

ulici, C — stanovanjsko-obrtniška hiša, D —
prostava)
rumeno — netipski objekti (A — industrijski
objekt, B — skladišče, garaža, zidana drvarnica)

Breda Mihelič, Ljubljana

Koncepti mestne podobe v razvoju Ljubljane

Concepts of the Urban Image in the Development of Ljubljana

njega veka do baroka. Poleg tega smo
sodili, da ne gre samo za najožjo umet-
nostnozgodovinsko, formalno opredelitev
teh tipov v splošnih okvirih, marveč je pa-
metno razčleniti široke tipske okvire v pod-
vrste. In tako smo zajeli v osmih okvirnih
stavbnih tipih (zadnji združuje zunajtipske
objekte) kar 24 podtipov z otipljivimi for-
malnimi in funkcionalnimi posebnostmi. Ta-
ka naddrobna razčlenitev potem lahko bist-
veno olajšuje različne programske odločitve
zlasti v razporejanju morebitnih novih funk-
cij. Izbrani stavbni objekti v že običajni
shemi vprašalnika omogočajo nazorno pred-
stavo o tem, kaj je treba ohraniti, kaj je
mogoče spremeniti.

Sodim, da je bilo tako opravljeno koristno
delo, ki po eni strani že omogoča varnejše
odločitve prenove, ki jih ni mogoče odla-
gati, obenem pa seveda narekuje tudi na-
daljevanje natančnejšega topografskega de-
la, ki je bilo doslej v Ljubljani močno zapo-
stavljeno in ki ga z gasilskimi operacijami
ni mogoče nadomestiti. Po tej plati so ideal
dela, kakor jih poznamo v Evropi za vrsto
mest, pri nas pa smo jih zaradi zakasnitve,
majhnega števila delavcev in preskakovanja
v prenovo brez zadostnih izhodišč prepro-
sto odlagali. Še posebej za Ljubljano velja,
da bodo izsledki takih tipografskih raziskav
temeljno pomembni tudi za vrsto drugih
naših mest. Če kdo, potem sta raziskovalni
skupnosti občine Center in mesta Ljublja-
ne poklicani, da omogočita omenjeno dol-
goročno delo, ne bodo pa se mu mogle
izogniti tudi raziskovalne skupnosti drugih
ljubljskih občin oziroma občin širšega
območja.

Eden izmed zelo pomembnih aspektov, ki
jih je potrebno upoštevati pri načrtovanju
programa in razporejanju funkcij na območ-
ju prenove, je poznavanje mestne podobe,
to je osnovnega morfološkega koncepta
mesta, ki je rezultat stoletnega mestnega
razvoja.

Za razvoj Ljubljane so bila odločilna štiri
zgodovinska obdobja:

- obdobje rimske Emona, ki ga sicer ne
moremo šteti za predhodnika srednjeveš-
kega mesta, pač pa je Emona zapustila v
prostoru današnje Ljubljane sledove, na
katerih se je izgrajevalo mesto, zlasti od
19. stol. naprej;
- srednjeveško obdobje, ko se je obliko-
valo mesto pod gradom;
- obdobje prve polovice 19. stol., ko se je
po rušenju obzidja srednjeveško mesto za-
čelo zraščati z nekdanjimi predmestji;
- popotresno obdobje, ko se je Ljubljana
začela načrtno razvijati, in
- obdobje povojnega modernega mesta.

Vsako od teh obdobjih je zapustilo mestu
svoj pečat, ki ga razberemo iz talnega na-
črta, silhete, podobe ulic in trgov itd.

Z analizo mestne podobe v izbranih časov-
nih prerezi smo poskušali v današnji po-
dobi mesta razbrati najpomembnejše urba-
nistične koncepte, ki so se izoblikovali v
posameznih zgodovinskih obdobjih, se iz-
grajevali ali pa so bili v toku razvoja zabri-
sani in za katere se zdi, da bi jih bilo
potrebno v okviru prenove mesta poudari-
ti, dopolniti oziroma dokončati ali preob-
likovati.

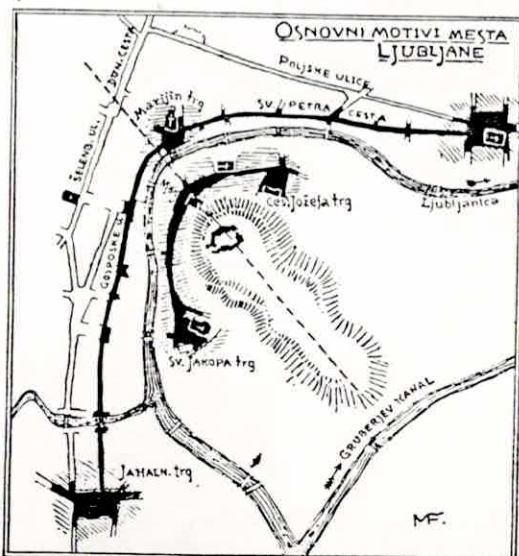
Ljubljana je zgrajena na osnovi dveh kon-
ceptov:

1. Koncept organsko zraslega, koncentrič-
no zasnovanega mesta, ki se je razvilo ob
vznožju Gradu, med grajskim hribom in

Ljubljano. Ta del mesta je do danes
nil značilnosti srednjeveškega urbani-
ki se kažejo v geometrijsko nepravilni
pografskim značilnostim prilagojeni u-
mreži in parcelaciji, v kompaktnosti in
mogenosti ulične fasade, v oblikov-
mestnega prostora kot sekvence vizual-
doživetij, v kontrastu med odprtimi trg-
ozkimi zavrtimi ulicami itd.

2. Koncept načrtovanega mesta z orto-
nalno ulično mrežo, kakršno se je ra-
lo v prostoru med Ljubljano in Rožni-
na osnovah rimskega mesta. V ta kon-
se je vključil že srednjeveški Novi trg,
njegovih osnovah pa se je razvijala L-
ljana od baročne dobe pa do danes. O
koncepta se med seboj stikata nekako
območju današnjega Prešernovega tr-
ki s svojo lijakasto obliko prevaja sred-
veško ulično omrežje v ortogonalni sis-
novih mestnih predelov.

V ta dva koncepta uličnega omrežja
vgrajen tudi sistem ljubljanskih trgov,
so razporejeni v dveh obročih okrog
du in Ljubljane. Ob glavni srednjeve-
mestni arteriji Stari trg—Mestni trg in
Poljanski kot njenem podaljšku so nani-
ni: Ambrožev trg, Krekov, Vodnikov in
gačarjev trg, Mestni trg in Šentjakovski
Na drugi strani Ljubljane se vrstijo Hrv-
ski in ostanki Vrazovega trga, Prešern-
trg, Kongresni trg, Dvorni trg in Novi
ki jih med seboj povezuje glavna sred-
veška predmestna arterija — Šentpeter-
(današnja Trubarjeva), Wolfova in Gosp-
ka ulica. V novejših delih mesta, ki so
razvili od 19. stol. naprej, se trgi vklaplja
v ortogonalni ulični sistem, vendar pa
razporejeni prav tako v loku okrog Ljubi-
nice, le da med seboj niso neposredno
vezani. To so Trg MDB, Borštnikov trg,



1. Max FABIANI
TEMELJNI MOTIVI MESTA LJUBLJANE
Ljubljana, 1895

Pod tem naslovom je bila izdelana v letu 1981
dokončana v februarju 1982) študija, ki so jo
oblikovali Janez Kromar, Uroš Lubej, Alenka
Železnik in Modest Erbežnik, sodelavca sta bila
Polonca Vrhunc in Jožef Oman, zasnutek in
mentorsko delo pa je prispeval avtor članka.

2. Dušan GRABRIJAN

SKICA PLEČNIKOVE LJUBLJANSKE OSI

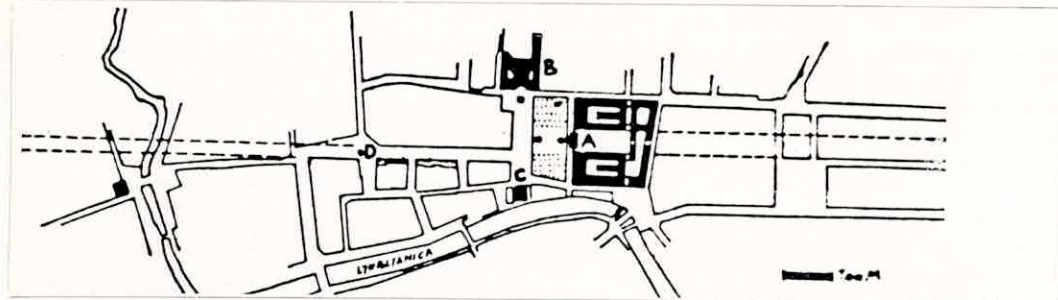
A — južni trg, s propilejami, B — nunska cerkev, C — filharmonija, D — Ilirski steber

3. LJUBLJANA. Trgi v srednjeveškem mestu

4. LJUBLJANA. Sistem trgov v 1. pol. 19. stol. (po franciscejskem katastrskem načrtu iz leta 1840).

5. LJUBLJANA. Sistem trgov v začetku 20. stol. (po Kochovem načrtu iz leta 1910)

2



revolucije, Valvazorjev trg, Ajdovščina z Leninovim trgom, Marxov trg in ostanki trga na Taboru.

Ta sistem trgov se je izgrajeval stoletja pod vplivom različnih faktorjev, med katerimi je bil nedvomno najpomembnejši prometni. Primerjava razvoja cestnega omrežja z razvojem trgov v posameznih obdobjih je namreč pokazala, da se je večina ljubljanskih trgov razvila na prometnih vozliščih oziroma postajah mestnega prometa. To velja tako za najpomembnejši srednjeveški Mestni trg, ki je nastal na stičišču glavnih prometnih poti, ki so vodila v mesto, velja pa tudi za trge, ki so bili urejeni na mestu porušenih mestnih vrat v prvi polovici 19. stol., in za trge, ki so nastali ob pomembnejših križiščih v nekdanjih ljubljanskih predmestjih (Boršnikov trg, Valvazorjev trg, Ajdovščina itd.).

V prvi polovici 19. stol. je imela Ljubljana že več ali manj zgrajen sistem trgov, ki oklepajo Ljubljano z dveh strani. Po postresu je bil ta sistem dopolnjen z dvema novima trgoma, ki sta nastala na mestu porušenih hiš. To sta bila Ribji trg na mestu porušene hiše ob Ribji ulici in Vodnikov trg, ki je nastal na mestu porušenega liceja.

V tej razporeditvi trgov ob Ljubljani je videl Fabiani enega izmed vodilnih motivov mesta. V svojem načrtu za regulacijo Ljubljane 1895 ga je še dopolnil, in sicer tako, da je podaljšal Gosposko ulico prek Krakovega do Trnovega, kjer je projektiral Jahnalni trg kot zaključek sekvence trgov v roku ob Ljubljani. Trge pa je povezal s starim mestom tudi z radialnimi cestami, naravnanimi na Grad. Projektiral je novo zvezo med Ribjim trgom in Ljubljano, med Prešernovim trgom in Ajdovščino ter med Pogačarjevim trgom in Petkovškovi nabrežjem.

Fabiani je torej v svojem načrtu poskušal dograditi koncept mesta, ki se je dotlej več ali manj spontano razvijal. Ta koncept mesta je razvoj mesta sčasoma zabil, vendar se zdi, da je še danes tako trden, da bi ga kazalo v okviru prenove znova nagla-

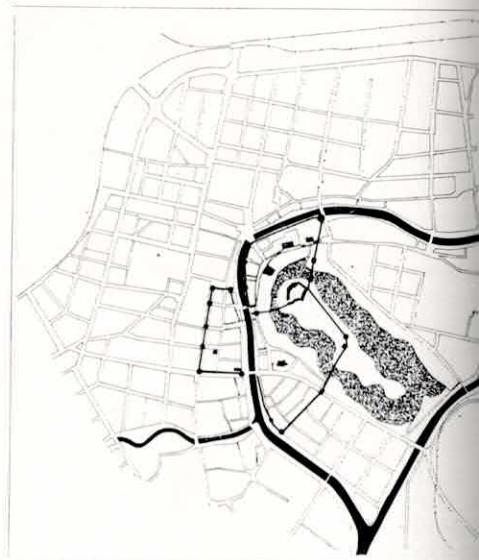
6. LJUBLJANA. Sistem trgov danes

7. LJUBLJANA. Osnovni koncepti v razvoju mestnega središča. Opis oznak — kvadrati: srednjeveški koncentrični razvoj mesta med Gradom in Ljubljano in ponavljajoči se motiv na drugi strani Ljubljane, dopolnjen s Fabianijevim predlogom; črni krogi: Plečnikov koncept linearnega razvoja zelene avenije; beli krogi: linearni razvoj mestnega središča v obdobju med obema vojnoma ob Dunajski oz.

sedanji Titovi cesti; črtkano: Ravnikarjev koncept linearnega razvoja mestnega središča z južni sončni promenadi

8. LJUBLJANA. Skica prikazuje sistem trgov ožjem središču mesta in najbolj logične povezave med njimi. Vsak trg predstavlja bolj ali manj sklenjeno urbanistično celoto, ki pa je razločljiva in razumljiva le, če jo obravnavamo v povezavi z drugimi

3



4



5



siti bodisi z ureditvijo smiselnih peš povezav ali pa z izborom programa in intenzivnostjo mestnih funkcij.

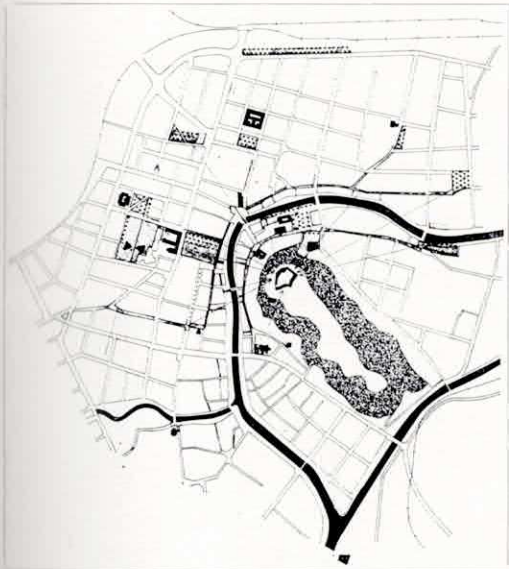
V obdobju med obema vojnoma je Plečnik projektiral izgradnjo novega trga, ki bi imel funkcijo središča Ljubljane in na katerega bi bil navezan nov vodilni motiv mesta. Monumentalno zasnovan trg si je zamislil kot zaključek zelene avenije, ki bi peljala od parvija pred trnovsko cerkvijo, po Emonski, mimo Križank in Trga francoske revolucije po Vegovi prek Kongresnega trga in Zvezde. Projekt je nastal na tradiciji baročnega urbanizma in Grabrijan ga je celo poskušal primerjati z znamenito pariško perspektivno avenijo od Place de l'Etoile do Louvra. Iz tega projekta lahko razberemo nov koncept mestnega razvoja, kakršen se je oblikoval v Ljubljani od druge polovice 19. stoletja naprej. Tedaj se je mestno središče začelo premikati iz starega mesta proti Titovi, ki je vedno bolj prevzemala funkcijo nosilke mestnega razvoja. Rast mestnega središča ob Titovi je vedno bolj poudarjala novo os Ljubljane, ki je potekala v smeri S-J in je postala vodilni motiv povojnih projektov za izgradnjo mestnega središča (od tod tudi nešteto se ponavljajoči motiv ljubljanskih vrat v projektih za Trg revolucije, Bavarski dvor, Gospodarsko razstavišče itd., ki so nastali po vojni).

Plečnikov koncept zelene avenije z zaključkom v Južnem trgu je ostal aktualen vse do današnjih dni in se je vse do srede šestdesetih let pojavljal kot edina alternativa za ureditev kareja med Titovo, Čopovo, Wolfovo in Šubičevo. Ta projekt je, kljub temu da ni bil dokončan, vrasel v ljubljansko mestno podobo, o čemer priča tudi dejstvo, da ga je v svojem projektu za Trg revolucije upošteval še Ravnikar in je kot pendant Plečnikovi aveniji na drugi strani Titcve načrtoval ureditev Južne sončne promenade, ki bi vodila z Mirja prek Aškerčeve mimo gostilne Pod lipo na novi Trg revolucije.

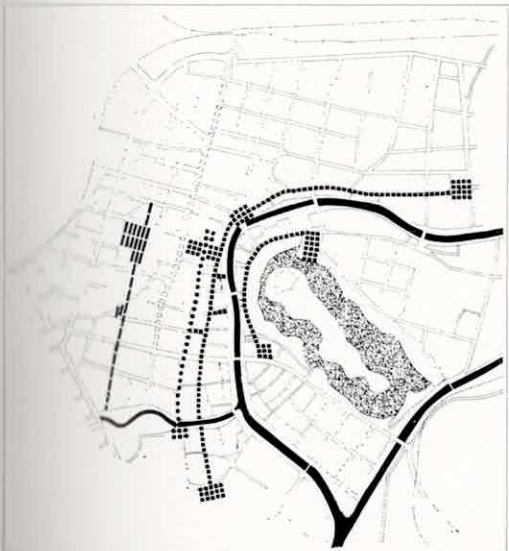
Kljub temu, da Plečnikov projekt ni bil realiziran v celoti, je vnesel v mesto nov

Plečnik v projektu zelene avenije, sicer pa se je od druge polovice 19. stol. naprej izgrajeval ob Titovi kot nosilki mestnega razvoja. Nanj se navezuje tudi nešteto krat ponovljen motiv ljubljanskih vrat, ki je bil prvič realiziran na Trgu revolucije.

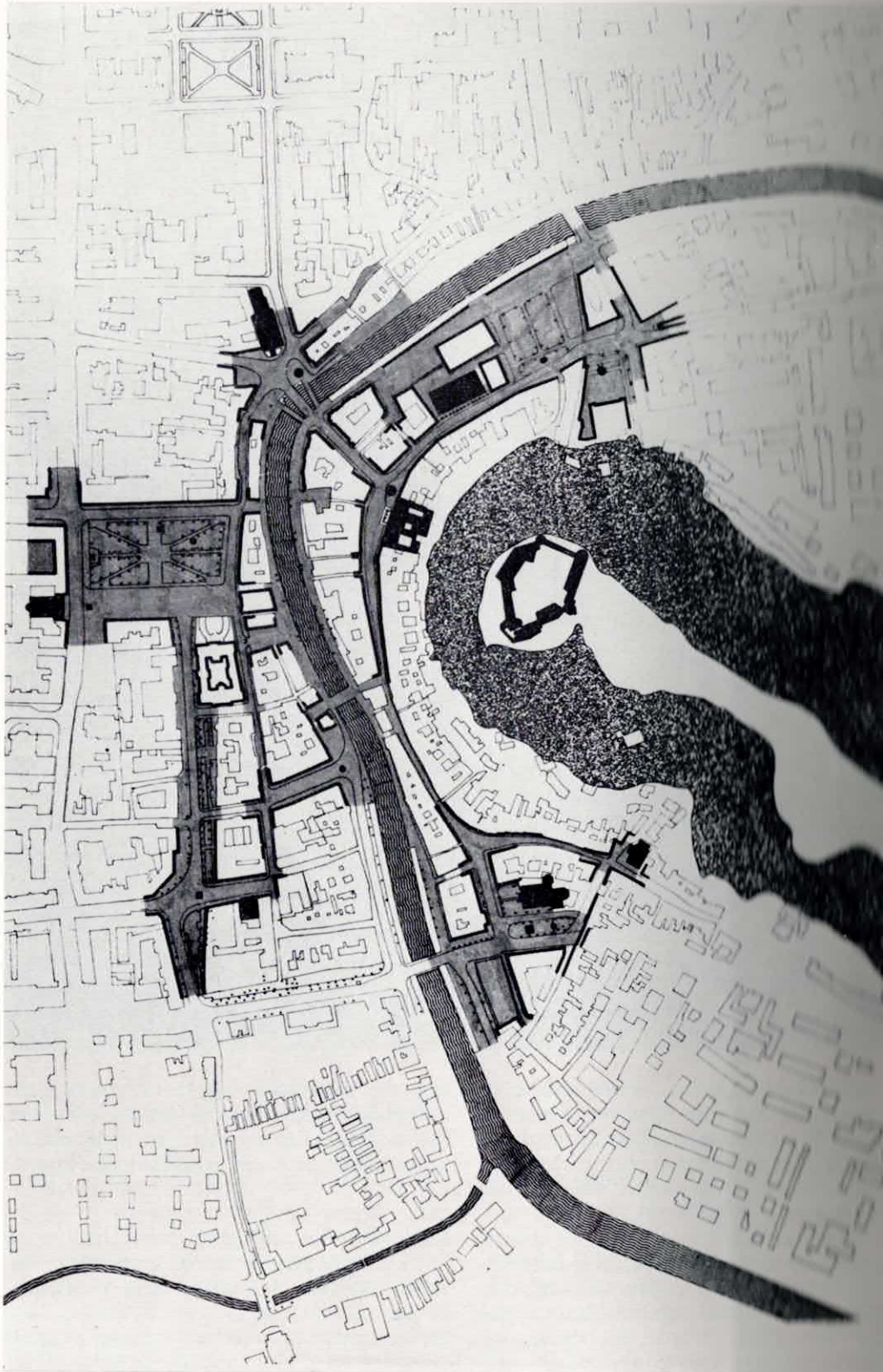
6



7



8



osni motiv, ki ga mora kot tretji vodilni element mestne forme upoštevati in poudariti projekt mestne preнове.

Osnovni koncept ljubljanske mestne forme sestavljajo torej trije vodilni motivi:

1. motiv Gradu kot naravnega središča mesta, v očišče katerega se stekajo vsi starejši ljubljanski trgi in na katerega so naravnane glavne ljubljanske vpadnice in zvezne ceste med starim in novimi deli mesta;

2. motiv dvojnega loka okrog Ljubljance, ki ga tvorijo glavne srednjeveške mestne in predmestne prometne arterije in na katerega se navezuje sistem ljubljanskih trgov;

3. motiv linearnega razvoja mestne forme v smeri S-J, ki ga je na tradicijah baročne urbane umetnosti poskušal ustvariti