno je pravno varstvo. Kot inštitucija ima pri tem naj-pomembnejšo vlogo občina (s svojimi organi) in nato država. Za obravnavo je zanimiv proces nastajanja prostorskega akta ter končni sprejeti akt kot zavezujoč javni in pravni dokument. Pri tem gre za predstavitev besedilnega in kartografskega dela, sicer se ustvarja vtis, da so prostorski akti samo grafični prikazi načrtovanega razvoja v prostoru.

V članku so obravnavani prostorski akti, ki zajemajo celovito območje mesta, vsebujejo dolgoročno razvojno projekcijo, me-sto jih je sprejelo in pristojni organ potrdil. Opisani so tudi pravni okviri, na katerih temelji ves postopek.

Moderni urbanizem je razvil sistem prostorskih aktov s svojimi medsebojnimi razmerji, ki dajejo možnost preglednega in učin-kovitega načrtovanja. Določen prostorski akt (npr. Generalni urbanistični plan – 1966) je kot urbanistični načrt mesta dal podlago za postopno izdelavo skladnih prostorskih aktov (za-zidalnih načrtov) za posamezna območja. V preteklosti so bile na tem področju v Ljubljani zelo specifične razmere, ker je obstajalo pet ljubljanskih občin s sorazmerno veliko statusno avtonomijo. Edini skupni prostorski akt je bil GUP (ob ohla-pnem urbanističnem programu), ki je bil ključni integracijski dokument za usklajen prostorski razvoj mesta.

Obravnavani prostorski akti MOL temeljijo na popolnoma različni pravni podlagi, poleg tega se je ta v vseh prikazanih pri-merih v času njihovega sprejemanja še spreminjala. Regulacijski načrt za stolno mesto Ljubljano je moral biti po prvi obrav-navi spremenjen v skladu z zakonom z dne 25. maja 1896, s katerim je bil določen »stavbinski red za občinsko ozemlje deželnega stolnega mesta Ljubljane«. Proces usklajevanja in njegova potrditev sta bila končana šele 19. avgusta 1898. Priprava GUP 66 je najprej temeljila na zakonu o urbanistič-nih projektih (1958), nato pa tudi na zakonu o mestih, ki so razdeljena na občine (1964). Dokumenti Ljubljana 2000 so temeljili na zakonu o urbanističnem planiranju (1967), zako-nu o sistemu družbenega planiranja (1980), zakonu o urejanju prostora (1984) in zakonu o urejanju naselij (1984). Priprava OPN 2010 se je začela med veljavnostjo obeh omenjenih za-konov, nato je bil upoštevan zakon o urejanju prostora (2002) in na koncu še zakon o prostorskem načrtovanju (2007).

V prikazu, ki se omejuje na uradne prostorske akte, se skriva tudi nevarnost pretežnega opisovanja birokratskega urbanizma. Ta problem je največji takrat, ko se temeljni cilji razvoja in bistvo pravne ureditve ne poznajo, vsebina analize pa se po-dreja analitiki uradniškega formalizma. Če se tega zavedamo, je pomembno, da se v zvezi s pripravo, obravnavo in sprejetjem

prostorskega akta pridobijo strokovna gradiva ter tudi mnenja takratnih vodilnih strokovnjakov, nato pa se s časovno oddaljenostjo oceni še njihovo udejanjanje. To je osnovni kriterij za selekcijo pri zbiranju informacij, ker imamo praviloma opravka s pravo poplavo nepotrebnih podatkov. Največji problemi pri predstavitvi zgodovine urbanizma pa nastanejo, če se pravni prostorski akti niti ne obravnavajo, temveč se zgodovina omeji predvsem na prikazovanje neformalnih dokumentov z idealizirano vsebino. Prihaja do razprav v začaranem krogu, ki se omeji na prikaz zasluga in zgodovinski pomen nekaterih urbanistov, najpomembnejši uradni prostorski akti pa niso niti omenjeni niti predstavljeni, tako da sploh ne pride do soočanja z realnostjo.

3 Prostorski akti mestne občine Ljubljana

Pri doslednem navajanju obletnic modernega urbanizma Ljubljane bi bilo treba glede na navedeni pristop poleg popotresne regulacije predstaviti še te obletnice oziroma uradne dokumente:

- 50-letnico sprejetja Generalnega plana urbanističnega razvoja mesta (GUP 66), ki ga je mestni svet sprejel 26. januarja 1966, objavljen je bil 4. februarja 1966 v Glasniku št. 6 in je veljal do aprila 1986;
- 30-letnico sprejetja Prostorskih dokumentov Ljubljana 2000, ki so veljali od aprila 1986 do oktobra 2010 (Ur. l. SRS, št. 11, 31. 3. 1986); mestni urbanist v času priprave in sprejetja teh dokumentov je bil mag. Vladimir Braco Mušič;
- 5-letnico sprejetja Občinskega prostorskega načrta (OPN) MOL, strateški in izvedbeni del, ki velja od oktobra 2010 (Ur. l. RS, št. 78, 8. 10. 2010).

Razstava 120 let modernega urbanizma v Ljubljani teh dokumentov ni omenjala; obrobno sta predstavljeni ena karta GUP ali dve. Tak pristop sem komentiral s parafrazo: če v prikazu zgodovine modernega urbanizma Ljubljane manjkajo uradni prostorski akti, manjka vse.

Opis modernih urbanističnih načrtov Ljubljane 1895–2010 sem podal v članku Kratka zgodovina modernih urbanističnih načrtov Ljubljane (Urbani izziv, posebna izdaja, 2011). Vsakemu od štirih prikazanih urbanističnih načrtov Ljubljane je dodano po približno 15 skeniranih izvornih besedilnih oziroma kartografskih dokumentov oziroma skupaj okoli 60 (CD-ja sta izročena knjižnici UIRS in Indok centru Oddelka za urejanje prostora, MOL). Med temi dokumenti je tudi večina kart, ki jih omenjam. Gradivu so zdaj dodani še skenirani dokumenti, ki so navedeni v tem članku.

S prikazom štirih urbanističnih načrtov Ljubljane tema 120 let modernega urbanizma nikakor ni izčrpana. So pa ti akti s svojimi pogoji nastanka, vsebino, obdobjem veljavnosti in implementacijo »železni okvir« zgodovine urbanističnega urejanja mesta.

4 Postopek priprave in sprejetja Regulacijskega načrta Ljubljane 1895–98

4.1 Obravnava in izbor predlogov

Odločitev za izdelavo regulacijskega načrta Ljubljane je bila sprejeta po velikem potresu aprila 1895. V prvem letu je postopek vodil župan Peter Grasselli, ki ga je maja 1896 nasledil Ivan Hribar. Načelnik mestnega stavbnega urada je bil Jan Duffe, s strani občinskega sveta je izdelavo vodil občinski svetnik in deželni inženir Jan Vladimir Hrasky.

V začetni fazi je bila pravna podlaga za izdelavo načrta Stavbni red za Kranjsko iz leta 1875, poseben stavbni red za Ljubljano pa je cesar Franc Jožef potrdil maja 1896 (Zakon z dne 25. maja 1896, veljaven za vojvodino Kranjsko, s katerim se izdaje stavbinski red za občinsko ozemlje deželnega stolnega mesta Ljubljane). V zakonu so obravnavani urbanistična vsebina, razlastitev, gradbena dovoljenja, stavbinsko-policijski in stavbinsko-tehnični predpisi, pristojni organi in kazenske določbe. Državni izvršilni organ je bila deželna vlada; v njeni pristojnosti je bilo potrjevanje regulacijskih načrtov, odločanje o ugovorih, dovoljevanje gradenj deželnih in državnih objektov in reševanje pritožb za gradnje, ki jih je dovoljevala občina. V deželnih zadevah je kot organ avtonomije vojvodino Kranjsko zastopal deželni zbor, ki je sprejemal deželne zakone (tudi stavbne rede). Njihova veljavnost je bila vezana na cesarjevo odobritev. Na ravni občine bi opozoril na funkcije župana, občinskega sveta in njegove stalne odseke (predvsem gre za stavbni odsek in odsek za olepšavo mesta), magistrat in mestni stavbni urad.

Župan Grasselli je zbral več ponudb za izdelavo regulacijskega načrta. Daleč najnižjo ponudbo je dal Camillo Sitte (cena do 250 goldinarjev, rok izdelave tri tedne), v drugih ponudbah so navedeni zneski med 10.000 in 20.000 goldinarjev. Na predlog župana je bil Sitte izbran, svoj predlog je občinskemu svetu predstavil septembra 1895. Poudaril je pomen severnega oziroma severozahodnega dela mesta, nasprotuje pa že izvedeni parcelaciji po »kvadratnem oziroma ameriškem sistemu«. Ni potrebe po ravnih in enako širokih cestah, ne podpira ringa okoli mesta, za Marijin (Prešernov) trg pa ugotavlja, »da je skažen tako, da ga ni mogoče temeljito uravnati«. Glede po-

treb po obširnejši pozidavi meni, da je že predložena parcelacija šla predaleč, saj načrt zadostuje vsaj za 50 let. Kot dokument pa je predložil načrt cestnega omrežja za Ljubljano. V njem ni nakazana razporeditev pomembnejših javnih zgradb in drugih urbanističnih vsebin (Več v knjigi dr. Boris Gaberščik, Camillo Sitte, Umetnost graditve mest, Dodatek – načrt Camilla Sitteja za Ljubljano, 1997).

Na svojo pobudo sta predlog regulacijskega načrta predložila Maks Fabiani in Adolf Wolf (predlog ni ohranjen). Fabiani je načrt izdal kot knjižico manjšega formata na 12 straneh v slovenskem in nemškem jeziku (Poročilo k načrtu občne regulacije stolnega mesta Ljubljane, Dunaj, 1895; poročilu je bil priložen načrt reguliranega mesta). Del predloženega gradiva je bil v preteklosti izgubljen. V prvi izdaji je Fabiani pred uvodom navedel:

Poročilo pojasnjuje sledeče risarije, ki jih je pisatelj napravil za svoj načrt:

1. splošen načrt; mera: 1 : 5000
2. glavni načrt za reguliranje (v štirih delih); mera: 1 : 2880
3. perspektivno risan reguliran Marijin trg in Francov (franciškanski) most
4. podrobne študije.

Poročilu je pridejan načrt reguliranega mesta.

Predlog Fabianija je verjetno najpogosteje objavljan in analiziran prostorski akt pri nas, vendar nisem prepričan, da je v celoti pojasnjen. Prej se mi zdi, da se prikazuje pomanjkljivo oziroma napačno. Med bistvenimi točkami regulacije poudarja, da je nujno celo mesto obdati s široko cesto ob mestni periferiji. V prvi izdaji poudari tudi usmeritev, ki je v drugi ni več: »Ob tej cesti (Ring) trebalo bi postaviti vse vojašnice, onkraj njega pa naj bi bile vse zdravstvene naprave, bolnice in kar je sličnega, hiralnice, kopališča, drsališča, igrališča itd.« Poročilu priloženi načrt velja za uradnega in se kot tak vedno objavlja. Toda na karti se vidi, da je na vzhodni strani ring tako s sedanje Roške proti severovzhodu kot tudi s sedanje Masarykove proti jugovzhodu prekinjen, kot da je ta del karte odrezan. Krožna cesta poteka od križišča Roška–Streliška proti Ambroževemu trgu s predvidenimi drevoredi na obeh straneh. Fabiani je leta 1899 ob objavi načrta za osnovo in preosnovo severnega dela mesta objavil tudi drugo izdajo svojega regulacijskega načrta Ljubljane iz leta 1895. Med obema je nekaj razlik, posebno pa so dragocene pripombe, ki jih je dal na uradno sprejet regulacijski načrt. Ring dobi ime okrožna cesta.

V drugi izdaji sta objavljeni dve karti. Poleg znane uradne je objavljena tudi karta, na kateri poteka okrožna cesta po celotni Roški cesti in nato čez Ljubljano ter vzhodno od Njegoševe neposredno na podvoz Šmartinska. Na tem delu je predviden drevored, na odseku Roška–Ambrožev trg pa drevoreda na tej

karti ni. Prepričan sem, da je trasa proti podvozu najugodnejša prometna rešitev, problem pa je verjetno nastal zaradi upravne meje z občino Moste, ki je bila na Njegoševi. Vodmat je bil občini Ljubljana priključen pozneje (Zakon z dne 17. septembra 1896, veljaven za vojvodino Kranjsko, s katerim se prena-rede meje v političnem okraju Ljubljanske okolice ležeče selske občine Moste in mesta Ljubljane). To naj bi bil vzrok za to, da v uradnem predlogu trasa okrožne ceste poteka od Roške proti Ambroževemu trgu. Toda tudi po priključitvi Vodmata Fabiani prvotne trase okrožne ceste v načrtu za osnovo in preosnovo severnega dela Ljubljane (1889) ni imel za prioriteto, ker je povezavo z mestom načrtoval s podaljšano Hradeckega cesto (Vidovdanska), obvozno cesto pa je predvidel ob dolenski železnici. Mestna uprava pa se je v naslednjih letih ukvarjala z regulacijo Vodmata. Osnutek naj bi bil izdelan leta 1899, vendar so ostala odprta vprašanja glede preureditve postaje, s katero se je ukvarjala železnica, lokacijo vojaške bolnišnice ter tudi povezave z Zaloško in Šmartinsko cesto.

V drugi izdaji je Fabiani poglavju Bistvene točke regulacije dodal skico »Temeljni motivi mesta Ljubljane«. V opombah je obžaloval pokvarjeno traso obvozne ceste med Karlovskim mostom in Ljubljano. To opombo pa je končal s povedjo: »Temu nasproti naglašam pa radostno, da je vzporedno premaknjenje okrožne ceste proti cerkvi Sv. Petra srečna spremeni-tev v mojem načrtu.« Povezave Roška–Njegoševa Fabiani ni načrtoval, prikazana pa je na karti, ki jo je izdelal mestni stavbni urad. Karto Splošni regulacijski načrt za deželno stolno mesto Ljubljana z 9. novembra 1895 je podpisal načelnik Jan Duffe. Na tej podlagi je potekala nadaljnja obravnava regulacijskega načrta. Predloga Wolfa in Fabianija nista bila sprejeta kot primerna podlaga za nadaljnjo obravnavo, Fabiani pa je bil pohvaljen za številne dobre ideje.

Leta 2012 je bil zgrajen dvonivojski Fabianijev most, ki povezuje Roško in Njegošovo. V zvezi s tem se navadno poroča, da je bil v času župana Hribarja sprejet Fabianijev regulacijski načrt in da je bil po sto letih z izgradnjo mostu uresničen njegov predlog okrožne ceste. Če želimo biti natančni, je treba navesti, da je bil v tem času župan Peter Grasselli, Fabiani ni zmagal na natečaju in ni predlagal tega dela trase okrožne ceste. S tem pa se v ničemer ne zmanjšujejo vloga, pomen in avtoriteta Fabianija kot urbanista in arhitekta, saj je to rešitev celo pohvalil. Ne zmanjšujejo se niti zasluge niti politična avtoriteta župana Hribarja, ki je pri teh postopkih intenzivno sodeloval kot občinski svetnik, od maja 1896 pa kot župan. Neupravičeno pa se pozabljajo nekatere vodilne osebe oziroma strokovnjaki (župan Grasselli, svetnik Vladimir Hrasky, načelnik Jan Duffe).

Pri nastajanju, sprejemanju in potrjevanju regulacijskega načrta so usklajeno delovali župan, občinski svet, stavbinski

odsek (načelnik Ivan Hrasky), odsek za olepšavo mesta in mestni stavbni urad (načelnik Jan Duffe). Odnosi s Fabianijem so bili korektni, kar se vidi tudi iz dogodkov, povezanih s plačili. Wolf je za svoj predlog zaprosil za dodelitev častne nagrade, toda stavbinski odsek je ocenil, da se iz njegovega predloga ni dalo uporabiti nič bistvenega. Dan je bil predlog, da se nagrada 300 goldinarjev izplača Fabianiju. Na seji občinskega sveta septembra 1896 predlog ni bil sprejet, odločeno je bilo, da se Fabianiju izplača 200 goldinarjev, Wolfu pa 100. Pozneje je Fabiani zaprosil še za povrnitev dejanskih stroškov v višini 220 goldinarjev, ki mu jih je občinski svet odobril decembra 1896.

4.2 Vprašanja o avtorstvu in soavtorstvu

Vprašanja o avtorstvu oziroma soavtorstvu pri regulacijskem načrtu so se pojavljala ves čas, odgovori pa so bili zelo različni. Dr. France Stele je v članku Plečnikova Ljubljana (Kronika slovenskih mest 1939/4) navedel, da so se po potresu voditelji mesta obrnili po nasvet na enega od največjih zastopnikov urbanistične stroke Camilla Sitteja, svoje predloge pa sta dala tudi domači arhitekt Adolf Wolf in na Dunaju kot zastopnik nove arhitekture že zelo upoštevaní goriški rojak Maks Fabiani. »Posledica teh prizadevanj je bil leta 1896 sklenjen in po oblasti potrjen, še danes v veliki meri veljaven regulacijski načrt, ki sta ga posebej po Fabianijevih pobudah priredila arhitekt mestnega gradbenega urada Duffe in češki arhitekt Hrasky.«

Dr. Nace Šumi (Ob novem predlogu generalnega načrta za Ljubljano, Časopis za krajevno slovensko zgodovino, 1953/3) piše o popolnem prelomu, ki ga je Ljubljana doživela po potresu leta 1895, ki je dal povod za moderno zazidavo doslej nesistematično zazidanih predelov. V konkurenci za projekt regulacije in zazidave Ljubljane je zmagal Maks Fabiani; njegov načrt je v bistvu obveljal pri uresničitvi te zamisli.

Profesor Saša Sedlar (Ob urbanističnem načrtu Ljubljane, Naša sodobnost, 1962, št. 5) navaja: »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 /.../ 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 ... 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.«

Profesor Edo Ravnikar (Kronika 1981/2) je obravnaval sprejemljive in dosegljive urbanistične možnosti Ljubljane po po-

tresu leta 1895. Navaja, da je takrat prevladovalo prepričanje, da je najboljši pristop javni natečaj.

To pot je izbrala tudi Ljubljana, vendar pa od ponujenih načrtov nobenega ni sprejela v celoti, temveč je, kot je bilo že takrat v navadi, začela misliti na svoj načrt, ki pa v primerjavi z vloženimi ni bil nikakršna izboljšava. Izkazalo se je celo, da je mestnim očetom najbolj ustrezal elaborat kanalizacijskega inženirja, v katerem so bile ceste začrtane predvsem po komunalnih potrebah.

4.3 Obravnava, sprejetje in potrditev regulacijskega načrta

Načelnik stavbnega sveta (Hrasky) je za sejo občinskega sveta 20. novembra 1895 pripravil poročilo, v katerem je kritično ocenil prejete predloge. Na njegovo pobudo je načelnik stavbnega urada Duffe pripravil nov predlog regulacijskega načrta, ki sta ga stavbinski in olepševalni odsek v celoti pregledala in ocenila. Pri predstavitvi regulacije omenja notranji del mesta in ceste na tem območju. Pri zunanem delu mesta omenja diagonalno cesto iz Šiške proti dolenskem kolodvoru, v trnovsko predmestje, k Staremu trgu itd., okrožno cesto okoli mesta ter vprašanje podružnih cest in novih trgov. Na koncu predlaga, naj se regulacijski načrt stavbinskega urada sprejme kot podlaga za nadaljnja posvetovanja. Poleg prostorskega je bil prikazan tudi stroškovni vidik, ker je bilo treba za izvedbo načrta odkupiti 118 hiš oziroma priskrbeti skupaj 800.000 goldinarjev, kar naj bi se zagotovilo iz mestnega regulacijskega zaklada.

Občinski svet je navedeno poročilo in predloge na novembrski seji sprejel. Nato je predlog na šestih sejah obravnavala posvetovalna komisija (anketa). Vanjo so bili vključeni predstavniki občine, deželne vlade, deželnega odbora, Kranjske hranilnice in stavbnih podjetij. Anketa je imela v decembru 1895 šest sej. Za vse obstajajo zapisniki, toda večina zapisov je v gotici. V članku Vlada Valenčiča z naslovom Prvi ljubljanski regulacijski načrt (Kronika 1967/2) so sicer opisane obravnave, toda prepričan sem, da bi kljub temu potrebovali prevod izvornih listin. Pobuda za določene (širše) ceste in javne trge je pogosto prišla s strani deželne vlade, usklajevanje pa je trajalo vse do končne potrditve regulacije v letu 1898.

Iz dokumentov je razvidno, da je na podlagi omenjenih obravnav Duffe za obravnavo na občinskem svetu januarja 1896 izdelal novo karto. Hrasky je o rezultatih posvetovanj ter stališčih stavbnega in olepševalnega odseka 23. januarja pripravil poročilo (pet strani rokopisa) in ga poslal občinskemu svetu. Med najpomembnejšimi spremembami je navedel »pomnožitve javnih prostorov, notranjo okrožno cesto in ravno črto za Špitalske in Gledališke ulice« (Stritarjeva in Wolfova). Nov

načrt se izdeluje v merilu 1 : 720. Mestna občina mora poskrbeti za lokacije javnih občinskih zavodov (šolska poslopja, tržne lope, stražnice požarne obrambe, javne kopeli, električno centralo, predstavitev pokopališča itn. V zvezi s tem so dani tudi konkretni predlogi. Za odkup potrebnih zemljišč se izvoli in pooblasti posebna komisija. Treba je poskrbeti tudi za primerne prostore za javna državna in deželna poslopja ter zgradbe javnih fondov. Navedene predloge je na januarski seji sprejel občinski svet.

Občinski svet je predlog regulacijskega načrta obravnaval in potrdil 23. januarja 1896. Obravnava na svetu je bila zelo detajlna, skupaj je bilo sprejeto okoli 180 sklepov. Po zasedanju se je na predlog Hribarja občinski svet zahvalil Hraskyju in Duffeju, Hrasky pa je glavno zaslug pripisal Duffeju, ki je bil »duševni oče« načrta.

Po javni obravnavi je bil regulacijski načrt predložen v odobritev deželni vladi (in deželnemu zboru), ki ga je najprej zavrnila zaradi neskladnosti s stavbnim redom za Kranjsko, pozneje pa še enkrat zaradi neskladnosti s prostorskim redom za mesto Ljubljana, ki je medtem začel veljati. Ponovna obravnava je bila 1. septembra 1896, nato je bil dopolnjen regulacijski načrt, ki je bil javno razgrnjen od 21. septembra do 2. novembra 1896. Sledila so usklajevanja s pogoji deželne vlade in zahtevami pritožnikov. Deželna vlada je avgusta 1897 potrdila predpisan nivelacijski načrt, ki je skeniran, na voljo pa je tudi karta v izvorni velikosti (merilo 1 : 2880).

Regulacijski načrt je bil dokončno potrjen z dokumentom deželne vlade št. 9486 z dne 19. avgusta 1898 (transkripcijo in prevod je priskrbel gospa Darja Spanring Marčičina). Izdelan je v merilu 1 : 720 in prikazan na petih ločenih kartah. Te so skenirane in združene, tako da je lahko predstavljena karta prvega uradnega regulacijskega načrta Ljubljane, ki zajema celovito območje mesta ter ga je sprejel občinski svet in potrdila deželna vlada. Na njej so jasno razvidne trase in širine cest, stavbinske črte in parcelne meje, podrobnejši vpogled pa je mogoč pri računalniškem prikazu.

4.4 Urbanistično urejanje mestne občine Ljubljana in okoliških občin do leta 1935

Stanje urbanistične dokumentacije v mestni občini Ljubljana in okoliških občinah do leta 1935 je predstavljeno na karti »Načrt Ljubljane in okolice, Regulacijska ozemlja Vel. Ljubljane, Lj. 14. 2. 1935, za gradbeni odbor Janko Mačkovšek«. Navedeni so dokumenti, s katerimi so bili odobreni posamezni prostorski akti. Štirideset let po izdelavi prvega modernega urbanističnega načrta Ljubljane je narejena inventarizacija vseh sprejetih urbanističnih aktov, kar nam daje izjemno dragocen uvid v tedanje urbanistično stanje. Ob tem bi bil zanimiv še

prikaz glavnih sprememb in dopolnitev regulacijskega načrta mesta v tem obdobju. (Te opisuje Vlado Valenčič v članku Spremembe in dopolnitve ljubljanskega regulacijskega načrta iz leta 1896, Kronika 1967/3).

Za mesto Ljubljana je navedena odobritev prostorskega akta z odlokom deželne vlade z dne 19. 8. 1898, št. 9486 (gre za znani dokument deželne vlade o potrditvi regulacije), za ožji del Vodmata je naveden odlok z dne 20. februarja 1900, za širši del odlok z dne 18. oktobra 1910. Za Bežigrad je naveden regulacijski načrt iz junija 1914 (Duffe, Štembov), ki ga je občinski svet sprejel, ni pa bil takrat potrjen; navedena je odobritev s strani kraljevske banske uprave s 14. avgusta 1930. Območje ob Dunajski proti Bežigradu je bilo potrjeno 20. septembra 1901 (deželna vlada) in v nadaljevanju s strani kraljevske banske uprave 16. marca 1932. Za Spodnjo Šiško je potrjen odlok 16. decembra 1909, za Zgornjo Šiško pa 5. oktobra 1910. Za območje na Viču (od Rožnika in Rožne doline proti Tržaški cesti je omenjen regulacijski načrt, ki ni bil odobren s strani nadzorne oblasti, vendar pa je občina na njegovi podlagi izdajala gradbena in parcelna dovoljenja). Na jugu (Trnovo) je deželna vlada dala tri odobritve. Omenjen je tudi osnutek regulacijskega načrta občine Šentvid, po katerem se »glasom župana Babnika občina ravna« (izdelal inž. Lavrenčič).

Omenjena vsebina je analitično opisana v neobjavljenem tipkopisu Vlada Valenčiča z naslovom Ljubljanski regulacijski načrti 1919–1945 in regulacijski načrti okoliških občin, Vodnik po spisih in regulacijskih načrtih (Zgodovinski arhiv Ljubljane).

4.5 Železniški problem

S problematiko osrednjega kolodvora se je intenzivno ukvarjal župan Hribar, kar je tudi opisal v spominih. Ogle dal si je kolodvor v Düsseldorfu, kjer naj bi bile razmere podobne. Na njegovo prošnjo je ravnatelj pruskih državnih železnic preučil ljubljanske razmere in naredil načrt za osrednji kolodvor. Načrt so pohvalili strokovnjaki in občinski svet, župan pa ga je predložil ministrstvu na Dunaju. V spominih je napisal, da mu je takratni predstojnik in poznejši minister dejal: »Velikansko in popolnoma namenu odgovarjajoče, toda za Nemčijo, ne za Avstrijo.« Kljub temu je bil načrt podlaga za nadaljnja pogajanja. Prišlo je do določenih sprememb (prezidav), ob sofinanciranju mestne občine pa je bil leta 1910 zgrajen podvoz na Šmartinski cesti.

Progo južna železnica Dunaj–Trst je gradila država, ker je prevladalo mnenje, da zasebna pobuda ne more prevzeti graditev prog na velike razdalje. Ljubljanska železniška postaja je bila dograjena aprila 1848, dokončno pa je bila odprta ob začetku železniškega prometa septembra 1849. Do Postojne je bila

dograjena novembra 1856, do Trsta pa junija 1857. Država je kmalu zašla v velike finančne težave in sprejeta je bila odločitev, da se graditev železnic prepusti zasebnim družbam in da se jim prodajo skoraj vse zgrajene proge. Sprejet je bil zakon o podeljevanju koncesije, ki je bila dana za 90 let. Leto dni po odprtju južne železnice je septembra 1858 pridobila koncesijo družba Južne železnice v lasti mednarodnega finančnega koncerna s sedežem na Dunaju. Najprej so bili vsi koncesionarji, vključno s severno Italijo, združeni v enoten sistem, po izgubi tega območja pa je v lasti družbe ostala le južna železnica. Družba je imela vse železniške proge v Sloveniji in koncesijo za dograditev že začelih prog. Koncesijske pogoje so določali finančniki oziroma koncesionarji. Pridobili so prometne privilegije in posebne koncesijske pravice. Dobili so dejanski monopol ne samo za promet na svojem omrežju, temveč tudi za graditev navezovalnih prog. Sami so lahko gradili tovarne, delavnice, hotele itn., da so se lahko poslovno popolnoma osamosvojili. Posebno poglavje je tarifna politika, s katero so bili uporabniki železniških storitev v Sloveniji močno diskriminirani, podporo pa je imel tranzitni promet. Družba Južne železnice je imela status države v državi in je bila absolutni gospodar prometne politike vse do zloma Avstrije.

Po večletnem prizadevanju za sprejetje gorenjske proge v vladni program je bil ustrezen zakon sprejet leta 1868. Koncesijo je pridobila družba Rudolfove železnice, ki je pokrivala območje od Donave do Beljaka. Družba je začela gradnjo leta 1869 in nato vodila obratovanje. Proga se je končala v Šiški s postajnim poslopjem, kurilnico in blagovnim skladiščem. Iz vojaških razlogov so jo morali priključiti na glavni kolodvor. Zaradi dolgov in finančnih težav je bila Rudolfova družba leta 1880 podržavljena, obratovanje njenih prog pa je prevzela država. V zvezi s tem je v knjigi Zgodovina železnic na Slovenskem na strani 139 navedeno:

»Na ta način je postala Ljubljana z letom 1880 križišče dveh železniških sistemov, državnega in privatnega. Omrežje privatnega sektorja, to je južno železniška družba, je obvladalo dohod k morju in h glavnim centrom države. Državne železnice pa so imele v Ljubljani v Šiški svojo končno postajo brez izhoda na morje in brez podaljška proti jugovzhodu.«

Po dolgotrajnih razpravah in sporih je bila leta 1887 določena trasa lokalne proge Ljubljana–Trebnje–Novo mesto z odcepom do Kočevja. Dan je bil pogoj, da priključek v Ljubljani v nobenem pogledu ne sme ovirati južne železnice. Postaja je bila zato zgrajena na Rakovniku. Proga Ljubljana–Kočevje je bila odprta leta 1893, do Novega mesta pa leta 1894. Leta 1913 je vse premoženje dolenjskih železnic prevzela država.

Gospodarska vprašanja, ki so se nanašala na železniški promet, so bila obravnavana na državnem železniškem svetu, ki je bil

ustanovljen leta 1882. Predstavnik Ljubljanske zbornice je dal več poročil, predlogov, pritožb in spomenic, da bi se nevdržno stanje izboljšalo, vendar do pozitivnih odločitev nikoli ni prišlo. Stanje se ni izboljšalo niti po letu 1902, ko je postal član sveta Ivan Hribar. V zvezi z ljubljanskim kolodvorom sta bili sproženi interpelaciji, vendar tudi ti nista pripeljali do praktičnega rezultata. Najprej predlogov ni podprla avstrijska birokracija, še manj pa je bila zanje dovzetna družba Južne železnice.

V tem obdobju so bile možnosti za obsežnejšo preureditev železniške postaje oziroma za ureditev cestnih podvozov minimalne.

5 Regulacijski program Ljubljane (1931–1939)

5.1 Pristop

Omenjena je že navedba profesorja Sedlarja, da je Regulacijski program Ljubljane brez dvoma prvi moderni sistematično urejeni urbanistični dokument v dosedanem načrtnem razvoju Ljubljane. Gre za obsežno strokovno gradivo, ki je nastajalo 7–8 let, pripravljale so ga različne strokovne skupine, obravnaval so ga gradbeni odbor ter mestna in banska uprava. Izdelano je bilo 22 glavnih kart, več pomožnih kart in drugih prikazov. Prikazane so bile podnebne razmere, geološki pogoji, vode in poplavna območja, demografski podatki, stanje stanovanjskih hiš in gostota zazidave. Izdelane so bile karte obstoječega in perspektivnega cestnega omrežja, železniško omrežje in njegova problematika, vodovod in kanalizacija ter druga infrastruktura. Osnovna vsebina regulacijskega programa pa je bila vezana na določitev ožjih in širših gradbenih okolišev, v katerih so bila ločena območja namenjena pozidavi in za poznejše potrebe. Obravnavane so površine za različne oblike stanovanjske gradnje, obrt in industrijo, kmetijske površine, šport in parke, za javne in druge namene. Določeni so morali biti zaščitni (to je zeleni) pasovi ter urejeno varovanje zgodovinskih in drugih spomenikov.

Poseben problem so bile meje regulacijskega načrta, ki niso bile vezane na meje občin, kadar so se območja mest in trgov stikala. V tem primeru je območje regulacijskega načrta določala banska uprava. Meje so se v času izdelave spreminjale, poleg tega je prišlo še do bistvene spremembe upravnih meja mestne občine. Ta se je leta 1935 tako povečala, da je bila predstavljena kot Velika Ljubljana. To so razlogi, zaradi katerih so bili preseženi zakoniti roki; program je bil potrjen leta 1939 (ureditvene osnove za mesta s sedeži banskih uprav je po zakonu potrjeval minister za gradnje v soglasju s predsednikom ministrskega sveta na predlog pristojnega bana). Potrjen regulacijski program je bil podlaga za izdelavo regulacijskega

načrta, v konkretnem primeru pa se je postopek nadaljeval z razpisom javnega natečaja (potek in rezultate natečaja je opisala dr. Breda Mihelič v knjigi *Urbanistični razvoj Ljubljane*, poglavje *Natečaj za regulacijo Ljubljane 1940*).

5.2 Pravna podlaga

Pravna podlaga za pripravo regulacijskih načrtov je bil najprej gradbeni zakon. Objavljen je bil 16. junija 1931 v Službenih novinah kraljevine Jugoslavije. Vsebinsko je vključeval prostorsko in urbanistično urejanje, tehnične predpise, gradnjo, parcelacijo, komasacijo in razlastitev. Ureditvene zasnove so vključevale regulacijski načrt, uredbo o izvajanju in gradbeni pravilnik. Določeni so bili njihova vsebina in roki sprejetja. Regulacijski načrt in uredba sta morala biti razgrnjena najmanj tri mesece, po potrditvi na občini pa znova 60 dni. Dopustne so bile pritožbe zaradi kršenja zakonskih predpisov. Dopustna je bila tudi pritožba zaradi ogrožanja javne koristi s strani občine, o čemer je odločil pristojni organ po svoji presoji. Ureditveni predpisi so določali gradbeni okoliš, gradbene cone, višino zgradb, zaščitne pasove, javne nasade in zelenice, arhitektonsko oblikovanje, določitev zgodovinsko umetniških mest in zgradb itn.

Na podlagi gradbenega zakona je minister za gradnje objavil pravilnik za izdelavo regulacijskih načrtov (Službeni list kraljevske banske uprave dravske banovine z dne 1. oktobra 1932). V drugem členu je določena vsebina regulacijskih načrtov (gradbeni okoliš: širše in ožje območje, zaščitni pas, regulacijske črte ulic in cest, potrebna zemljišča za železniški, tramvajski, vodni, avtomobilski in zračni promet, površine za stanovanja, trgovine, industrijo, vojsko, igrišča, parke, pokopališča, vrtove, gozdove, polja itn.). V 12. členu so bili določeni vsebina programa za izdelavo načrta za regulacijo in podatki, ki jih je morala zbrati občina. Program bi okvirno lahko opredelili kot strokovno podlago za načrt regulacije. Pripravil naj bi ga občinski odbor na predlog gradbenega odbora. Celotno delo, ki je bilo opravljeno v letih 1931–1939, je vezano na vsebino tega člena oziroma na izdelavo programa. K temu je morala občina priložiti še tehnični elaborat, nato pa se je delo nadaljevalo z izdelavo idejne skice za regulacijo, ki je bila v Ljubljani predmet splošnega jugoslovanskega javnega natečaja leta 1940.

Ljubljanska občinska uprava je že julija 1931 ustanovila regulacijsko komisijo, toda pravo delo se je lahko začelo šele po objavi pravilnika oktobra 1932. Kraji oziroma okoliške občine Ljubljane najprej niso bili v kategoriji mest in trgov, ki morajo izdelati skupni regulacijski načrt, vendar se je kmalu izkazalo, da regulacije Ljubljane ni mogoče izdelati brez upoštevanja razvoja v sosednjih občinah. V zvezi s tem je banska uprava izdala Pravilnik o gradbenih predpisih za sela, ki so v neposredni bližini mest in trgov (Službeni list št. 67 z dne 19. avgusta 1933).

V prvi točki je določeno, da prvi del gradbenega zakona, ki se nanaša na mesta in trge, velja tudi za »Vič, Zg. Šiško, Št. Vid, Ježico, Moste, Dobrunje in Rudnik pri Ljubljani«. Navedeni pravilnik je bil spremenjen marca 1938 (Službeni list št. 21 z dne 12. marca 1938). Spremenjena je bila prva točka, ki se je po sprememb glasila: »Sedanje upravne občine Št. Vid, Šmartno pod Šmarno goro, Ježica, Podgorica, Polje, Dobrunje, Rudnik pri Ljubljani in vzhodni del upravne občine Dobrova (kraji Kozarje, Vrhovce in območje Tržaške ceste)«. Tako določena meja regulacijskega območja je odločilno vplivala na meje vseh naslednjih urbanističnih načrtov Ljubljane.

Na podlagi gradbenega zakona je mestni svet 3. maja 1938 ustanovil regulacijski fond, mestno poglavarstvo Ljubljana pa je objavilo pravilnik o fondu za izvajanje regulacije v mestni občini ljubljanski (Službeni list št. 52 z dne 29. junija 1938). Za izvedbo regulacije so bili določeni konkretni finančni viri (donacije – proračun, gradbene takse, najmanj 25 % dohodkov od prodaje občinskega posestva, dohodki od različnih kazni itn).

5.3 Rojstvo Velike Ljubljane

V Službenih novinah kraljevine Jugoslavije z dne 19. septembra 1935, številka 217/LII/519, oziroma v Službenem listu kraljevske banske uprave Dravske banovine št. 77/VI/525 z dne 25. septembra 1935 je bil objavljen ta ukaz:

V imenu Njegovega Veličanstva Petra II.,
po milosti božji in narodni volji kralja Jugoslavije, kraljevski namestniki.

Na predlog ministra za notranje posle ter na podstavi 6. in 144. člena zakona o mestnih občinah odločajo:

Da se mestni občini Ljubljana priključi nastopno ozemlje:

1. cela občina Moste,
2. cela občina Šiška,
3. cela občina Vič,
4. od občine Ježica njen južni del (opisana je celotna meja op. J. K.),
5. od občine Polje jugozapadni del (opisana je celotna meja, op. J. K.),
6. od občine Dobrunje Štepanja vas (opisana je celotna meja, op. J. K.).

Minister za notranje posle naj izvrši ta ukaz.

Na Bledu, dne 5. septembra 1935.

Pavle, s. r. dr. R. Stanković, s. r. dr. I. Perović, s. r.

Minister za notranje posle: Dr. Korošec, s. r.

V članku v *Kroniki slovenskih mest*, 1935, št. 3, je ob objavi uredbe še navedeno, da se dotedanjemu območju mesta Ljubljane, ki je obsegalo 3.830 hektarjev celotne površine, priključi še približno 2.700 hektarjev novih površin, tako da je nova Velika Ljubljana merila približno 6.530 hektarjev, ki bi lahko

zadostovali za naselje več kot 200.000 prebivalcev. Z razširitvijo (prirastek 20.000 prebivalcev) naj bi novo območje mesta tedaj štelo 85.000 prebivalcev.

5.4 Vsebinska vprašanja

Osnovno vprašanje je bilo povezano z določitvijo meje regulacijskega območja. Ta se je spreminjala, v končni fazi pa je na severozahodu vključevala Šmarno goro in Rašico, potekala je severno od Črnuč ter zajemala Pšato, Zajelše in Kleče. Na vzhodu je potekala od Podgrada proti Sostremu in Podmolniku, vključevala je Orle in območje Rudnika. Na jugu je potekala preko Barja ter vključevala Babno gorico in Črno vas, na vzhodu pa Kozarje, Toško čelo, Senično in Spodnje Pirniče. Ta meja je bila orientacija za določitev vplivnih območij tudi v poznejših prostorskih aktih Ljubljane. Naslednje vprašanje je bilo vezano na določitev širših in ožjih gradbenih območij. Ožji okoliš je praviloma zajemal že zazidani in naseljeni del, širši pa naj bi bil še nezazidan. Za občino je bilo pomembno, da ni bila dolžna odobravati parcelacije in gradnje v širšem okolišju. Ločeno od celotnega regulacijskega območja je obravnavan razvoj na mestnem območju. Navedeno je bilo, da naj bi Ljubljana v 50 letih po sprejetju gradbenega zakonika (1931–1981) imela okoli 200.000 prebivalcev.

Meje regulacijskega in mestnega območja ter meje gradbenih okolišev so razvidne s karte »Regulačni program za mesto Ljubljana«, ki jo je izdelal Regulačni odsek tehničnega oddelka mestnega poglavarstva in je bila odobrena z odlokom ministra za gradbo (1939). V ZAL je na voljo precej kartografskega gradiva, vendar glede na naslov, vsebino in legendo niso vse karte dovolj jasne oziroma pregledne.

Najtežji vsebinski problem pri pripravi regulacijskega programa je bilo železniško omrežje. V zvezi s tem je bila povezana tudi ureditev cestnega omrežja. V programu je načrtovana poglobitev prog po obstoječih trasah, preureditev glavnega kolodvora, nekatere preureditve v zvezi z dolensko in gorenjsko progo, lokacija ranžirne postaje itn. Na lokacijah pomembnejših prehodov naj bi bile določene take širine, da bi bilo mogoče postaviti (vsaj začasne) nadvoze. Za križanje Dunajske ceste s šesttirno železnico je bila že pred tem določena širina 50 metrov in dana možnost gradnje nadvoza. Gradbeni odbor je delo poskušal uskladiti z ministrom za promet in generalno direkcijo državnih železnic. Zahtevana je bila preučitev idejnega projekta poglobitve obstoječih tras ter izdelava definitivnega tehničnega in finančnega programa. Zaradi nujnosti kontinuiranega in usklajenega dela je bil dan predlog za skupno strokovno komisijo. S strani železniške uprave ni bilo pripravljenosti za sodelovanje oziroma so bili dani predlogi, po katerih bi železniško omrežje ostalo nespremenjeno. Nato se je glede priprave dokumentacije gradbeni odbor sam odločil,

da se javno objavljene idejne načrte inž. Dimnika o poglobitvi železnice preštudira in izdela »generalni projekt s proračunom« (zapisnik 75. seje GO 30. novembra 1936).

Ob načrtovanju omrežja cest je navedeno, da predloga za glavno cestno mrežo ni mogoče narediti, dokler se ne odloči o poglobitvi železniških prog v mestnem središču. Načrtovano je bilo cestno omrežje različnih ravni, za tranzitni promet pa so bile predvidene obodne ceste.

V programu so dane usmeritve za razporeditev različnih vrst industrije. Zakonodaja je določala, da se mora okoli gradbenega okoliša postaviti zaščitni pas kot podaljšanje širšega okoliša, sme pa se postaviti tudi zunaj širšega gradbenega okoliša (Pravilnik, čl. 14). Gradbeni odbor je obravnaval zelene površine in poleg Gradu, Golovca in Rožnika načrtoval še dodatne zelene površine, ki so segale do mestnega središča.

Mestni svet je regulacijski program sprejel na seji 24. februarja 1939. Ob sprejetju je predsednik gradbenega odbora dr. France Stele predstavil potek in vsebino programa. Obsežno kritiko programa je nato podal inž. arh. Tomažič Franc, ki je tudi edini glasoval proti sprejetju (skeniran zapisnik je na CD).

6 Urbanistični program Ljubljane 1957 (UP 57)

6.1 Projektna naloga

Priprave za naročilo izdelave urbanističnega programa Ljubljane je leta 1954 vodila urbanistična komisija mestnega ljudskega odbora (MLO) Ljubljana. Na seji 17. decembra 1954 sta se obravnavali širša problematika in vsebina UP (skeniran zapisnik je na CD). Shemo urbanističnega elaborata je pripravil Projektivni atelje, predstavil pa ga je inž. Sedlar (skenirano besedilo slabe kopije je na CD).

V elaboratu je najprej predvidena registracija obstoječega stanja (naravne razmere, demografija, gospodarstvo, kultura, socialne dejavnosti, gradnje, izkoriščanje površin, promet). Sledile so analize in perspektivni načrt razvoja za 30 let. Predvidene so tri cone:

- prva urbana cona – mestno območje,
- druga urbana cona – ožje gravitacijsko območje,
- tretja urbana cona – širše gravitacijsko območje.

Za tretjo cono bi bil izdelan idejni regionalni projekt (osnovna prometna mreža, načrt izkoriščanja površin, tehnično poročilo). Za drugo cono je bil predviden idejni urbanistični projekt (osnovna prometna mreža, načrt izkoriščanja površin po namenu, načrt mreže družbenih objektov, vodnogospodar-

ske osnove, odvajanje odplak in vodooskrba, načrt gostote in načina zazidave, tehnično poročilo z uredbo, pravilnikom in finančnimi kazalniki.

Za prvo cono je predviden glavni urbanistični projekt:

- prometna mreža – idejni inženirski načrti za ceste, železnico, cestno železnico, trolejbus in avtobus, vodni in zračni promet;
- načrt izkoriščanja površin po namenu;
- načrt regulacijskih linij in gabaritov;
- idejni situacijski načrti javnih centrov s programi javnih zgradb;
- idejni inženirski načrti komunalnih inštalacij, ozelenitev in drugo (našteta je infrastruktura);
- načrt višin in načina zazidave;
- načrt sanacije starih delov mesta;
- načrt etapne izgradnje;
- tehnično poročilo z ekonomsko analizo projekta;
- pravilnik in uredba o izvedbi urbanističnega projekta.

Nazorno je prikazana sistematika pristopa. V prostoru se opredelijo tri cone: mestno, ožje in širše gravitacijsko območje. Ugotovijo se dejanske razmere in tendence razvoja ter prihodnje potrebe in projekcija prostorskega razvoja za nadaljnjih 30 let (ki naj bi bila prikazana v zelo jasnem tehniškem jeziku). Ni pa iz elaborata niti drugih dosegljivih dokumentov razvidno poročanje oziroma spremljanje izdelave UN, obravnavanje variantnih predlogov in faznih zaključkov, angažiranje strokovnjakov itn.

6.2 Strokovna ekipa

Pri izdelavi urbanističnega programa je sodelovala najširša ekipa strokovnjakov. Izdelavo je Projektivni atelje končal decembra 1957. Vsebina je prikazana v treh knjigah, ki skupaj obsegajo 700 strani, in četrto knjigo kot prilogo (karte). Na LUZ sta dostopni druga in četrta knjiga, prve in tretje ni. Pred leti sem iskal preostalo gradivo v zgodovinskem arhivu Ljubljane, arhivu Slovenije, NUK, na matični fakulteti za gradbeništvo in geodezijo, vendar sem bil pri tem popolnoma neuspešen; nikjer ni bilo niti informacije, da naj bi to gradivo sploh obstajalo. Je pa v drugi knjigi kazalo, v katerem so navedena poglavja vseh knjig, njihovi avtorji ter kazalo kart, diagramov in slik.

V prvi knjigi sta obravnavani poglavji Prirodni pogoji in Površine. Prvi del vključuje poglavja Geološke razmere, Relief, Podnebje (Igor Vrišer), Geološke in geomehanske razmere (Franc Drobne) in Vodne razmere (Stane Bricl). Površine (Sedlar – razvoj talnega načrta, izraba zazidanih površin, zemljiški fond in inventarizacija zgradb), Teritorialni razvoj

mesta na osnovi starosti hiš (Tajana Kraut) in Izraba kmetijskih tal (Igor Vrišer).

V drugi knjigi so obravnavani gospodarske panoge, prebivalstvo in promet. Industrija (Dušan Megušar, Saša Sedlar), Obrt (Jože Pretnar), Urbanistični pomen obrti (Božidar Gvardijančič), Trgovina in oskrba (Božidar Gvardijančič, Dušan Magušar), Gostinstvo in turizem (Dušan Magušar, Saša Sedlar), Kmetijstvo (Janez Šega) in Gozdarstvo (Hinko Rejec). Prebivalstvo Ljubljane (Igor Vrišer) in Razporeditev prebivalstva po panogah (Vladimir Klemenčič). Promet (Splošna problematika, Cestni promet, Železniški promet – Jože Pucihar, Mestni javni promet – Stojan Šubic) in Dotok zaposlenih na delovna mesta (Vladimir Klemenčič).

V tretji knjigi so obravnavani objekti družbenega standarda, komunalne naprave, gravitacijsko območje ter sklepi in predlogi. Posamezna poglavja so obdelali: Stanovanja (B. Gvardijančič), Šole (B. Gvardijančič, Darko Radinja, Marko Radinja), Zdravstvene ustanove (S. Sedlar), Ustanove socialnega in mladinskega varstva (S. Sedlar, Stanko Polajnar), Znanstvene in kulturne ustanove (S. Sedlar, Ladislav Lajovic) ter Varstvo kulturnih spomenikov in prirodnih znamenitosti (Nace Šumi). Komunalne naprave, službe in perspektivni razvoj (Marjan Prezelj), Perspektivni programi: Oskrba z vodo (Igor Bešter, Kajetan Kavčič), Nekateri temeljni problemi kanalizacije (Jože Kolar), Oskrba s plinom (Stanko Pleško) in Elektrifikacija (Stane Jesih). Gravitacijsko področje (S. Sedlar) ter Sklepi in predlogi urbanističnega programa (B. Gvardijančič). Večina navedenih poglavij je prikazana na kartah, ki so priložene v četrti knjigi.

6.3 Vsebinska vprašanja

Med najbolj žgočimi (»eksplozivnimi«) temami je bilo vprašanje rešitve cestnega in železniškega prometa. Jože Pucihar obravnava jedro problema železniškega vozlišča in najugodnejšo rešitev. Izhodiščno stališče izhaja iz potreb razvoja mesta. Navaja, da je problem toliko »razčiščen«, da se je reševanje omejilo na dve različici: A-54 – nepoglobljena trasa s predorom skozi Rožnik – ali B-54 – poglobljena po obstoječih trasah. Dejansko pa naj bi bil problem opredeljen še ožje; ne gre za različici, ki bi se med seboj situacijsko razlikovali, temveč le za vprašanje višinske lege železniške postaje in prog. Z mestnorazvojnega in železniško eksploatacijskega stališča bi bila nedvoumno najboljša ena od poglobitvenih različic. Cestni podvozi na Titovi (Dunajski) in Celovski vodijo do nadaljnjih podvozov na območju mesta in do absurda, da poglobljamo mesto, železniške proge pa ostajajo na isti ravni. Razpravljamo lahko samo o različici B po obstoječih trasah – po pogloblje-

ni ali nepoglabljeni. Omenja tudi rešitev, da se cestni podvoz izvede kot provizorij, vozlišče pa se naknadno rekonstruira po poglobitveni različici. Poglavje se konča s temi ugotovitvami:

Če že moramo izbirati med dvema variantama železniškega vozlišča – točneje med dvema niveletama železniških prog, – ki ju je obe mogoče realizirati, se bomo odločili iz cestno-prometnih in urbanističnih razlogov za poglobitev prog. Problem vozlišča je treba gledati predvsem s stališča mesta in cestnega prometa, ne toliko današnjega, kot bodočega. Dosedanje študije rekonstrukcije vozlišča tega osnovnega problema niso dovolj upoštevale, ker so izhajale iz zmotne predpostavke, da poglobitvene predpostavke ni mogoče graditi etapno in v skladu z investicijskimi možnostmi.

Izdelava urbanističnega programa Ljubljane se je končala decembra 1957. Profesor Sedlar je v že omenjenem članku navedel, da je Projektivni atelje po naročilu mestnega odbora, pozneje okrajnega ljudskega odbora, izdelal urbanistični program Ljubljane, ki je bil naročniku uradno predložen konec leta 1957. Pred tem je bil neuradno predstavljen na občnem zboru Urbanističnega društva Slovenije. Okrajni ljudski odbor elaborata ni do konca obravnaval niti ga ni razgrnil na vpogled državljanom.

Za obravnavo predstavljam karto Urbanistični program Ljubljane, Ureditev področja, avtor inž. arh. S. Sedlar, avgust 1957, merilo 1 : 25000. Glede na legendo so na karti označeni mesto, urbanizirana in agrarna naselja, industrijske, kmetijske in gozdne površine, poplavna in melioracijska območja in vode, avtoceste ter ceste I. II. in III. reda, obstoječe in predvidene železnice (različice) itd. Označene so tudi meje ljubljanskih občin in približna meja gravitacijskega območja. To območje se bistveno ne razlikuje od opredelitve regulacijskega območja na karti iz leta 1939 (Mačkovšek). Iz gradiva se vidi, da so bile opravljene številne študije cestnega prometa in izdelane različne različice (npr. tranzitni križ, načini 1, 2, 3 in 4). V vseh različicah in tudi na predstavljeni karti so avtoceste kot vpadnice usmerjene v mesto.

Opravljeno je bilo več ekspertiz prometnega dela urbanističnega programa (junij in julij 1958). V določenem analitičnem delu je bilo gradivo ocenjeno kot primerno, vendar pa utemeljitve predlogov rešitev niso bile dovolj temeljite. Dokončno ni rešen bistveni problem glavnih prometnih smeri v mestu ter predvsem potek hitre ceste v ožini med Rožnikom in Gradom. Manjka prikaz etapnosti poglobitve železnice z ekonomsko presojo in primerjavo ter tehnično utemeljitvijo. Predloženo gradivo naj bi služilo kot pripomoček za izdelavo definitivnega investicijskega programa na ekonomskih, tehničnih in prometnih osnovah.

Poteka nadaljnjih obravnav UP, ki so vezane na ljubljanski okrajni ljudski odbor, mi v arhivih ni uspelo najti. Sekretariat izvršnega sveta je 25. oktobra 1958 z dopisom prosil okrajni ljudski odbor za dostavo izvoda celotnega urbanističnega programa s prepisi do tedaj izdelanih ekspertiz (tudi za cestno mrežo). V zvezi s tem se omenja člen 17. zakona o urbanističnih projektih, ki je določal, da OLO Ljubljana odloča o potrditvi UP po predhodnem soglasju sekretariata za urbanizem. V odgovoru z dne 4. novembra 1958 OLO Ljubljana sporoča, da imajo tri izvode programa, ki pa so bili izdani v proučitev različnim strokovnjakom; ko bodo izvodi vrnjeni, bo dostavljen zaproseni izvod.

6.4 Železniški problem

Osnovne rešitve cestnega in železniškega prometa v mestu so bile odvisne od odločitev o rekonstrukciji ljubljanskega železniškega vozlišča (oziroma slovenskega železniškega vozlišča v Ljubljani). To je posebna tema zgodovine modernega urbanizma v Ljubljani, ker železnica mestni prostor močno zaznamuje, je ves čas prisotna, obširna, nedokončana in tudi trenutno aktualna tema. Želim prikazati kratek izsek problematike železniškega vozlišča, ki se prekriva z izdelavo in obravnavo UP 57.

Začasni koordinacijski odbor za reševanje ljubljanskega železniškega vozlišča je pripravil poročilo in predloge, ki jih je mestni svet obravnaval v začetku februarja 1957, nato pa v istem mesecu še okrajni ljudski odbor. Sprejet je bil sklep, da železnica ostane na dosedanji ravni in da se takoj začnejo dela za podvoz na Titovi (Dunajski), da se uredi nova trasa gorenjske vpadnice itd. Skupščina LRS je sprejela Resolucijo o vprašanju rekonstrukcije ljubljanskega železniškega vozlišča (Ur. l. LRS, št. 23/57). Med sklepi je navedeno, da »ustrezen način rekonstrukcije predstavlja le tak projekt, ki predvideva postopno po etapah zaključeno rekonstrukcijo današnjih cestno-železniških križanj v križišča z različnim nivojem ceste in železnice v križišča s cestnimi podvozi ali nadvozi«. Za koordinacijo med OLO Ljubljana, Jugoslovanskimi železnicami in drugimi ustanovami je bi pooblaščen republiški izvršni svet. V nadaljevanju so se na tej podlagi dogovorili o nekaterih glavnih nalogah in smernicah, med njimi je bila tudi odločitev, da se razpiše »javni natečaj za pridobitev idejnih načrtov za izvedbo križanj cest z železnico na kritičnih mestih s tem, da se v natečaju upoštevajo možnosti izvedbe vpadnice z Gorenjske v mesto na širši bazi izven trase sedanje Celovške ceste«.

Prvega marca 1959 je bil razpisan javni jugoslovanski natečaj in imenovana natečajna komisija. Prejeli so 15 natečajnih elabora-

tov, od katerih sta bila dva izločena zaradi neskladnosti z natečajnimi pogoji. Odločitve natečajne komisije so bile objavljene 9. septembra 1959. Prvo nagrado sta dobila inž. Jože Pucihar in inž. arh. Ivan Štrukelj. Enega od projektov, ki je bil izločen zaradi neskladnosti (predvideval je rešitev vozlišča s poglobitvijo železnice), je pregledala posebna komisija strokovnjakov. Dan je predlog, da se omenjeni idejni projekt odkupi »zaradi upoštevnosti njegove idejne zasnove, ki na svojstven način rešuje urbanistično in tudi v cestno prometnem pogledu celotno področje prometnega vozlišča v Ljubljani«. Avtor projekta v zapisniku ni omenjen, vendar pa je predvideno zmanjšanje nagrade, če je že med nagrajenimi elaborati.

Za nagrajene idejne projekte so bile narejene stroškovne analize in vse so pokazale, da so nujni veliki premiki železniški naprav, ki pomenijo glavni del stroškov. Svet za urbanizem je zato predlagal OLO, »da se v čim krajšem času pripravi projekt za začasno križanje Titove (Dunajske) in Celovške ceste z železniško proggo izven nivoja v obliki nadvozov kot provizorij v arhitektonsko ustrezljivih in estetsko zadovoljivih oblikah ter v ekonomski izvedbi«. Kljub pomislekom in protestom je obveljala rešitev, ki je bila sprejeta z resolucijo skupščine LRS.

Cestna podvoza na Dunajski in Celovski sta bila izvedena v letih 1961–62.

6.5 Profesor Sedlar in GUP 66

Urbanistični program 1957 sicer ni bil sprejet, je pa dal osnove za izdelavo naslednjega prostorskega akta – Generalnega urbanističnega plana Ljubljane (GUP 1966). Delo se je začelo z ustanovitvijo Ljubljanskega urbanističnega zavoda (LUZ) aprila 1960 (v začetku Okrajni zavod za urbanizem). Poročilo o pripravah za izdelavo generalnega urbanističnega načrta Ljubljane je mestni svet obravnaval junija 1961. Besedilnemu delu je bila priložena karta Ljubljana, Zazidalna politika (1 : 10.000), na kateri so bila določena območja nizke, srednje in visoke stanovanjske zazidave in območja industrije. Objavljena je tudi karta vplivnega območja mesta Ljubljane, na kateri je to območje sicer podobno kot v UN 57, toda meja je narejena kar z ravnilom. V poročilu se omenja urbanistični načrt Ljubljane, ki je bil že izdelan, njegov obširni in izčrpni pregled stanja je bilo mogoče takoj potrditi, prognostični del pa je bilo treba temeljito obravnavati in uskladiti s spremembami. Glede cestne mreže Ljubljane je pretežni del izdelan, v delu pa sta hitra cesta in študija poteka tras v mestnem prostoru. Analitično so naštetih drugi elementi generalnega urbanističnega načrta, pripravljene naj bi bili predlogi razvoja po posameznih področjih za načrtovanih 300.000 prebivalcev. Končna vsebina načrta naj bi vključevala osnove prometa, namembnost površin (coning) in vodno-gospodarske in komunalne ureditve.

Februarja in marca 1962 je potekala prva javna obravnava gradiva Elementi za generalni urbanistični načrt in variantne rešitve ljubljanskega prometnega vozlišča. Že večkrat omenjeni članek prof. Sedlarja (Ob urbanističnem načrtu Ljubljane) se nanaša na to gradivo. V njem avtor omenja, da se razstavljeno gradivo navezuje na urbanistični program iz leta 1957 z določenimi dopolnitvami. Obravnava osnovne karakteristike razstavljenega elaborata glede obsega območja, načrtovanega povečanja prebivalcev (360.000), prostorskega usmerjanja razvoja ter glavnega cestnega in komunalnega omrežja. Opozarja, da je mogoča poselitev in zaposelitev 360.000 prebivalcev premalo dokumentirana. Še naprej bo treba iskati najugodnejšo različico zveze med hitrima cestama iz smeri Zagreba in Trsta. Najbolj boleče poglavje, ljubljansko prometno vozlišče, je obdelano v dveh enakovredno prikazanih različicah, 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 vrtela le okoli teh različic, seveda z odločilno večino glasov za poglobitev železnice.

Duh tedanje dobe je razviden iz pripomb na razstavljeno gradivo in iz javne polemike. Elementi generalnega načrta in prometno vozlišče so bili podrobneje obravnavani v poročilu zveze društev arhitektov Slovenije, urbanističnega društva Slovenije in zveze društev gradbenih inženirjev in tehnikov Slovenije (poročilo je na CD). K temu dodajam še zapisnik pogovora o razstavljenem gradivu s profesorjem Ravnikarjem, ki ni bil priložen k dokumentaciji kot pripomba iz javne obravnave.

GUP je veljal 20 let (1966–1986) in je s 30-letno projekcijo prostorskega razvoja določil mejo mestnega območja in morfološko podobo današnje Ljubljane. Opredeljeni so bili kraki razvoja mesta in zeleni klini. Na njegovi podlagi so bile načrtovane in izvedene stanovanjske soseke, industrijske cone, obsežna infrastruktura, cestni in avtocestni sistem itd. Poznejša prostorska akta, ki sta ga nadomestila, sta njegovo projekcijo prostorskega razvoja samo nadgradila. Ob nastanku je zajemal širše ureditveno območje mesta (17.700 hektarjev) oziroma manjši del območja petih ljubljanskih občin. Danes lahko trdimo, da je okvirno določil tudi meje današnje MOL (27.500 hektarjev) na jugu, zahodu in severu; na vzhodu pa MOL (zunaj GUP) vključuje še Posavsko hribovje. V smislu zakonske ureditve je bil GUP urbanistični načrt za mesto Ljubljana. Če se želi predstaviti urbanistična ureditev na tedanjem celotnem območju ljubljanskih občin (90.000 hektarjev), je treba upoštevati še sprejete urbanistične programe (Ur. l. SRS, št. 28/72 in 2/73).

Okrogla obletnica naj bi bila povod, da se ta prostorski akt končno predstavi javnosti. Za razstave v zadnjih 10 oziroma 15 letih lahko ugotovimo, da prava vsebina GUP nikoli ni bila

zajeta; vse skupaj je bilo prej podobno njegovemu sistematičnemu brisanju iz urbanistične zgodovine Ljubljane.

7 Aktualna urbanistična vprašanja

7.1 Spremembe v urbanističnem urejanju leta 1991

V tem času je prišlo do nove ustavne ureditve s spremenjenimi razmerji med javnim in zasebnim sektorjem in do nove ureditve lokalne samouprave. V novih pogojih je imela pravna ureditev načrtovalskega in urbanističnega področja številne pomanjkljivosti, med njimi so se najpogosteje omenjali nejasna opredelitev pristojnosti med državo in lokalnimi skupnostmi, pomanjkanje instrumentov urejanja prostora in finančna problematika. Velik in še očitnejši problem pa je bila vsebina prostorskih aktov, glede katere se opozarja na preveliko determiniranost ter togost načrtovalskih aktov in prostorskih izvedbenih načrtov, kot tudi na preveliko ohlapnost prostorskih ureditvenih pogojev. Izvajanje zemljiške politike in financiranje urejanja stavbnih zemljišč sta bila v celoti odprta, poleg tega pa so bili v naslednjih letih ukinjeni skladi stavbnih zemljišč kot nosilci teh dejavnosti. Velik vsebinski problem urejanja prostora je bilo tudi ohranjanje zgrajenih javnih površin pred privatizacijo oziroma pred različnimi oblikami prilaganja.

V Ljubljani sta v tem času veljala Dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000 in Družbeni plan mesta Ljubljane za obdobje 1986–1990 (oba Ur. l. SRS, št. 11/86). Prvi je formalno prenehal veljati s sprejetjem Odloka o občinskem prostorskem načrtu MOL – strateški del, drugi pa s sprejetjem OPN – izvedbeni del (oba Ur. l. RS, št. 78/10, 8. 10. 2010). Vsebinsko pa je že v letu 1991 prišlo do na videz manjših formalnih sprememb dolgoročnega načrta, ki so povzročile popolno spremembo načina urbanističnega urejanja mesta. V pretežnem delu mestnega prostora je bila namesto zazidalnih oziroma ureditvenih načrtov predpisana izdelava prostorskih ureditvenih pogojev (PUP). Ti so bili zakonsko predvideni za prostor zunaj ureditvenega območja naselij in so bili podlaga za izdelavo lokacijske dokumentacije.

Izvršni svet SML je spremembo dolgoročnega načrta obravnaval na seji 28. maja 1991. Pred tem je bil v uradnem listu (št. 20, 17. 5. 1991), objavljen sklep ustavnega sodišča, ki je razveljavilo dolgoročni načrt. Neuskkljenost dolgoročnega načrta Ljubljane z obveznimi izhodišči republiškega načrta je bila ugotovljena že leta 1987. Neuskkljenost glede prvega območja kmetijskih zemljišč je obravnavalo ustavno sodišče in aprila 1990 začelo postopek. Ugotovljena je bila neustavnost ureditve in določen je bil rok za uskladitev. Ker ta ni bil spoštovan, je sodišče načrt razveljavilo. Na isti seji je bilo obravnavano

tudi mnenje izvršnega sveta RS z dne 23. maja 1991, v katerem se ugotavlja usklajenost na področju kmetijskih zemljišč in drugih področjih, razen pri zasnovi sanacije naravnih virov in zasnovi elektroenergetskega omrežja. V teh pogojih je bila (v ožjem strokovnem krogu?) sprejeta odločitev, da bodo podlaga za urbanistično urejanje mesta predvsem PUP. Na sorazmerno neopazen način se je tako zgodila ena od večjih sprememb v načinu urbanističnega urejanja mesta, ki je pustila tudi dolgoročne posledice. Javna infrastruktura v prostorskih aktih ni bila več jasno določena in še manj zaščiten, stalno pa je bila pod pritiskom različnih oblik privatizacije in denacionalizacije. Tudi ureditev odmere komunalnega prispevka je izgubila vsebinsko in pravno podlago.

Spremembe in dopolnitve dolgoročnega načrta občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000 so objavljene v uradnem listu (št. 23/91, 8. 11. 1991). Objavljena je spremenjena tabela 9.6. »Načini urejanja s prostorskimi izvedbenimi akti«. Za celotno takratno območje občin in mesta Ljubljane je navedeno skupaj 1.051 območij urejanja (gre za območje 90.000 hektarjev). Za številne ureditve v mestnem središču, za katere je bila predpisana izdelava zazidalnega oziroma ureditvenega načrta, je predpisana izdelava PUP, tam, kjer je bil ZN že sprejet, pa je predvidena njegova zamenjava. PUP je postal v središču Ljubljane najpogostejši prostorski akt. Npr. za območje nove univerzitetne knjižnice Ljubljana je bil prej predviden ureditveni načrt, nato pa PUP; ta je bil tudi izdelan s skromno regulacijsko vsebino in nepregledno grafično prilogo; v bistvu se je iskala samo pravna podlaga za izdajo gradbenega dovoljenja.

PUP niso urbanistični dokumenti, na podlagi katerih bi lahko potekala kakovostna širitev in prenova naselij. Javna infrastruktura v njih ni ustrezno obdelana, ni pravnih poti za uveljavljanje javnega interesa, parcialno reševanje z lokacijskimi dokumentacijami pa onemogoča gospodarjenje s stavbnimi zemljišči in gradnjo celovite infrastrukture. Javnost in tudi mestni svet sta bila v glavnem izključena iz sodelovanja in odločanja, ker je instrument urejanja prostora postala lokacijska dokumentacija. Uveljavljena je ohlapna regulacija, ki je škodila predvsem javnim interesom, pogosto pa tudi investitorjem. Potrebni bi bili vsebinsko kakovostnejši urbanistični dokumenti z jasno izraženim javnim programom, v katerem bi bila izvedba lahko podprta tudi s prostorskimi ukrepi. Pogoji za investitorje bi morali biti fleksibilnejši, vendar tako nedvoumni, da bi zmanjševali investicijska tveganja in omogočali krajše upravne postopke. Ni se mogoče znebiti občutka, da je vsa prejšnja ureditev *a priori* ocenjena kot slaba, dobra pa je bila vsaka improvizacija.

Aprila 2003 sta državni svet in društvo Občanski forum pripravila posvet na temo razvojni programi Ljubljane. Uvodni referat je imel mag. Vladimir Braco Mušič, ki je med vzroki za

pomanjkanje velikih projektov omenil tudi parcialno urejanje mestnega prostora s PUP. V svojem prispevku sem poudaril potrebo po analizi, ki bi pokazala neustreznost dosedanjega načina urejanja prostora, slabega izvajanja zemljiške politike in nepreglednih pogojev za izvedbo projektov. Analiza naj bi dala izhodišče za kakovostnejše urejanje prostora v novih prostorskih aktih, ki so bili takrat določeni v ZURP-1. Po moji oceni posvet na žalost ni dal dovolj konkretnih sklepov (prispevki so objavljeni v zborniku razprav POLITEA, civilne razsežnosti politike, Ljubljana, 2004).

Omenjeno problematiko delno obravnava nov OPN SD v točki 4.3.1. Območja notranjega razvoja, v kateri je navedeno:

Notranji razvoj predstavljajo predvsem območja, ki so se po dolgoročnem načrtu (Spremembe in dopolnitve Dolgoročnega plana občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000) urejala z zazidalnimi, lokacijskimi, ureditvenimi ... načrti ter so bila v sklopu strokovnih podlag za urbanistično in krajinsko zasnovano ter prostorski red MOL (LUZ, 2006) opredeljena kot ustrezna.

Zastavlja se vprašanje, kakšne spremembe oziroma kakšen napredek sta na področju urbanističnega načrtovanja prinesla zakon o urejanju prostora, ki je začel veljati 1. januarja 2003, in zakon o prostorskem načrtovanju iz aprila 2007. Ali novi občinski prostorski načrt MOL, sprejet oktobra 2010, prinaša ustreznejše urbanistične pogoje za razvoj mesta in uveljavljanje javnih koristi in kako se ti izvajajo v praksi? Ali je dolgoletna uporaba PUP (tam, kjer je bilo treba izdelati vsaj lokacijsko dokumentacijo) pripeljala do tega, da so sprejete spremembe, po katerih bo v urbanistični načrtovalski praksi ostalo vse po starem?

7.2 Potek priprave in sprejetje OPN

Mestni svet je najprej 1. julija 2002 sprejel Strategijo trajnostnega razvoja MOL in Prostorsko zasnovano MOL. Inovativno so bili obravnavani ekonomski potenciali in trajnostni razvoj MOL ter predlogi projektov na mestni in regijski ravni. V začetni fazi je bil velik poudarek na zbiranju idej in kritičnih pogledov, temu pa so sledile razstave in javne razprave, gradivu je priložena priloga Prioritetni projekti v obdobju 2002–2012 s 50 projekti. Dokumenti niso temeljili na predpisani pravni podlagi niti niso neposredno vplivali na prostorski razvoj mesta.

Nadaljnja priprava aktov je najprej potekala po določilih zakona o urejanju prostora (veljal je od januarja 2003), pozneje pa po zakonu o prostorskem načrtovanju (april 2007). Država je s takim pristopom ter številnimi poznejšimi zakonskimi in podzakonskimi spremembami otežila sprejemanje novih pro-

storskih aktov občin in odločilno prispevala k današnjemu kaosu na tem področju.

Pomembne vsebinske spremembe glede načrtovanih prostorskih projektov je prinesel predvolilni program Zorana Jančkoviča »Za Ljubljano z nasmehom« (Ljubljana, 5. september 2006). Opredeljenih je 22 nosilnih projektov s terminskim načrtom izvedbe. Zadnji roki dokončanja so bili predvideni v letu 2010 (npr. za PCL in oživitvev Roga). Številni, tudi »novi« projekti, so bili v podobni obliki že vključeni v nastajajoči načrt (seznam 50 projektov), pomembni pa so bili tudi nove prioritete in ukrepi za pospešitev izvedbe. Sintezna vsebina je bila predstavljena v predlogu prostorske vizije dolgoročnega razvoja mesta – Ljubljana 2025 (Glasilo MOL, september 2007). Na karti je opredeljenih več kot 90 razvojnih projektov, razporejenih po izvedljivosti in prednostnih nalogah; dobra tretjina naj bi bila izvedena v letih 2008–2010.

Občinski prostorski načrt – strateški del in OPN – izvedbeni del je mestni svet sprejel 5. julija 2010, objavljena pa sta v uradnem listu (št. 78/10, 8. 10. 2010). Obsežnejše spremembe izvedbenega dela je mestni svet sprejel novembra 2015 (Ur. l. RS, št. 95/15). Sprejetje tega prostorskega akta lahko pozdravimo kot uspeh, ker je bil pripravljen v času eksperimentiranja z normativno ureditvijo urejanja prostora s strani države in ob nekompatibilnih strateških prostorskih aktih. V sistemu prostorskega načrtovanja niso bili dani pogoji za usklajevanje razvojnih potreb in varstvenih pogojev, ker so številni pogoji postavljeni apriorno. Taka ureditev povzroči prej paralizo kot omogoči vsebinsko prostorsko sintezo. V 120-letni zgodovini modernega urbanizma Ljubljane je OPN četrti sprejeti prostorski akt, ki zajema celovito območje mesta oziroma občine, mestni svet ga je sprejel in pristojni organ potrdil.

V preteklosti sem v zvezi z OPN in izvajanjem projektov navedel nekaj kritičnih ocen, ki jih želim ponoviti. Hkrati z njegovo pripravo so bile objavljene vizije prostorskega razvoja s seznamom projektov in roki izvedbe; usoda teh projektov v OPN ID ni razvidna. V strateškem delu so omenjene številne konkretne naloge s področja javne infrastrukture, novih razvojnih območij ali programskih žarišč, javnega prostora itn., kar ni konkretizirano na izvedbeni ravni. Obravnavano je omrežje odprtih javnih površin, dane so usmeritve in skica koncepta omrežja. Nastaja vprašanje, ali se na številnih kritičnih območjih ta usmeritev v izvedbenem delu konkretizira in v praksi izvaja ali pa ostaja *status quo* in se nadaljuje privatizacija javnih površin. Pri obravnavi izvedbe konkretnih nalog se končajo zgodbe o vizijah in dobrih namelih, ker gre za rezultate odgovornosti nosilcev projekta.

7.3 Prenova stanovanjskih sosesk

Poseben sklop vprašanj je v strateškem delu OPN povezan s prenovo velikih stanovanjskih sosesk. V poglavju 8.3.1. Karakteristična območja MOL so za obdobje 1965–1990 navedene tudi velike stanovanjske soseske. V poglavju 6.2.1. Stanovanja je pri zasnovi in usmeritvah v točki 6 navedeno, da sta celovita prenova in revitalizacija predvideni v obstoječih stanovanjskih soseskah. Celovita prenova je usmerjena zlasti v odpravo strukturnih in infrastrukturnih pomanjkljivosti obstoječega stanovanjskega sklada. Gre za fizično prenovo objektov, programske dopolnitve in urejanje odprtih površin, zlasti v soseskah, ki so bile zgrajene pred letom 1990. V poglavju 4.3.2. Prednostna območja prenove je ta vezana predvsem na območja, ki so bila iz različnih razlogov razvrednotena (npr. zmanjšanje vrednosti zemljišča, neustrezna prostorska ureditev itn.). V zvezi s praviloma delno prenovo se omenjajo starejša predmestja in starejše stanovanjske soseske, kar odstopa od vsebine prej navedenega poglavja o potrebni celoviti prenovi. Je pa v poglavju 4.1.4. Kriteriji za sprejemanje občinskih podrobnih prostorskih načrtov med osnovnimi kriteriji v točki 1 določeno, da se OPPN prednostno sprejemajo za območje prenove.

V izvedbenem delu se prenova posebej ne obravnava. Ni obravnavana v poglavju III. Splošni prostorski izvedbeni pogoji, kjer so določeni pogoji za vse vrste posegov v prostor, niti v poglavju IV. Občinski podrobni prostorski načrti. V prilogi 1 so določeni podrobni prostorski izvedbeni pogoji (PIIP) za več kot 2.000 enot urejanja prostora (EUP). Te enote in njihovo združevanje v funkcionalne enote niso povezani z območji nekdanjih stanovanjskih sosesk. V prilogi 2 so navedene usmeritve za izdelavo posameznih OPPN, v katerih prav tako ni nekdanjih velikih stanovanjskih sosesk. Med več sto predlogi za izdelavo OPPN sem našel izjemo in sicer – OPPN 382 Stanovanjska soseska Koseze.

Soseske so razčlenjene na območja, na katerih veljajo splošni prostorski izvedbeni pogoji, in na večje število enot urejanja prostora, za katera veljajo podrobni prostorski izvedbeni pogoji.

Nekdanja soseska kot urbanistična prostorska enota v OPN ne obstaja. Program celovite prenove in revitalizacije bi moral omogočati vsaj statično in energetsko sanacijo objektov ter eventualno vgradnjo novih dvigal, kar je pogosto povezano z dozidavo ali nadzidavo. Tudi dopolnjevanje spremljajočega programa in novo urejanje odprtih (javnih) površin (parkirišča, garaže, igrišča, interne ceste in poti) je vezano na vsebino PA. V OPN se ta vprašanja prenove stanovanjskih sosesk ne obravnavajo, njihovo reševanje v praksi pa je postalo le še bolj zapleteno. Podpora celoviti prenovi ostaja na deklarativni

ravni; v praksi dejansko poteka obraten proces. Prebivalci sosesk so ob nakupu stanovanj najprej v okviru komunalnega prispevka plačali vso infrastrukturo, nato pa še vsa leta plačujejo tudi nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča. Ta sredstva so praktično v celoti preusmerjena na »območja, ki predstavljajo Ljubljano«, pred desetletji se je v tem smislu omenjalo območje krajevne skupnosti Stara Ljubljana in najožji center, zdaj pa zajema območje nekdanje občine Ljubljana Center (od Prul do Tivolija).

7.4 Javne površine in javna infrastruktura

V strateškem delu (SD) je ta vsebina sorazmerno jasno predstavljena, v izvedbenem pa se omeji na grafični del – karto 3.2 »Prikaz območij enot urejanja prostora in prostorskih izvedbenih pogojev – regulacijski elementi, javne površine in oglaševanja«. Glede na načrtovano stanje in dejanska dogajanja ugotavljamo, da gre na tem področju za največje razhajanje med načrtovanim in dejanskim stanjem.

Najprej je v SD opredeljeno omrežje odprtih javnih površin in prikazana skica Koncept omrežja odprtih javnih prostorov. Obravnavani so območje odprtega javnega prostora, linijski odprti javni prostor in posamezne lokacije, navedeni so tudi potrebni ukrepi kot usmeritve za nadaljnje načrtovanje. S to vsebino je komplementarno še poglavje zasnova zelenih površin mesta. V izvedbenem delu (ID) so v 58. členu obravnavani objekti v javni rabi in javne površine. V točki 4 je navedeno: »Javne površine so prikazane na karti 3.2 Prikaz območij enot urejanja prostora /.../ in so podlaga za določitev grajenega javnega dobra. Celotno vsebino, od ugotovitve obstoječega stanja do načrta bodočih javnih površin in določitve grajenega javnega dobra, določa prikaz na karti 3.2.«

OPN ID vprašanje javnega prostora in grajenega javnega dobra ne obravnava niti z vidika sanacije obstoječega stanja niti z vidika pogojev graditve prihodnje gospodarske javne infrastrukture. Besedilo kvečjemu napotuje na ohranjanje neurejenega stanja. Za vse javne površine, ki so v javni rabi, bi morali organi MOL urediti njihov status in lastniška oziroma pravna razmerja, ker je to po eni strani temeljna naloga MOL, po drugi pa bistveno vpliva na kakovost bivanja. To je osnova za trajno ureditev pogojev uporabe in vzdrževanja tudi v razmerah, v katerih se spremeni lastništvo (oziroma nastopi koncesijsko razmerje) v železniškem in cestnem sistemu ali se spremenijo lastništvo in poslovne usmeritve v velikih sistemih (npr. BTC).

Posebna problematika je povezana z lastninjenjem javnih površin v velikih stanovanjskih soseskah. Zakon o vzpostavitvi etažne lastnine na predlog pridobitelja posameznega dela stavbe in o določanju pripadajočega zemljišča k stavbi (ZVETL;

Ur. l. RS, št. 45/08, 59/11) v 30. členu določa pripadajoče zemljišče za stavbe, zgrajene pred 1. januarjem 2003. V številnih primerih je lastninjenje vezano na merila in pogoje prostorskih aktov, ki so veljali ob izgradnji. Pri tem se omenjajo dostopne in dovozne poti, parkirišča, prostori za igro itn. Ureditev napotuje na lastniško drobljenje javnega prostora, ki bo bivalne razmere dolgoročno prej poslabšalo, predvsem pa bo otežilo oziroma onemogočilo potrebno investicijsko sanacijo.

V preteklosti je bil sistem javne infrastrukture in javnih površin načrtovalsko-urbanistično in izvedbeno-finančno jasno določen ter ločen od gradnje in prodaje stanovanj. Program javne infrastrukture je bil najprej določen v zazidalnem načrtu, nato še v lokacijski in projektni dokumentaciji. Na tej podlagi je bil izdelan program opremljanja stavbnih zemljišč in določen komunalni prispevek. Javni program je zgradila oziroma financirala občina s komunalnim prispevkom, ki je po izvedbi sprejela obveznost glede vzdrževanja in zagotavljanja redne rabe. Javna infrastruktura in javne površine nikoli niso bile predmet nakupa s strani etažnih lastnikov in ne bi smele biti predmet lastninjenja s strani stanovalcev. Kot je že navedeno, je za ureditev pravnih razmerij na tem področju (lastništvo ter pogoji uporabe in vzdrževanja) odgovorna MOL.

7.5 Partnerstvo Šmartinka in BTC

Program Partnerstvo Šmartinka povezuje širše že urbanizirano območje od prometnega vozlišča Ljubljane do širšega območja Šmartinske ceste in BTC. V zvezi z urbanističnim urejanjem je treba upoštevati rezultate mednarodnega urbanističnega natečaja oziroma usmeritve iz strokovne podlage Šmartinska partnership Ljubljana, masterplan spring 2009. V OPN je za to območje predvidena izdelava osmih OPPN; lani je bil za to območje sprejet OPPN Šmartinska-Kolinska – del. LUZ je januarja 2009 izdelal oceno stroškov komunalne ureditve povezave med potniškim centrom Ljubljana in partnerstvom Šmartinska. Obravnavano je bilo najširše območje, ki vključuje tudi Dunajsko, Njegoševo in Zaloško cesto, skupna ocena stroškov je znašala 334 milijonov evrov. Ožje območje partnerstva zajema Zeleno avenijo (32 mio), Trg Kolinska (24 mio), Centralni park Šmartinska (78 mio), P + R BTC (9,7 mio) in Šmartinsko cesto (27,8 mio) oziroma skupaj 171,5 mio evrov. Načrtovane so izjemno velike naložbe v javno infrastrukturo in javne površine, ob tem pa ni informacij glede sanacije obstoječega lastniškega stanja in pogojev izvedbe investicij. V OPN bi v zvezi s tem morali biti predvideni vsaj prostorski ukrepi, ki se nanašajo na lastništvo teh nepremičnin, vendar ta vprašanja niso obravnavana.

Maksi obljube o prihodnji ureditvi naj bi omogočile zazidavo nekaterih sedanjih zelenih površin, npr. zelenice v Zeleni jami

ob Pokopališki. To je klasičen primer zlodeja, ki se skriva v (bližnjem) detajlu, angelčki pa se kažejo v širnih daljavah. Zazidava obstoječih zelenih površin bi morala biti izrecno prepovedana, dokler se ne izvede načrtovana gradnja novih javnih površin.

Za trgovski center BTC (prej območje urejanja MP – 1/2 Javna skladišča) je bi leta 1995 sprejet PUP, ki naj bi bil urbanistična podlaga za razvoj velikega trgovskega središča (Ur. l. RS, št. 49/95), v letu 2007 pa je bil ta zaradi razvojnih potreb dopolnjen. V teh PA javna infrastruktura in javne površine znotraj območja niso bile načrtovane; status javnih cest so imele samo obodne ceste. Tako stanje je na območju BTC *de iure* tudi danes, MOL nima na tem območju nobenih javnih površin ne infrastrukture. S tega vidika velik kompleks BTC (pravno) sploh ni integriran v sklop mesta. Prosti dostop temelji na ekonomskem interesu družbe BTC ter konsenzu med upravo BTC in MOL. Glede na usmeritve iz strateškega dela OPN in konkretne določitve javnega programa v OPN ID so naloge jasno določene in predstavniki MOL so na tej podlagi dolžni urediti pravna razmerja z lastnikom in uveljaviti status javne mestne infrastrukture.

7.6 Potniški center Ljubljana in železniško vozlišče Ljubljana

Najpomembnejši prostorski projekt MOL, Potniški center Ljubljana (PCL), se v OPN ne obravnava oziroma se omenja samo sprejeti zazidalni načrt. Je pa v OPN predvidena poglobitev prog in ukinitve obvozne trase za tovorni promet. V zvezi z ZN PCL (Ur. l. RS, št. 107/06) želim ponoviti mnenje o nekaterih vsebinskih pomanjkljivostih in nejasnostih načrta in vprašljivem poteku izvedbe. Pripombe na osnutek ZN sem dal oktobra 2005, septembra 2006 sem jih poslal tudi na predvolilni program g. Zorana Jankoviča, problematiko pa sem analiziral tudi v prispevku Sistem prostorskega načrtovanja in pogoji izvedbe prostorskih projektov za posvet DUPPS aprila 2009. Glede železniškega vozlišča je danes odprta še odločitev o izboru končne različice v DPN. Vlada je sklep o začetku priprave DPN za ljubljansko železniško vozlišče sprejela februarja 2010, končna rešitev pa naj bi se iskala med različicama 1 in 4 iz študije različic železniške infrastrukture. Pripravljaec DPN je ministrstvo za okolje in prostor (MOP), pobudnik ministrstvo za promet (MzP), naročnika strokovnih podlag sta MzP in MOL.

Pri osnutku ZN sem leta 2006 opozoril:

Primarni pomen PCL je vezan na njegovo prometno funkcijo. Na relativno ožjem območju prihaja do povezave različnih vrst in ravnih prometa, za katerega pričakujemo, da se bo v prihodnosti še razvijal in naraščal. Iz te vsebine je treba izluščiti ključni javni interes oziroma

javno korist, ki naj bi bila v ZN kot zavezujočem javnem dokumentu konkretno opredeljena. Javna korist regije, države in MOL mora izhajati predvsem iz vloge prometnega centra.

Investicijsko težo celotnemu projektu v glavnem daje komercialni program. Prostorske možnosti z izrazitimi lokacijskimi prednostmi v središču mesta omogočajo ponudbo oziroma trženje zanimivih poslovnih programov oziroma objektov. Razmerje javnega in komercialnega programa naj bi bilo razmeroma ugodno ter naj bi omogočalo povezavo in pogojevo izvedbo obeh programov. Opredelitev faznosti izvedbe se s tega vidika ne nanaša toliko na določitev tehnično funkcionalnih celot (kar je sicer tudi pomembno), temveč na konkreten program javnih objektov in javnih površin, ki morajo biti zgrajene in dokončane hkrati s komercialnim programom. To zlasti velja za določitev pogojev začetka izvedbe oziroma za program 1. faze, ki mora biti s tega vidika vsebinsko jasen in zavezujoč ...

Posebej je poudarjeno vprašanje prostorske enote P 11 (Gospodarsko razstavišče), v okviru katere je ploščad že desetletja izločena iz javne rabe. Ali bo ta prostor v prihodnosti javni trg, ki bo namenjen sedanjim in prihodnjim uporabnikom tega območja? Omenjajo se večnamenske povezovalne površine, vendar konkretna rešitev ni prikazana. Za sejemske in razstaviščne dejavnosti je predvideno do 20 % vseh površin območja, lastniško pa je danes to ograjeno dvorišče poslovne stavbe v lasti družbe GR d. o. o. Na območje Akademskega kolegija in GR se navezuje tudi osrednja pešpovezava med mestnim središčem (podaljšek Miklošičeve) in Bežigradom. Jasno je, da je za načrtovano rabo sedanje pravno stanje nesprejemljivo, poleg tega pa je mogoče zaslediti tudi informacije o prodaji družbe GR d. o. o. (ki je menda v lasti MOL).

Zazidalni načrt za PCL je bil izdelan ob pogoju, da ostanejo tiri na ravnini terena, načrtovane ureditve pa morajo omogočati naknadno poglobljanje tirnega omrežja. Predvidena je bila gradnja podzemne postajne dvorane in podhoda. Za prostorsko enoto P 12a je določeno: »Objekta v prostorskih enotah P1 in P2 sta povezana z delom objekta nad tiri in s podhodom ter postajno dvorano pod tiri. Dvorana potniškega terminala je integrirana v površino podhoda pod tiri, ki je mestna povezava med mestnim središčem in Bežigradom.«

ZN je bil pozneje spremenjen (Ur. l. RS, št. 43/09), in sicer tako, da se v prejšnjem besedilu besedi »podhod pod« nadomestita s »podhod nad«. V nadaljevanju je navedeno, da je v prostorskih enotah P1 in P2 v nadstropnih etažah načrtovana tudi gradnja delov objekta postajne dvorane B12a in povezovalnega objekta A12a, ki pa je v celoti opredeljena v načrtovanih posegih za prostorsko enoto P12a.

Zadnja sprememba ZN je objavljena v uradnem listu (št. 109/11). Glede prostorske enote P12a in objekta B12a

je navedeno, da se načrt arhitekture za pridobitev gradbenega dovoljenja za nadhod s postajno dvorano (objekt B12a) pripravi na podlagi prvonagrajene natečajne rešitve internega vabljenega natečaja. V obeh omenjenih spremembah ZN je navedenih tudi več programskih in tehničnih sprememb in dopolnitev v vseh prostorskih enotah, vendar v okviru teh razmerja med javnim in zasebnim programom niso obravnavana.

Župan MOL g. Jankovič je v začetku avgusta 2007 z družbo TriGranit podpisal pogodbo o sodelovanju in pogodbo o opremljanju. O vsebini pogodb javnost ni bila obveščena, ker naj bi bila zaupna, in tudi danes ni znana. Razpravo je pravzaprav preglasila piarovska dejavnost o velikem uspehu zaradi donacije investitorja v neki vrtec. Do takega stanja je pripeljala tudi nejasna in pomanjkljiva vsebina ZN, ki pa s tega vidika ni bila nikoli problematizirana. Še največ pozornosti in razburjenja so pred leti povzročili predstavniki MOL s potrditvijo arhitekturne rešitve za objekt A1 (Emonika), problematika javnih programov pa v razpravi ni bila omenjana.

Pogodba med Holdingom SŽ in TriGranitom je bila podpisana sredi oktobra 2007 ob delovnem srečanju slovenske in madžarske vlade. Ob tej priliki je bilo objavljeno, da naj bi bil komercialni del programa dokončan do leta 2009, javni logistični del pa spomladi 2010. Tudi tu se zastavlja vprašanje, kaj je omenjeni javni logistični del v sklopu ZN.

Težko se je znebiti vtisa, da sta pri pripravi ZN prevladala komercialni program in interes. Tudi zagotovilo, da prvotno načrtovane ureditve omogočajo naknadno poglobljanje tirnega omrežja, je bilo vprašljivo. Od vse visoke gradnje je bil v dobrih desetih letih zgrajen samo poslovno stanovanjski objekt ob križišču Vilharjeve in Šmartinske (Situla), pri drugih gradnjah pa je prišlo do sporov in patpoložaja. To bi lahko ocenili tudi kot srečo v nesreči, ker bi lahko ponovno proučili ter določili javni mestni in državni program (npr. javna mestna povezava med mestnim središčem in Bežigradom za pešce – in kolesarje? –, javne površine na območju GR, javni program avtobusne postaje, vključno z javnimi parkirišči, in javni logistični program železnic).

Pomembno je tudi, da se v zvezi z državnim lokacijskim načrtom za železniško vozlišče uskladijo stališča in konča obravnava ter da ga vlada sprejme. To bi bil v zgodovini mesta prvi uradni prostorski akt, ki bi potek železniških tirov ustrezno umestil v mestni prostor. V stoletni zgodovini reševanja te problematike sta se z vidika reševanja cestnega prometa zgodili le dve večji spremembi: izvedba podvoza na Šmartinski cesti leta 1910 pod županom Hribarjem in izvedba cestnih podvozov v letih 1961–62 na podlagi republiške resolucije iz leta 1957. Čas je, da se končno sprejme tudi prvi ustrezeni prostorski akt za železniško vozlišče Ljubljana.

8 Sklep

Ob obravnavi 120-letnice modernega urbanizma Ljubljane najpomembnejši izvorni in uradni urbanistični dokumenti tega obdobja niso bili obravnavani oziroma predstavljeni. Gre za prostorske akte, ki zajemajo celovito območje mesta, vsebujejo dolgoročno razvojno projekcijo, mesto jih je sprejelo in pristojni organ potrdil. To so zavezujoči javni in pravni dokumenti, na podlagi katerih se je mesto gradilo, širilo in prenavljalo. Postopek sprejemanja popotresnega regulacijskega načrta ni prikazan, potrjena uradna karta ni znana. Prav tako ni obravnavano obdobje veljavnosti tega akta niti njegove številne spremembe. Sočasno so bili v MOL in okoliških občinah sprejeti še novi prostorski akti. Brez teh vsebin ni prikaza urbanistične zgodovine mesta v obdobju 1895–1940.

Tudi na razstavi 120 let modernega urbanizma v Ljubljani uradni prostorski akti niso predstavljeni; opaziti je bilo mogoče eno karto iz GUP 66 ali dve. Pristop je komentiran s parafrazo: če v prikazu zgodovine modernega urbanizma Ljubljane manjkajo uradni prostorski akti, manjka vse. Ob tem je opozorjeno še na 50-letnico sprejetja GUP 66, 30-letnico sprejetja dokumentov Ljubljana 2000 in 5-letnico sprejetja OPN MOL.

Profesor Sedlar je opozoril na regulacijski program Ljubljane, ki je bil po njegovem mnenju brez dvoma prvi moderni sistematično urejeni urbanistični dokument v dosedanjem načrtnem razvoju Ljubljane. Program je nastajal v obdobju 1931–39, dolgoletni predsednik gradbenega odbora je bil dr. France Stele. Perspektivno območje razvoja mesta, ki ga je določil ta dokument, je odločilno vplivalo na vse poznejše prostorske akte. Regulacijski program je bil osnova za izdelavo regulacijskega načrta, v tem primeru pa je bil podlaga za izvedbo javnega natečaja.

Pod vodstvom Saša Sedlarja in Božidarja Gvardijančiča je v letih 1955–57 Projektivni atelje Ljubljana izdelal urbanistični načrt Ljubljane. Iz razpoložljivega gradiva so razvidni projektna vsebina in številni sodelujoči. UN je bil naročniku oddan konec leta 1957, vendar ni bil javno obravnavan ne potrjen. Gre za tri knjige besedila z več kot 700 stranmi in četrto knjigo z več kot 40 kartami. Na LUZ sta dosegljivi druga in četrta knjiga, preostalih dveh mi pred leti ni uspelo najti ne v NUK ne v AS, ZAL ali FG. Pravzaprav ni nikjer niti informacije, da naj bi to gradivo obstajalo oziroma ga nihče ne pogreša.

Pripombe na dosedanje prikaze modernega urbanizma Ljubljane bodo morda pokazale potrebo, da se v prihodnje na razstavah prikažejo tudi uradni prostorski akti, ki so najbolj zaznamovali razvoj mesta. Pri tem so zanimivi proces njihovega sprejemanja, njihova besedilna in kartografska vsebina

in konkretna realizacija v praksi. Delo prof. Sedlarja zasluži več pozornosti in skrbi, tako da bi bilo treba celotno gradivo UN 57 vsaj najti in ustrezno arhivirati.

Aktualna urbanistična vprašanja so vezana na vsebino veljavnega OPN in njegovo izvajanje. Že sprejetje leta 2010 lahko štejejo za uspeh, v tem obdobju pa so bili uspešno izvedeni tudi številni projekti. Obstajajo tudi območja, za katera je načeloma poudarjena določena usmeritev, konkretnih opredelitev pa ni, zato se v praksi stvari ne urejajo. Ugotavljamo lahko samo dolgoročne težnje poslabševanja razmer. To zlasti velja za javne mestne površine in javno infrastrukturo, ki so že od leta 1991 pod pritiskom različnih oblik privatizacije.

Podpora celoviti prenovi starejših stanovanjskih sosesk je ostala na deklarativni ravni. V praksi dejansko poteka obraten proces. Sredstva se praktično v celoti preusmerjajo na »območja, ki predstavljajo Ljubljano« (npr. od Prul do Tivolija). Medtem pa v teh soseskah poteka še lastninjenje javnih površin, ki so bile zgrajene oziroma financirane s komunalnim prispevkom. Njihov status in lastniška razmerja bi morala urediti MOL, ker je po eni strani to njena temeljna naloga, po drugi pa razmere na tem področju bistveno vplivajo na kakovost bivanja občanov.

MOL na območju BTC nima javnih površin ne javne infrastrukture. Ta se konča na obodnih cestah. S tega vidika kompleks ni integriran v sklop mesta. Prost dostop temelji na ekonomskem interesu družbe BTC ter konsenzu med upravo BTC in MOL. Glede na usmeritve v strateškem delu OPN in konkretne določitve javnega programa v izvedbenem delu so tu naloge jasno določene in predstavniki MOL so na tej podlagi dolžni urediti pravna razmerja z lastnikom ter uveljaviti status mestne javne infrastrukture. To je še posebej pomembno, ker so v tem delu mesta načrtovane največje komplementarne javne investicije.

Zgodovinsko in trenutno najpomembnejša prostorska projekta MOL sta potniški center in železniško vozlišče, povezano z njim. V ZN javni mestni in državni program nista jasno določena. Pogodbo z investitorjem je župan podpisal avgusta 2007, njena vsebina pa je zaupna in ni znana. Holding SŽ je z investitorjem podpisal pogodbo oktobra 2007. V dobrih dveh letih naj bi bil zgrajen zahodni del PCL, prišlo pa je do sporov in patpoložaja. V času, ki je na voljo, bi lahko ponovno preučili ter določili javni mestni in državni program (javna mestna povezava med mestnim središčem in Bežigradom, javne površine na območju GR, javni program avtobusne postaje z javnimi parkirišči in javni logistični program železnic).

Pripravljenec državnega prostorskega načrta za železniško vozlišče (MOP), pobudnik (MzP) in naročnika strokovnih

podlag (direkcija MzP in MOL) bi morali čim prej uskladiti stališča in predlagati vladi sprejetje DPN. Ta bi bil v zgodovini modernega urbanizma Ljubljane prvi prostorski akt, ki bi potek železniških tirov ustrezno umestil v mestni prostor.

.....
Jože Kavčič

Pod lipami 64, 1000 Ljubljana

E-pošta: doming@siol.net

Valenčič, Vlado, Spremembe in dopolnitve ljubljanskega regulacijskega načrta iz leta 1896, Kronika 1967/3.

Valenčič, Vlado, Regulacijski načrt severnega dela Ljubljane, Kronika 1968/2.

Valenčič, Vlado, neobjavljen tipkopis, Ljubljanski regulacijski načrti 1919–1945 ter regulacijski načrti okoliških občin, Vodnik po spisih in regulacijskih načrtih (ZAL).

Opombe

Pretežni del kartografskega in besedilnega gradiva, ki ga omenjam, sem leta 2011 ob objavi članka z naslovom *Kratka zgodovina modernih urbanističnih načrtov Ljubljane (Urbani izziv, posebna izdaja 2011)* na CD oddal knjižnici UIRS in Indok centru v Oddelku za urejanje prostora MOL. Takrat je bilo ugotovljeno, da iz kart, ki bi bile predstavljene v članku, vsebina ne bi bila razvidna. Temu gradivu dodajam še druge dokumente, za katere omenjam, da so na CD.

Zahvala

Indok centru se zahvaljujem za dostop in možnost pregleda urbanistične dokumentacije, kar mi je omogočila gospa Darja Spanring Marčina. V Zgodovinskem arhivu Ljubljane mi je vso naročeno dokumentacijo in dodatne informacije zagotovila gospa Nina Frakelj. Posebej se želim zahvaliti še glavnemu uredniku dr. Boštjanu Kerblerju za močno sugestijo, naj prvotni diskusijski prispevek preoblikujem v članek, in za veliko potrpljenje pri določanju zadnjega roka oddaje.

Viri in literatura

Fabiani, Maks, Poročilo k načrtu občne regulacije stolnega mesta Ljubljane, Dunaj, 1895.

Fabiani, Maks, Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane, Poročilo k načrtu občne regulacije deželnega stolnega mesta Ljubljane, II. izdaja, Dunaj, 1899.

Gaberščik, Boris, Dodatek (Camillo Sitte, Umetnost graditve mest), Načrt Camilla Sitteja za Ljubljano, 1997.

Hribar, Ivan, Moji spomini, I, Ljubljana, 1983.

Kavčič, Jože, *Kratka zgodovina modernih urbanističnih načrtov Ljubljane, Urbani izziv, posebna izdaja*, 2011.

Mihelič, Breda, *Urbanistični razvoj Ljubljane*, Ljubljana, 1983.

Mihelič, Breda, Maks Fabiani in dunajski urbanizem na prelomu 19. stoletja, *Urbani izziv*, št. 1/08.

Mohorič, Ivan, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana, 1968.

Politea, *Civilne razsežnosti politike, Zbornik razprav (Prvi razvojni programi Ljubljane)*, Ljubljana, 2004.

Repčič Vogelc, Katja, in Nikšič, Matej, *Primerjalno vrednotenje variant razvoja ljubljanskega železniškega vozlišča, urbanistični vidik, DUPPS*, Ljubljana, 2010.

Sedlar, Saša, *Ob urbanističnem načrtu Ljubljane, Naša sodobnost*, 1962, št. 5.

Valenčič, Vlado, *Prvi ljubljanski regulacijski načrt, Kronika 1967/2*.