

LJUBLJANSKI REGULACIJSKI NAČRTI 1919 - 1945

TER REGULACIJSKI NAČRTI OKOLIŠKIH OBČIN

Vodnik po spisih in regulacijskih načrtih

Vlad Valenčič

I.

Brž ko je stavbaⁿ dejavnost v Ljubljani po letih prve svetovne vojne oživela, so začeli spreminjati že odobrene regulacijske načrte. Največkrat so spremembe zahtevali zemljiški lastniki, ki svojih gradbenih načrtov niso/mogli vskladiti z odobrenim regulacijskim načrtom.

Leta 1919 je mestna občina prodala ljubljanskemu športnemu društvu zemljišče ob obrežju Ljubljanice na Trnovskem pristanu. Tedaj je bilo sklenjeno, da se opusti del projektirane obrežne ceste ob Ljubljanici od Velike čolnarske ulice do Malega grabna.¹

Strojne tovarne in livarne so leta 1920 prosile mestni magistrat, naj se opustita dve ulici, ki sta bili predvideni čez njihovo zemljišče ob Titovi cesti. Nameravale so razširiti tovarno z novimi objekti, pri tem pa jih bi novi ulici ovirali. Ulici, ki naj bi se opustili, sta današnji Livarska ulica in del Pleteršnikove ulice od Livarske do Smoletove ulice. Ravnatelj mestnega stavbnega urada, ing. Prelovšek, je bil zoper spremembo regulacijskega načrta. Prostor za tovarne je bil glede na prevladujočo smer vetrov predviden v vzhodnem delu mesta ob Šmartinski cesti, zato naj se industrija ne bi širila v okolišu, kjer bi gradili predvsem stanovanjske hiše. Tedanje strojne tovarne in livarne so nastale iz postopoma zgrajenih stavb. Če hoče podjetje res graditi veliko moderno tovarno, naj staro opusti in postavi novo na vzhodni strani mesta. Tovarniško zemljišče pa naj

parcelira v okviru določenih cest, da bo zazidano s stanovanjskimi in javnimi poslopji. Župan dr. Tavčar je v glavnih točkah soglašal s pomisleki stavbnega urada. Menil pa je, da je v tedanjih razmerah težko uveljaviti idealno zamišljene načrte. Uvaževati je treba, da tovarna že obratuje in da ji gre le za povečanje na tistem kraju stoječih obratov. Zgradili bodo tudi več hiš za delavce, kar je treba glede na pomanjkanje stanovanj tudi upoštevati. Stavbni odsek se je pridružil županovemu mnenju in na njegov predlog je občinski svet odobril spremembo regulacijskega načrta in opustitev obeh ulic.² Strojne tovarne so zgradile le nekaj manjših tovarniških objektov in delavskih stanovanjskih hiš, velik del zemljišča pa so že kmalu potem parcelirale in odprodale kot stavbišča. Ob parcelaciji sta bili zopet projektirani in pozneje izvedeni po regulacijskem načrtu predvideni in ob spremembi opuščeni ulici, ne da bi o ponovni spremembi regulacijskega načrta ponovno sklepali. L. 1940 je bila tovarna opuščena in tovarniške zgradbe porušene. Tako je odpadla ovira za izvedbo prvotno zamišljenega ureditve tega zemljiškega kompleksa, kjer sta se ponovno pokazali nedoslednost in omahljivost glede izvajanja sprejetega in odobrenega regulacijskega načrta. Že v l. 1899 odobrenem regulacijskem načrtu za del mesta severno od železniške postaje so bile projektirane čez to zemljišče ulice pravokotno in vzporedno s Titovo cesto. Zoper regulacijski načrt pa je ugovarjal tedanji lastnik tovarne Tönnies.³ Pri tožbi je občinski svet ugodil in predvidene ulice opustil, kot je to storil dvajset let pozneje na željo njegovega naslednika, Strojnih tovarn in livarn.

Ob spremembi regulacijskega načrta v zvezi z ohranitvijo rimskega zidu na Mirju je poverjeništvo za javna dela naročilo magistratu, naj prouči možnosti take izvedbe Ulice rimske legije (Snežniške ulice) v stiku s cesto ob zidu, da bi bila prikladna tudi za vozni promet.

Rimski stolp naj bi se ohranil, opustile pa projektirane stopnice.⁴ Mestni stavbni urad je nato izdelal načrt, ki po njem Snežniška ulica ne bi več potekala v ravni črti proti jugu, temveč bi se prelomila in nadaljevala proti jugozahodu; s cesto na Mirju bi se stikala zahodno od stolpa. Ta načrt je bil odobren.⁵ Vendar je bil pozneje, ko je bil rimski zid urejen po Plečnikovih načrtih, izveden glede Snežniške ulice prvotni načrt s stopniščem kot prehodom na Mirje.⁶

Na prošnjo zemljiškega posestnika ing. Rudolfa Trea na Poljanah je bil regulacijski načrt dopolnjen in sicer je bila ob njegovem zemljišču in ob parceli prisilne delavnice projektirana in tudi izvedena med Poljansko cesto in Cesto na Koželjevo (Povšetovo cesto) nova ulica (Glonarjeva).⁷

Ponovno je bil spreminjan regulacijski načrt glede okrožne ceste skozi Trnovo. Najprej je prošnja za spremembo Vincencijeva družba, ki je nameravala graditi v Trnovem deško zavetišče. Po tedaj veljavnem regulacijskem načrtu bi bilo njeno zemljišče s projektiranimi cestami razkosano na tri dele, zato gradnja zavetišča na tem kraju ne bi bila izvedljiva. Načrt za spremembo je napravil prof. Plečnik. Projektirano okrožno cesto je pomaknil za približno 100 m proti jugu, ulici za zvezo s Cesto v Mestni log pa je projektiral ob meji prizadetih parcel. Ta sprememba je bila odobrena.⁸ Načrt pa ni bil izveden. Komaj dve leti nato je prišla nova sprememba. Po projektiranem poteku okrožne ceste je bilo prizadeto zemljišče Nušakove vojašnice. Vojaška oblast je nameravala postaviti nove zgradbe, zato je prosila, naj se okrožna cesta na tem zemljišču opusti. Mestna občina je tej želji ustregla. Okrožno cesto skozi Trnovo v dotedanji trasi je opustila ter je določila novo. Potekala bi po Groharjevi ulici do Građaščice, nato na njenem levem bregu, čez most pred trnovsko cerkvijo, po Cerkveni (Eipprovi) ulici in Trnovskem pristanu k mostu čez Ljubljanico. Obenem je bila zožena trasa ulic, ki so do tedaj predstavljale

le potek okrožne ceste, tako Rutarjeva ulica in ulica, ki naj bi potekala od trga Pred konjušnico k Opekarski cesti. Odpadla bi ulica projektirana čez zemljišče vojašnice, ob njeni vzhodni strani pa je bila na novo projektirana 12 m široka ulica.⁹

L. 1922 je bil na prošnjo zemljiškega lastnika spremenjen način zazidave zemljišča ob Bleiweisovi (Prešernovi) cesti na zapadni strani Kolizeja. Namesto prvotne strnjene zazidave je bila dovoljena zazidava v odprtem sistemu; hiše so morale biti vsaj enonadstropne z visokim pritličjem.¹⁰

Župni urad sv. Petra je prosil za parcelacijo zemljišča v k.o. Gradišče ob Cesti v Rožno dolino, nekako od Levčeve ulice do tedanje mestne meje proti viški občini, in za spremembo projektiranega poteka omenjene ceste. Regulacijski načrt je bil spremenjen in trasa projektirane ceste ob železniški progi je bila preložena v smeri obstoječe poti.¹¹

L. 1923 so pričeli graditi stadion ob Titovi cesti. Prof. Plečnik je stavbni zadrugi "Stadion" napravil osnutek, ki je po njem bil spremenjen regulacijski načrt zemljišča med Titovo in Vodovodno cesto. Opuščena je bila čez zemljišče vzporedno s Titovo cesto projektirana ulica, ulica na severni strani stadiona je bila pomaknjena proti severu, park, predviden na severozapadnem kotu bloka, pa je bil premaknjen na južni konec.¹²

L. 1925 je zadruga "Stan in dom" prosila za parcelacijo zemljišča ob Tržaški cesti, kjer bi si njeni člani zgradili stanovanjske družinske hiše. V zvezi s tem je želela tudi, da bi se spremenil regulacijski načrt in sicer preložila naj bi se projektirana 14 m široka ulica čez zemljišče v smeri severovzhod-jugozapad, ki bi se nadaljevala onstran Tržaške ceste. Tedanja trasa bi ovirala zadovoljivo izkoriščenje zemljišča za zazidavo. Zato je zadruga predlagala, naj se projektirana ulica

(sedaj Idrijska) premakne za 25 m proti zahodu, to pa le ~~na~~tem zemljišču in sicer od Tržaške ceste proti severu do 12 m široke s Tržaško vzporedne poti (Postojnske ulice). Od tega križišča dalje proti severu bi ostala trasa nespremenjena. Regulacijski načrt je bil spremenjen in izveden po predlogu zadruga "Stan in dom".¹³

Zemljiški lastniki med Aleševčevo in Aljaževo ulico so v zvezi s parcelacijo zemljišča predlagali tudi spremembo regulacijskega načrta. Sprva je bila čez to zemljišče projektirana ena 12 m široka ulica v smeri sever-jug, ki jo bi rezalo pet ulic, ena od teh bi potekala ob progi. Po predlogu posestnikov naj bi v smeri sever-jug projektirali dve 10 m široki ulici, toda le od druge ulice južno od proge (današnje Hotimirove). Tako bi bilo zemljišče razdeljeno na manjša stavbišča in bi bilo prej zazidano. Predlogu je bilo ugodeno ter je bil spremenjeni regulacijski načrt tudi izveden.¹⁴

Ž. 1927 so Strojne tovarne in livarne pričele nekdanje Samassovo zemljišče med Karlovško cesto in Prulami parcelirati za stavbišča. Da bi se omogočile manjše stavbne parcele je bilo treba spremeniti regulacijski načrt. Na predlog stavbnega urada je vladni komisar odobril dopolnitev regulacije. Vzporedno s Prulami je bila od Zvonarske do Praprotnikove ulice projektirana nova 12 m široka ulica (Cimperanova).¹⁵

Istega leta je bil spremenjen regulacijski načrt okoliša v Bežigradu za topničarsko vojašnico, kjer je imelo mesto več stavbnih parcel, ki je na njih nameravalo zidati stanovanjske hiše. Gradbena direkcija je regulacijski načrt odobrila začasno "nekvarno rešitvi po regulacijskem načrtu za mesto Ljubljano in okolico, odrejeno z odlokom G. D. št. 10.237 od 27. decembra 1927."¹⁶

Celovška cesta v poteku skozi Spodnjo Šiško še 1. 1925 ni imela nikakšne regulacije, niti niso bile ob njej določene stavbne črte.

Širina se je spreminjala, pri pivovarni "Union" je bila cesta široka 25 m, pri stari šišenski cerkvi pa le 15 m. Kot glavna prometna žila proti Gorenjski pa je bila potrebna razširitve. Na predlog stavbnega urada je gerentski svet sklenil, naj se cesta od železniške proge do Vodnikove ceste razširi na 25 m; gradbena direkcija je to odobrila. Zoper razširitev je več prizadetih zemljiških lastnikov ugovarjalo, vendar so bili ugovori zavrženi.¹⁷

V odobrenem regulacijskem načrtu sprva ~~na~~ 16 m določena širina ~~kerse~~ Tobačne ulice je bila 1.1914 skrčena na 12 m. Na prošnjo zemljiške lastnice v tej ulici, Stavbne družbe, je bila 1.1928 ponovno zožena in sicer na 8 m.¹⁸

Tudi na prošnjo zemljiškega lastnika je bil delno spremenjen regulacijski načrt na Kernu, ob Gradaščici v Trnovem. Določene so bile nove stavbne črte in opuščena je bila projektirana razširitev ceste.¹⁹

V zvezi z ureditvijo Vegove ulice po načrtu prof. Plečnika je bila spremenjena regulacija v bloku nekdanjega knežjega dvorca (prostor univerzitetne knjižnice). Dotedanja regulacija je utesnjevala promet na tem mestu. Regulacijski načrt je bil spremenjen tako, da se je stavbna črta potegnila od vogala hiše na Valvasorjevem trgu (Trg francoske revolucije) do vogala stavbe zavarovalne banke "Slavije" (sedaj poslopije baletne šole) v Turjaški ulici. Da pa tedanji lastnik stavbišča, kjer je stal knežji dvorec, ne bi bil preveč oškodovan, je bila širina Turjaske ulice zožena od 13.5 na 12 m.²⁰

Pred igriščem (Borštnikov trg) je regulacijski načrt predvideval stavbno črto pri hiši št. 1 kot premico med obema vogaloma, da si je je bila črta fasade lomljena. Na prošnjo hišnega lastnika je bil regulacijski načrt spremenjen, obdržal je obstoječo črto fasade.²¹

Med Vodovodno cesto in Podmilščakovo ulico sta bili predvideni dve ulici, ki bi potekali čez 15 m globoko gramozno jamo. Prizadeti

posestniki so prosili za spremembo, ki je bila v skladu z regulacijskim načrtom prof. Plecnika. Projektirani ulici sta odpadli, kot nova pa je bila izvedena Dravska ulica.²²

Ko je mestna občina gradila rdečo hišo na Poljanski cesti in Poljanskem nasipu, se je izkazalo, da je širina Poljanskega nasipa od te hiše do šentpeterskega mostu premajhna. Sklenjeno je bilo, da se ta odsek Poljanskega nasipa razširi na 14 m. Prizadeti posestniki so se pritožili, toda pritožba je bila zavrnjena in obveljal je sklep o spremembi regulacijskega načrta z razširitvijo Poljanskega nasipa od mestne hiše do šentpeterskega mosta.²³

L. 1920 je bilo Ljubljanski kreditni banki dano stavbno dovoljenje za gradnjo petnadstropne bančne palače na ~~vogatu~~ Dunajski cesti, da si bi bila višja, kot so dopuščali predpisi stavbnega reda.²⁴ Po ljubljanskem stavbnem redu bi stavba smela imeti največ štiri nadstropja, višina pa ni smela presegati $5/4$ cestne širine oziroma 20 m. Pričakovati je bilo, da bodo ob Dunajski cesti gradili še ~~na~~ nadaljnje zgradbe, ki po višini ne bi zaostajale za palačo Ljubljanske kreditne banke. Ker se mestnemu gradbenemu uradu cesta za tako višino stavb ni zdela dovolj široka, je predlagal spremembo regulacijskega načrta. Od Dalmatinove pa do Čopove ulice naj bi se Dunajska cesta razširila od 23 na 29 m. Po regulacijskem načrtu je bila stavbna črta na vzhodni strani določena po hotelu "Slon" in hiši trgovcev Schneider & Verovšek (staro poslopje pred stolpnico "Metalke"). Po osnutku stavbnega urada naj bi se vzhodna stavbna črta ravnala po Kmetški posojilnici (sedaj Titova cesta 26, kjer je trgovina "Slovenijašport"), zapadna pa po Ljubljanski kreditni banki (sedaj Narodna banka). Magistratni ravnatelj dr. Zarnik je predlog za razširitev ceste podprl z obširnimi poročili. Dunajska cesta se razvija v poslovni center, ljubljanski city, kjer bodo gradili palače velikih podjetij. Širina ceste ne ustreza več glede na višino novih

zgradb. Tudi ne poteka cesta naprej od Dalmatinove ulice proti pošti v isti smeri, kot jo ima od železniškega prelaza do Ajdovščine; zdi se, kot bi imela zlomljeno hrbtnico. Dr. Zarnik je izrazil upanje, da bo imel tedanji občinski svet več čuta za lepoto Ljubljane kot prejšnji. Kritiziral je filistrstvo in abderitstvo prejšnjih regulacijskih načrtov, ki so dopuščali preozke ulice. Pa tudi že sklenjene načrte so spreminjali in dovoljevali zemljiškim lastnikom izjeme. Predlog stavbnega urada s poročilom magistratnega ravnatelja je sicer prišel pred občinski svet, ki pa o njem sploh ni sklepal. Bil je kratko malo odstavljen z dnevnega reda.²⁵

Z razvojem Bežigrada in naraščajočim železniškim in cestnim prometom je postajalo križišče Dunajske ceste z železnico vedno bolj pereč urbanistični problem. Železnica je zavračala načrte, ki so predvidevali prestavitev kolodvora ali preložitve proge v nivoju. Postalo je jasno, da je treba računati na železniškem križišču tudi z morebitno spremembo nivoja Dunajske ceste. V ta namen pa je bilo treba zagotoviti, da se ob cesti na obeh straneh proge ne bi postavile nove zgradbe, ki bi jih moralo mesto drago odkupovati, če bi zemljišča potrebovala za ureditev podvoza ali nadvoza. Mestni stavbni urad je predlagal, da se spremeni regulacijski načrt in se Dunajska cesta od Trdinove ulice do železniške proge razširi na 50 m, onstran proge do Vilharjeve ceste pa na 33 m. To spremembo je občinski svet odobril, ker je pričakoval, da bi z nastajanjem stanovanjskih kolonij severno od glavnega in gorenjskega kolodvora pričeli zazidavati še prazne parcele ob Dunajski cesti.²⁶ Z razširitvijo ceste se prizadeji zemljiški lastniki niso strinjali. Vloženih je bilo osem pritožb. Pa tudi v javnosti so se pojavili ugovori in v občinskem svetu je prišlo do opozicije. Pomisleki so bili tako zaradi finančnih bremen za mesto kot tudi tehničnega značaja. Nekaterim se je zdelo, da promet na železnici in na cesti še ne zahteva radikalnejših rešitev, drugi so

zagovarjali drugačne rešitve, npr. preložitve kolodvora, poglobitev ali dvig železniške proge. Mestna uprava, prepričana, da s takimi načrti ni upati na uspeh pri železnici, je prosila ljubljansko sekcijo združenja inženirjev za strokovno mnenje. Sekcija je določila poseben odsek, ki se je ukvarjal z vprašanjem križišča Dunajske ceste z železnico in je prišel do zaključka, da je nadvoz najprimernejša in najracionalnejša rešitev v tehničnem, prometnem in gospodarskem pogledu. Nadvoz naj bi bil zgrajen v obstoječi smeti čez šesttirno železnico z minimalno širino cestišča 20 m in maksimalnim vzponom 4% ter minimalnim razstojem gradbenih črt 50 m ob obeh privoznih rampah nadvoza, to je severno in južno od železniške proge. Priporočal pa je, da se omenjeni minimum zviša na tako širino, ki bo za vedno dopuščala vsestranski razmah prometa. Ureditev nadvoza bi bila v skladu z idejnim načrtom prof. Plečnika. Na predlog občinskega sveta ~~je~~ občinska uprava pritožbe zoper razširitev Dunajske ceste zavrnila.²⁷ Sedem strank se je zoper zavrnitev pritožilo na ministrstvo za gradbe, toda ni jim bilo ugodeno. Sklep občinskega sveta o spremembi regulacijskega načrta je ostal v veljavi. Sicer so se posestniki, ki so bili pri tej regulaciji Dunajske ceste prizadeti, tudi še pozneje prizadevali, da bi se vzpostavila stara regulacijska črta. Tudi številni člani občinske uprave so se ~~za~~ zavzeli, vendar je prevladalo stališče, da se določena regulacijska črta ne spreminja, dokler ne bo rešeno vprašanje železniškega križišča.²⁸

L. 1930 ~~je~~ bila spremenjena regulacija Bleiweisove (Prešernove) ceste med Gosposvetsko in Vošnjakovo ulico ter stavbna črta na Gosposvetski cesti. Prvotno je bil ob izteku Vošnjakove ulice na Bleiweisovo cesto projektiran okrogel trg, ki je bil ob tej spremembi opuščen. Ni bilo mogoče ugotoviti, ali je občinska uprava o tem sklepala, tudi spisi o tej zadevi niso bili na voljo.²⁹

II.

Regulacijski načrt iz leta 1897 ni več ustrezal pospešenemu gradbenemu razvoju mesta, tudi so nova urbanistična načela zahtevala drugačne rešitve. Za dele mesta na periferiji, ki so postali zanimivi za gradbeno dejavnost, pa odobrenega regulacijskega načrta sploh ni bilo. Za severni del mesta je občinski svet l. 1914 sicer sprejel regulacijski načrt, toda Narodna vlada Slovenije, ki se je l. 1919 z njim ukvarjala, ga ni odobrila. Hotela je, naj se regulacija severnega dela Ljubljane rešuje obenem z vprašanjem ureditve železniškega vozlišča.³⁰ Prizadevanja, da bi železnica izvedla preureditve, kot je predlagalo mesto, so ostala brezuspešna. Opustiti je bilo treba misel na preložitve kolodvora; modernizacija kolodvorskih naprav in podvoz na Dunajski cesti je bilo vse, kar je imelo upanje na uspeh. Ko je vprašanje regulacijskega načrta za severni del mesta^{1.1926} zopet postalo aktualno, tudi v zvezi z regulacijskim načrtom za Jezico in Moste, se je magistrat hotel povrniti k sprejetemu načrtu iz l. 1914.³¹

Toda uveljavljanje tega načrta je prizadevalo stavbnemu uradu velike težave. Načrt ni upošteval terenskih in drugih razmer. Ni se oziral na številne gramoznice, ki so bile nekatere tudi 12 m globoke. Nove ceste so bile projektirane čez nje; za cestišča bi morali postavljati železobetonske opornike. Smeri stavbnih blokov in cest se niso ravnale po možnosti dostopa sonca. Zato je stavbni urad skušal omejevati zazidavo po regulacijskem načrtu in se zavzemal za novo regulacijo. Nov regulacijski načrt je l. 1928 predložil prof. Plečnik in sicer za del vzhodno od Dunajske ceste, ki ga je glede na pokopališče v tem okolju imenoval Svetokriški okraj. Po tem načrtu bi bil Svetokriški okraj nekako samostojno mesto, ki bi moglo nuditi prostora 36 - 40.000 prebivalcem. Zvezo z mestom južno od železniške

proge bi imel po Dunajski in Šmartinski cesti ter v Vodmatu na najskrajnejši točki, ki bi jo pa bilo treba šele urediti. Za križišča z železnico je načrt priporočal iz praktičnih in estetskih razlogov nadvoze. Plečnikov regulacijski načrt je občinska uprava sprejela 14. maja 1929.³² Zoper načrt se je pritožilo več prizadetih posestnikov, največ zato, ker so bila njihova zemljišča določena za parke. Ko je kóčno z njimi prišlo do sporazuma, je banska uprava 14. avgusta 1930 potrdila regulacijski načrt. Za njegovo izvedbo je mesto potrebovalo znatna finančna sredstva, ker bi moralo odkupiti več zemljišč. Za ta namen je najelo pri Pokojninskem zavodu 7 milijonov dinarjev posojila.³³ Že 1. 1933 je bil regulacijski načrt Svetokriškega okraja v bistveni točki spremenjen. Trasa Linhartove ceste, ki je bila projektirana kot 40 m široka avenija in glavna transversala okraja, je bila preložena proti jugu. Pri prvotno določenemu poteku, bi bilo treba porušiti štiri vile, zgrajene komaj nekaj let prej. Mestna občina bi morala žrtvovati veliko vsoto za odkup. Na njeno prošnjo je prof. Plečnik izdelal ~~razisk~~ novo traso, ki je vile obšla. Banska uprava spremembi sicer ni ugovarjala, označila pa jo je kot zasilno rešitev, ki ni imela organske zveze s prvotnim regulacijskim načrtom in njegovo zasnovno geometrijske razdelitve zemljišča. Prvotno oblikovanje Linhartove ceste je bilo organsko bolj povezano z ostalimi deli teritorija ~~na način~~ ~~na način~~, ki je nudile estetsko ugodneje urejene bloke ob njej. Nova trasa ~~xx~~ rešuje manj zadovoljivo oblikovanje teh blokov kakor tudi zveze nove ceste s priključenimi cestami.³⁴

L. 1929 je Plečnik objavil študijo za regulacijo Ljubljane z izjemo Svetokriškega okraja, ki je bil zanj načrt že napravljen posebej.³⁵ Plečnikov osnutek je občinska uprava 11. decembra 1929 načelno sprejela kot osnovo bodočega regulacijskega načrta.³⁶ Po tem osnutku je meja reguliranega mesta v glavnem zaščitena z okrožno cesto, ki se

začenja pri Zeleni jami, objame Svetokriški okraj, križa Dunajsko cesto, poteka med novo šolo v Zgornji Šiški in tam projektirano novo župno cerkvijo, obide v velikem loku podnožje Rožnika, se usmeri proti župni cerkvi na Viču, nadaljuje svoj potek skozi Mestni log in Trnovo, preko-rači Ljubljano in Gruberjev kanal ter dospe po Dolenjski cesti do Gruberjevega mostu. Glavna značilnost Plečnikovega osnutka je bila povezava v več ali manj urejeno celoto posameznih uličnih omrežij in do tedaj samostojno ~~se~~ razvijajočih mestnih delov. Za prehod čez železniško progo na Gosposvetski cesti je bil predviden podvoz, na Dunajski cesti pa nadvoz. Tržaška ~~cesta~~ ~~bi se~~ nadaljevala po Rimski cesti, Igriški ulici, čez Kongresni trg na Dunajsko cesto, to bi bila glavna transverzala v mestu.

Ob sprejetju Plečnikovega splošnega regulacijskega načrta je bilo sklenjeno, spopolniti ga z vsemi potrebnimi ~~detajli~~. Detajlni osnutki bi se izdelali postopoma. Kolikor se ne bi skladali z odobrenim načrtom, bi jih ponovno predložili občinski upravi v posvetovanje, nato pa bi jih predložili banski upravi v končno odobritev.³⁷ Mestni svet je razpravljal le o nekaj detajlnih osnutkih za ureditev nekaterih mestnih ~~delov~~. Največkrat je šlo za primere nujne ~~ureditve~~ posameznih ulic ter primerov, ko so zemljiški lastniki prosili za gradbena dovoljenja ali parcelacijo zemljišč za stavbišča.

Ko je bila ~~urejena~~ Vegova ulica, je postala aktualna ~~tudi~~ regulacija Emonske ceste. Prof. Plečnik je most čez Gradščico sprva projektiral v osi Korunove ulice. Na željo gradbenega odbora je načrt spremenil in postavil most v osi trnovske cerkve in v tej osi izvedel tudi regulacijo Emonske ceste.³⁸ V zvezi z odkupom zemljišč za njeno ureditev je bilo treba še enkrat spreminjati regulacijo od Aškerčeve ceste do trnovskega mostu ter regulacijske črte Aškerčeve ceste od Gorupove ulice do Emonske ceste.³⁹

Puharjeva ulica se je po prejšnjem regulacijskem načrtu ob stiku z Župančičevo ulico lomila ter potekala naprej v smeri Dalmatinove ulice, kjer naj bi se nadaljevala. Občinski svet je sicer 1.1909 sklenil potek ulice spremeniti, potekala naj bi v ravni črti pravokotno na Titovo cesto, toda deželna vlada te spremembe ni potrdila.⁴⁰ L.1931 se je gradbeni odbor povrnil k tej spremembi in sklenil, naj Puharjeva ulica poteka v ravni smeri.⁴¹ Kmalu nato je postala aktualna delna zazidava zemljiškega kompleksa med Kidričevo in Puharjevo ulico ter Župančičevo ulico in Titovo cesto (Dukičev blok). Glede na potrebe podjetnika, ki je hotel graditi, je bil spremenjen parcelacijski in zazidalni načrt. Opuščen je bil zazidalni načrt gradnje v strnjenem uličnem sistemu z zaprtimi dvorišči in odobrena zazidava s prečnimi bloki.⁴²

Ponovno je bil spreminjan regulacijski načrt za Vodmatski trg in okolico. Spremenjene so bile trase ulic, ki so se stekale na Vodmatski trg. Določen je bil tudi zazidalni način v tem okolišu.⁴³

L.1931 je prof. Plečnik predložil osnutek regulacijskega in zazidalnega načrta za sektor med Dunajsko in Vodovodno cesto. Po tem načrtu je bila severno od stadiona predvidena široka avenija, južno od stadiona pa park. Na pritožbo treh prizadetih zemljiških posestnikov je bila ulica čez njihovo zemljišče opuščena. Banskam upravi je načrt odobrila.⁴⁴

Stari regulacijski načrt je določal skrajno neekonomično zazidavo zemljiškega kompleksa med Šelenburgovo (Titovo cesto od Šubičeve ulice do Cankarjeve ceste), Wolfovo, Čopovo ulico in Kongresnim trgom. Z novo regulacijo prof. Plečnika bi se pridobila nova stavbišča za zazidavo in nov od treh strani arhitektonsko zaključen trg, ki bi ga križi prehodi vezali s sosednimi ulicami.⁴⁵

Preden je E. Mayer začel graditi trgovsko palačo (sedaj Na-Ma) na stavbišču stare porušene hiše, so bile za Wolfovo ulico določene nove regulacijske črte, ulica je bila na tem mestu za nekaj metrov razšir-

jena. Tudi Hribarjevo nabrežje je pridobilo na širini. V zvezi z graditvijo Mayerjeve palače so bili napravljeni načrti za ureditev Prešernovega (prej Marijinega) trga.⁴⁶ Glede rešitve tega vprašanja je bila izvedena anketa, katere se je udeležilo večje število arhitektov. Predloženih je bilo deset idejnih osnutkov, nekateri celo v več variantah.⁴⁷

Razprave glede podaljšanja Šubiceve ulice od Muzejskega do Kongresnega trga so tekale več let. Do končnega sporazuma med uršulinskim samostanom, ki je odstopil svet za ulico, in mestno občino je prišlo šele 1. 1939. Tedaj je bilo treba reševati tudi vprašanje zazidave tega okoliša. Več arhitektov je pripravilo osnutke za regulacijski in zazidalni načrt. Regulacijski osnutek je bil sicer sprejet, toda do zazidalnega osnutka tedaj ni prišlo. Šubiceva ulica je bila izvedena in 1942 odprta.⁴⁸

Prof. Plečnik je gradbenemu uradu izročil regulacijski osnutek za okoliš Masarykove in Bleiweisove ceste. Glavni namen tega osnutka je bila regulacija stika Trga OF ter Titove ceste z nadvozom ter situacija kolodvora. Gradbeni odbor, ki mu je bil osnutek predložen, je zadevo odložil. Osnutek je postal brezpredmeten, ker so takrat pripravljali načrt za ureditev železniškega vozlišča s poglavitvijo.⁴⁹

Hribarjevo nabrežje od Dvornega trga do Tromostovja je bilo urejeno na podlagi spremenjenega regulacijskega načrta. Osnutek je napravil prof. Plečnik.⁵⁰

Dolgo časa se je obravnavalo vprašanje parcelacije in načina zazidave zemljišča severno od Puharjeve ulice med Župančičevo ulico in Titovo cesto. To vprašanje je bilo delno združeno z regulacijskim načrtom za Ajdovščino. Ko je 1. 1940 postala aktualna zazidava zemljišča na vogalu Puharjeve in Župančičeve ulice, je mestno pogla-

varstvo, upošteva je tedanje prometne ~~XXXXXXXX~~ in gospodarske razmere, spremenilo regulacijski in zazidalni načrt tega okoliša. Zaradi razvoja prometa je postalo potrebno povečanje regulačnih širin, zato pa je bila možna in opravičljiva višja zazidava. Ker so bili ob Puharjevi ulici predvidene 25 m visoke zgradbe, je bilo potrebno severno gradbeno črto umakniti 6 m od severne regulačne črte. Umaknitev južne gradbene črte ni bil več mogoča, ker so ob njej že stale nove hiše. Iz istih razlogov in ker je bila na zapadni strani predvidena strnjena zazidava, se je razširila regulačna širina Župančičeve ulice od 14 na 16 m. Župančičeva ulica bo lahko služila kot razbremenilna ulica za Titovo cesto, ker je bil predviden podaljšek Vošnjakove ulice do Parmove ulice. Na jugozapadni strani Gosposvetske ceste se za bodoče nove stavbe ne bi ohranila obstoječa gradbena črta, temveč ~~je~~ bila zaradi velikega prometa na tem mestu predvidena regulačna širina 25 m. Regulačna črta na Ajdovščini bi se umaknila iz prometnih, estetskih in zazidalnih razlogov (daljša fronta, višja zazidava srednjega dela). V splošnem so bile v tem okolišu predvidene šestnadstropne zgradbe z največjo višino 25 m do kapu. Predvidena je bila delna zazidava na voglu Puharjeve in Župančičeve ulice in v srednjem delu zgradbe ob Ajdovščini. V sosestvu protestantske cerkve so bili predvideni prehodi na višino cerkvenega venca.⁵¹ Zaradi vojne nameravane stavbe niso pričeli graditi in sprejeti regulacijski ter zazidalni načrt je ostal neizveden.

Potrebe prometa so narekovale ureditev primernejše zveze med Ajdovščino in Resljevo cesto ter naprej čez most na Streliško ulico proti Dolenjski. Po študiju raznih variant je obveljal predlog za podaljšanje Dalmatinove ulice do Zmajskega mostu. Zato bi se razširila Dalmatinova ulica na 20 m. Za zemljišče med Komenskega ulico, Resljevo cesto, Sv. Petra cesto in Kolodvorsko ulico je bila izdana

gradbena prepoved. V tej zvezi je bil izdelan regulacijski osnutek za okoliš med Resljevo cesto, Komenskega ulico, Miklošičevo cesto in Ljubljano. Zavrnjena je bila Plečnikova varianta, ki je predvidevala zvezo Ajdovščine z Vodnikovim trgom v trasi podaljšane Celovške oziroma Gosposvetske ceste do Prečne ulice, od tod pa po novem mostu čez Ljubljano. Pač pa je bila predvidena nova cesta od Titove na Kolodvorsko ulico med Nazorjevo in Dalmatinovo ter z njima vzporedna.⁵²

Ker je bila Streliška ulica predvidena kot razbremenilna in tranzitna zveza Celovške ceste z Dolenjsko cesto, je bila sklenjena razširitev od 14 na 18 m. Zazidati bi jo bilo mogoče od Krekovega trga do Strossmayerjeve ulice obojestransko v strnjem sistemu. V nadaljnjem poteku je bil predviden na severovzhodni strani odprti in na jugozapadni strani strnjeni stavbni sistem. Strossmayerjeva ulica bi se zaradi gimnazijskega poslopja ter zaradi višje zazidave na zapadni strani razširila v delu med Poljansko cesto in Ciril-Metodovo ulico (sedaj Ulica talcev) na 22 m, na zapadni strani bi bili pred hišami 5 m široki vrtovi. Na zapadni strani je bil predviden strnjeni stavbni sistem, na vzhodni strani bi se ohranila obstoječa odprta zazidava. Proti razširitvi Streliške ulice so ugovarjali prizadeti zemljiški posestniki, njihovi ugovori pa so ostali nerešeni, ker je bil v pripravi nov regulacijski osnutek.⁵³

Glede na sprejet načrt Svetokriškega okraja je bil spremenjen regulacijski načrt za mestni del zahodno od Titove ceste. S to cesto se je v višini Glavarjeve ulice stikala krožna cesta, projektirana na severovzhodni strani Svetokriškega okraja. Na zapadni strani Titove ceste bi bila Glavarjeva ulica naraven podaljšek krožne ceste iz Svetokriškega okraja, zato je bila v spremenjenem osnutku predvidena kot krožna cesta in njen potek podaljšan do Celovške ceste. Prvotno predvidena krožna cesta pa je bila zožena na 12 m.⁵⁴

Prof. Plečnik je 1.1933 predložil regulacijska osnutka Kolesijskega okrajajin Spodnje Šiške. Gradbeni odbor je sklenil, da jih ju bo obravnaval, ko bo določeno glavno komunikacijsko omrežje. Osnutka pa sta s pripravo novega regulacijskega načrta za vso Ljubljano postalabrezpredmetna.⁵⁵

III.

Konec 1.1931 je pričel veljati novi gradbeni zakon z dne 7. junija 1931. Ta zakon je predpisoval ureditvene osnove, ki jih mora imeti vsako mesto. Ureditvene osnove so bile regulacijski načrt, uredba za njegovo izvajanje in gradbeni pravilnik. Podrobneje je bilo predpisano, kaj mora ~~vsake~~ določati regulacijski načrt. Izdan je bil tudi pravilnik glede postopka za njegovo izdelavo.⁵⁶ Regulacijski načrt je moral določiti: 1. gradbeni okoliš z mejami ožjega in širšega okoliša; 2. zaščitno pas; 3. regulacijske črte cest in ulic (z označbo njih širine), trgov, hodnikov, vodotokov, vrtov kakor tudi regulacijo prostorov, na katerih se komunikacije križajo; 4. gradbene črte zgradb, kjer te odstopajo od regulacijske črte; 5. smeri in potrebno zemljišče za železniški, tramvajski, vodni, avtomobilski in zračni promet; 6. terenske in nivelacijske kôte ulic, hodnikov, cest in drugih komunikacij (nivelacijski načrt); 7. površine za stanovanje, trgovino, industrijo, vojsko, igrišča, parke, pokopališča, vrtove, gozde, polja itd.; 8. gradbene pasove glede na samo gostoto naselja, način zazidave in višino zgradb (gosto, srednje in redko naselje); 9. prostore za javne gradbe.

Še preden je gradbeni zakon pričel veljati, je regulacijska komisija, ki jo je ustanovila občinska uprava, sklenila pripraviti referate o smereh prometa, zgodovinskih spomenikih in predlog glede velikosti stavbišč, dolžine front, dvorišč itd.⁵⁷ Vendar se je delo na regulacijskem načrtu začelo šele po objavi pravilnika za

njegovo izdelavo. Po pravilniku je bilo treba za izdelavo regulacijskega načrta najprej izdelati projekt - idejno skico - na katastrskem ali situacijskem načrtu v predpisanem merilu. Ta projekt regulacije kot idejna skica je moral biti izdelan na podlagi regulacijskega programa in po sočasnih urbanističnih načelih. Program je sestavljala mestni svet na predlog gradbenega odbora, ki je moral predhodno sam ali pa z anketo razpravljati o vseh potrebnih vprašanjih glede ureditve in regulacije mesta. V programu je bilo treba v mejah občinskega okoliša v glavnem določiti: 1. mejo regulacijskega načrta z gradbenim okolišem in zaščitnim pasom, kakor tudi zemljišče, ki se je smelo z regulacijskim načrtom zajeti za posebne potrebe in druge namene (tovarne, ki razširjajo smrad in nesnago, apnenice, opekarne, klavnice, poljedelska zemljišča itd.) po odst. 2 § 5 gradbenega zakona; 2. gradbeni okoliš z mejami ozjega in širšega okoliša po § 13 gradbenega zakona; 3. zaščitni pas po § 17 gradbenega zakona in prostori, na katerih je napraviti javne nasade in druge zelenice (§ 18), ki so po možnosti zvezane z zelenicami v sredini mesta; 4. površine zemljišča, na katerih se smejo postavljati zgradbe za stanovanje, trgovino, industrijo, vojne potrebe, igrišča, parki, pokopališča, vrtovi, gozdovi, polja itd.; 5. gradbene pasove po § 14 gradbenega zakona (gosto, srednje, redko naselje); 6. dele mesta, ki so zgodovinskega ali umetniškega značaja, kakor tudi gradbe, ki se morajo posebno čuvati po § 24 gradbenega zakona; 7. prostore za javne zgradbe; 8. smeri in potrebne zemljišče za železniški, tramvajski, vodni, avtomobilski in zračni promet.

Za sestavo tega programa je bilo treba zbrati podatke o geografskih, klimatskih in geoloških razmerah mestnega področja, o naraščanju in gostoti prebivalstva, o trgovini, obrti in industriji, o prometnih razmerah, o vodovodu in kanalizaciji, o gradbenem materialu, ki se sme uporabljati za gradnjo, o načinu življenja in navadah prebivalstva ter o socialnih in ekonomskih razmerah, o finančnih možno-

stih za izvršitev posameznih del za ureditev in regulacijo naselja, o napravi vodovoda in kanalizacije ter o možnostih za nadaljnji razvoj in napredek mesta.

Gradbeni zakon je v § 24 predpisoval, da določi občina sporazumno z oblastvom, pristojnim za čuvanje starin, z uredbo zlasti, kateri deli so zgodovinskega ali umetniškega značaja, kakor tudi, katere stare zgradbe, ki imajo značilne lastnosti, so vredne, da se vzdrže; za čas, dokler se uredba ne izdela in je pristojna oblast ne odobri, pa velja ~~za~~časni pravilnik, ki ga izdela občina sporazumno s pristojnim oblastvom in predloži v odobritev. Gradbeni urad je pripravil osnutek pravilnika, sestavljen na podlagi predlogov ravnatelja Narodnega muzeja dr. J. Mala in spomeniškega konservatorja dr. F. Steleta. Osnutek o očuvanju zgodovinskih spomenikov in stavb je bil predložen na seji občinske uprave 30. junija 1932. Ker pa so člani občinske uprave menili, da bi se morali z njim podrobneje seznaniti ter da bi bilo treba specificirati objekte, ki naj se zaščitijo, je bilo sklepanje o sprejetju pravilnika odloženo. Osnutek je bil nato izpopolnjen z dodatnimi predlogi Narodnega muzeja in konservatorja, nekaj pripomb so dali tudi I. Vrhovnik, V. Steska in A. Gaber. Začasni pravilnik o zaščiti izkopnin ter zgodovinskih in umetniških spomenikov (zgradb) je poleg splošnih predpisov navedel imenoma vse stavbe oziroma njihove dele, ki so bile zaščitene. Vseboval je tudi zaščitene nagrobne spomenike. Začasni pravilnik o zaščiti zgodovinskih izkopnin ter zgodovinskih in umetniških spomenikov (zgradb) je bil sprejet na seji občinske uprave 22. junija 1933. Zaradi morebitnih arheoloških spomenikov zaščiteno ozemlje je bilo zarisano na načrtu Ljubljane. Na katastrskem načrtu Ljubljane so bili topografsko označeni objekti, ki so bili zaščiteni.⁵⁸

Regulacijski načrt je moral predvideti zaščitne pasove okrog gradbenih okolišev. Zaščitni pas se ni smel naseljevati. V njem so se morali

vzdrževati in zasajati novi gozdovi in zelenice, vrtovi in cvetlični nasadi ter rezervirati potrebne površine za kmetijstvo. Zaščitni pas se je moral postaviti okrog gradbenega okoliša kot podaljšanje širšega okoliša. Zaščitni pas se je smel postaviti tudi za širšim gradbenim okolišem in sicer, ali kot nepretrgan pas ali pa sestavljen iz skupin zemljišč, namenjenih za gozdove, parke, vrtove, cvetlične vrtove ali poljedelstvo.

Že splošni regulacijski načrt Ljubljane, ki ga je 1929 izdelal prof. Plečnik, je predvideval, da ostaneta pobočje in vrh ljubljanskega grajskega hriba nazazidljiva. Gradbeni odbor je 20. februarja 1933 odobril predlog glede obsega zaščitnega pasu na grajskem hribu ter sklenil, da se, dokler ne bo izdelan podroben regulacijski in zazidalni načrt pobočja in vznožja Gradu, prepovejo nove gradnje ali preizdava obstoječih zgradb, ki bi utegnile oteževati izvajanje novega regulacijskega načrta. Na gornji strani je bila meja ozemlja, ki je na njem veljala gradbena prepoved, meja zaščitnega pasu, na vznožju pa obgrajska stran naslednjih komunikacij: Karlovška cesta, Florijanska ulica (Gornji trg), Stari trg, Mestni trg, Pred Škofijo (Ciril-Metodov trg), Krekov trg, Streliška ulica in Cesta Za gradom.⁵⁹

Grad je bil zaščitni pas sredi zazidanega mesta, za druge zaščitne pasove, ki naj bi segali tudi v sosedne občine so bili določeni Rožnik s Tivolijem in Golovec. Mestnemu načelstvu kot gradbenemu oblastvu so povzročili mnogo neprilik in sporov zasebniki, ki so hoteli graditi na krajih, kjer naj bi se sploh ne gradilo oziroma vsaj do tedaj ne, dokler ne bi bilo z regulacijskim načrtom določeno, do kod sega mestni gradbeni okoliš in kje so meje stalnih zaščitnih pasov. Zato je občinska uprava na predlog gradbenega odbora proglasila na seji 22. junija 1933 začasno za zaščitne pasove tudi cel južni del mestnega ozemlja ter trikot med gorenjsko in kamniško železniško

progo, ki so zanj regulacijski načrt šele pripravljali.⁶⁰

V načelu je bilo zaščiteno vse področje Golovca, ne le v mejah ljubljanske občine, marveč tudi v sosednih občinah. V mejah mestne občine bi se smelo graditi le ob vznožju hriba do globine 25 m od ceste (Hradeckega, Dolenjske in Ceste na Rakovnik) navzgor in sicer načeloma na vsaki obstoječi parceli le ena hiša ter morebiti tudi malo dvoriščno poslopje. Na nekaterih posebno ugodnih legah bi se mogle izjemoma dovoliti lične male zgradbe tudi višje na pobočju, kar pa bi se obravnavalo v vsakem primeru posebej. Razparcelirati in zazidati se ne bi smelo zemljišče med Gruberjevim prekopom in Hradeckega cesto, zlasti ne med železniško progo in cesto. Dolinica tik severno pri odcepu Ceste na Rakovnik od Dolenjske ceste bi se mogla razdeliti na nekaj večjih stavbišč. Pogled na rakovniški učni zavod naj bi se po možnosti zakril z nasadi v bližini poslopja oziroma z zgradbami na severnovzhodni strani Dolenjske ceste. Greben med streliščem in dolinico pri Westrovi hiši (Hradeckega cesta 10 ?) naj bi se uporabil za kulturne nasade; morebiti bi se mogla dopustiti zazidava z javnimi zgradbami za posebne namene.

Zaščitni pas bi predstavljal celotno področje Tivolija in Rožnika, kot je to predvideval tudi sprejeti Plénikov osnutek. Obsegal bi kompleks med železniško progo, Cesto na Rožnik, Večno potjo, Vodnikovo in Celovško cesto. Znatno del je ležal izven mestnih mej. Dotedanje zazidave pod Rožnikom bi bilo treba arhitektonsko najprimerneje zaključiti. Na mestnem ozemlju naj bi se spopolnila vrsta hiš ob cesti od Večne poti proti gostilni Podrožnik (Cesta na Rožnik). Zadnja stran hiš bi se zakrila s primernimi nasadi na svetu viške občine. Ob poti od strelišča na Večni poti proti gostilni Podrožnik (Kikljeva ulica), tedaj v viški občini, naj bi se na zapadni strani zgradile največ tri nizke hiše, ob Večni poti pa naj bi se zakril

pogled na že obstoječo hišo z lično nizko gradbo. V Zgornji in Spodnji Šiški mora ostati po Plečnikovem osnutku predvideni zaščitni pas v veljavi, kar je potrebno tudi v higienskem pogledu zaradi vlažne in senčne lege. Na južni strani Večne poti oziroma jugozapadnih strani Vodnikove in Celovške ceste se ne bi smela dovoliti nobena nova gradnja več.

V južnem, barjanskem delu mesta naj bi gradbena prepoved obsegala vse ozemlje, ki zanj še ni regulacijskega načrta, torej vse ozemlje južno od črte: mestna meja na Dolenjski cesti, dolenjska železniška proga do Galjevice in nato ob Velikem Galjevcu do mestnega kopališča na Ljubljani. Zazidljive bi bile, toda zelo redko, parcele na obeh straneh Ižanske ceste, dalje po Malem grabnu do mostu na Opekarski cesti, od tu po Zeleni poti in Koseskega ulici ter njenem premem podaljšku do meje viške občine.

Za trikot med gorenjsko in kamniško železniško progo je bila izdana gradbena prepoved, ker se je moral načelno sprejeti regulacijski osnutek prof. Plečnika za severni del mesta v tem okolišu zaradi železniškega programa temeljito predelati.

Gradbeni zakon je določal, da morajo biti zgradbe, kjer ljudje stanujejo ali delajo, zavarovane zoper vlago. Splošna navodila za izdelavo uredbe o izvajanju regulacijskega načrta in gradbenega pravilnika pa so vsebovala podrobnejša določila glede načinov zavarovanja pred vlago. Prostori zgradb so morali biti dovolj visoko nad gladino talne vode, nad uličnim kanalom in najvišjo možno gladino bližnje tekoče vode. Glede na to določbo so bila s sklepom občinske uprave, upoštevajoč nadmorsko višino in globino obstoječih kanalov pod cestnim nivojem, načelno prepovedana suterenska stanovanja južno od črte Ažbetova ulica, Štrekčjeva ulica, Cesta v Rožno dolino, Oražnova ulica, Langusova ulica, Verstovškova (sedaj Teslova) ulica

ulica, Groharjeva ^{ce}sta, Dobrilova (sedaj delno Gradaška, delno Finžgarjeva) ulica, Gradaška ulica, Ljubljanska, Gruberjev prekop in Dolenjska cesta. Prepoved suterenskih stanovanj je veljala tudi za drugo stran navedenih komunikacij. Med črto, ki jo tvorijo zgoraj navedene komunikacije, in črto, ki jo tvorijo Cesta na Rožnik (začetek Večne poti), Rutarjeva ulica, Tobačna ulica, Groharjeva cesta, Mirje, Krakovska ulica, Žabjek, Zvonarska ulica in Sredina (sedaj Prijateljeva ulica), so smela suterenska stanovanja segati največ pol metra pod teren (cestni nivel). ⁶¹ Določitev gradbenega okoliša je povzročala več problemov, ki so rešitev tega vprašanja zavlekli. Gradbeni zakon je definiral gradbeni okoliš kot območje, ki je z regulacijskim načrtom namenjeno za zazidavo in naseljevanje mesta. Sestavljen je iz ožjega okoliša, ki je obsegal praviloma že zazidani in naseljeni del mesta, in iz širšega okoliša, ki je obsegal praviloma še nezazidani in nenaseljeni del. Toda ob izdelavi regulacijskega načrta so se smele določiti meje teh okolišev tudi ne glede na to, ali in koliko sta zazidana in naseljena. Določba o ožjem in širšem gradbenem okolišu je imela ta praktični pomen, da mestna občina ni bila prisiljena odobravati parcelacije in izdajati gradbena dovoljenja v tistih delih mestnega področja, ki bi bili označeni kot širši gradbeni okoliš ali zaščitni pas. Po do tedaj veljavnem stavbnem redu pa je morala to storiti v vsakem primeru, kar je bilo za mesto neugodno, ker so bile s tem združene zahteve po novih komunikacijah in razširitvi komunalnih naprav. Že 1. 1932 je gradbeni urad pripravil predlog za meje gradbenega okoliša. Gradbeni odbor je o predlogu sicer razpravljal, ni pa sprejel nikakega definitivnega sklepa. Prišel je do prepričanja, da so bile ~~predvidene~~ v predlogu predvidene meje ožjega okoliša (glavni kolodvor, proga južne železnice, Oražnova ulica, Langusova ulica, Gradaščica, Ljubljanska, Gruberjev prekop, Kosovska (sedaj Kapusova) ulica, Živinozdravni-

ška ulica, Lipičeva ulica, Jegličeva (sedaj Njogoševa) ulica, Šmartinska cesta, preozka in naj bi se upoštevali zazidani okoliši, ki so ležali izven te predvidene meje.⁶²

V zvezi s programom za regulacijo mesta in okolice je gradbeni odbor sklenil, naj zeleni jeziki kot zaščitni pas segajo do mestnega jedra; razen Golovca, Gradu in Rožnika naj se taki jeziki projektirajo še iz drugih smeri, med njimi ^{tudi} v pravcu podzemnega toka vode nad Klečami (za ljubljanski vodovod), podaljšan proti razcepu gojenjske in kamniške proge. Glede tovarn, ki razširjajo smrad in dim, je bilo sklenjeno, naj se predvidi zanje prostor proti Zalogu in morebiti pri Tacnu, za tovarne, ki niso nadležne, pa se uporabi okoliš Zelene jame.⁶³

Kmalu po uveljavitvi gradbenega zakona je banska uprava naročila mestnemu načelstvu, da mora pripraviti vse, kar je potrebno za izdelavo regulacijskih načrtov okoliških občin. Prvi del gradbenega zakona s predpisi o regulacijskih načrtih je veljal le za mesta in trge, ki so bili navedeni v posebni uredbi. Kraji okrog Ljubljane niso bili v tej kategoriji naselij. Ljubljansko mestno načelstvo je takoj opozorilo, da bi moral prvi del gradbenega zakona veljati tudi za sosedne kraje, ki se urbanizirajo in postajajo dejanska predmestja. Izdelava smotrnega regulacijskega načrta za Ljubljano brez upoštevanja razvoja v sosednih občinah ni bila mogoča. Zaradi vključitve krajev v neposredni bližini mest in trgov v regulacijske načrte in njihovo izvajanje je banska uprava "radi varovanja javnih gradbenih, higienskih, prometnih in estetskih interesov ter enotnega uveljavljanja gradbenih predpisov" s pravilnikom od 19. avgusta 1933 razširila veljavnost prvega dela gradbenega zakona tudi na take kraje. Od ljubljanskih okoliških občin so prišle v poštev Vič, Zgornja Šiška, Št. Vid, Ježica, Moste, Dobrunje in Rudnik.⁶⁴ Ljubljanski gradbeni odbor je dobil nalogo, da izdelava generalni regulacijski načrt Ljubljane z okolico.

Obravnaval pa je tudi regulacijske programe in osnutke posameznih okoliških občin, da jih je vskladil z mestnim. Ugotovil je, da regulacijski osnutki okoliških občin, ki so jih pripravile, predvidevajo zazidavo skoraj celotnih njihovih površin. Ako bi se zazidalo vse, kar so predvidevali regulacijski osnutki za Ljubljano in okoliške občine, bi zadostovalo za 250.000 prebivalcev. To število pa bi po izračunu gradbenega odbora Ljubljana mogla doseči šele v nekaj stoletjih. Zato je imel za nepravilno, delati regulacijske načrte za celotne občine, temveč naj bi se določile le glavne razvojne črte, bodočnost pa bo pokazala potrebo nadaljnjega razširjenja regulacijskih načrtov. Gradbeni odbor je sklenil, na to opozoriti bansko upravo in jo ponovno prositi, da bi vse okoliške občine pošiljale parcelacije in prošnje za gradbena dovoljenja gradbenemu odboru v izjavo.⁶⁵

V zvezi z regulacijskim programom in osnutkom za južni del Ljubljane je ljubljanski gradbeni odbor izdelal tudi regulacijski program in splošni regulacijski osnutek za ozemlje viške občine. Pri tem je upošteval v največji meri obstoječe stanje, zlasti zazidane dele. Regulacijski program in osnutek je obravnaval nato v vseh podrobnostih skupaj z zastopniki gradbenega odbora viške občine. V programu glavnega cestnega omrežja velike Ljubljane je bila predvidena velika krožna cesta, ki bi na vse strani omogočila dobro tranzitno zvezo. Na ozemlju občine Vič bi ~~bila~~ bila zveza z Dolenjsko cesto, potekala po Jurčkovem stradonu, čez Ljubljanico in ob Bonifaciji do Tržaške ceste. Nadaljevala bi se pod železniško progo v smeri na Večno pot kot tranzitna cesta za Gorenjsko.⁶⁶

Na željo občine Tacen je ljubljanski gradbeni odbor obravnaval s tacenskim njen regulacijski program in pripravil regulacijski osnutek. ^{Sporazumno} Je bil določen potek glavnih komunikacij. Na osno-

vi sprejetih smernic je bila izdelana generalna regulacijska skica.⁶⁷

Občina Moste je predložila gradbenemu odboru regulacijski osnutek prof. Plečnika. K osnutku je gradbeni odbor predlagal nekatere dopolnitve in spremembe. Regulacijski program, ~~ki~~ je bil obravnavan skupaj z zastopniki moščanskega gradbenega odbora in sprejeti so bili potrebni zaključki. Glede železniškega prometa na ozemlju občine je obveljalo mnenje, da je računati le na povečanje števila tirov pri obstoječi progi. Po programu glavnega cestnega omrežja pa je bila predvidena velika ~~krožna~~ krožna cesta za tranzitno zvezo. Potekala bi od Hradskega mostu na Gruberjevem prekopu do izliva v Ljubljano, od tod pa čez novo projektirani most na Zaloško cesto in nato v pravokotni smeri proti železniški progi, ki jo bi križala v podvozu in nadaljevala do Zasavske ceste oziroma čez katastrsko občino Ježica do Titove ceste. Za razbremenitev Zaloške ceste in pridobitev ugodnih gradbenih blokov je bila ~~projektirana~~ projektirana drevoredna cesta od nekdanje državne žrebčarne na Selu vzporedno z železniško progo in Zaloško cesto; v Kašlju bi se združila z Zaloško cesto. Za zvezo Most s Svetokriškim okrajem sta bili predvideni obstoječi Zvezna in Slapničarjeva (sedaj Proletarska) ulica, ki bi križala železniško progo v podvozu. Zastopniki moščanske občine so predlagali, da se pri žrebčarni predvidi lažji most čez Ljubljano za zvezo s Štepanjo vasjo. Moste je bilo po regulacijskem programu predvideno kot izrazito industrijsko naselje. Za lažjo industrijo brez motenj in smradu je bil predviden prostor med železnico in Ljubljansko (sedaj Kavčičevo) ulico do krožne ceste. Predvideno je bilo povečanje ožjega gradbenega okoliša južno in severno od ~~železniške~~ železniške proge. Za širši gradbeni okoliš je bilo določeno zemljišče južno od železniške proge v podaljšku ožjega gradbenega okoliša na vzhodni strani občine do katastrske meje.⁶⁸

Izdelan je bil tudi regulacijski osnutek za Ježico na vzhodni strani Titove ceste. Iz ohranjenih spisov se ne vidi, ali so osnutek obravnavali zastopniki ljubljanskega in ježenskega gradbenega odbora.⁶⁹

IV.

Z ukazom od 5. septembra 1935 so bile mestni občini Ljubljana priključene v celoti občine Moste (kat. občini Moste in Vodmat), Zgornja Šiška (kat. občini Dravljje in Zgornja Šiška) in Vič (kat. občina istega naziva) ter od občine Ježica njen južni del (deli vasi Kleče, Savlje iz kat. občine Ježica, ter deli vasi Jarše, Stožice in Tomačevo iz kat. občine Stožice), od občine Polje jugozapadni del kat. občine Šmartno (z deli vasi Obrije in Šmartno) ter kat. občino Štepanj vas od občine Dobrunje.⁷⁰ Ozemlje, ki je zanj bilo potrebno izdelati regulacijski načrt, se je povečalo od 13.2 km² na 65.4 km². L. 1938 je banska uprava delno spremenila pravilnik o gradbenih predpisih za kraje, ki so v neposredni bližini mest in trgov in ki so se na nje razširili predpisi prvega dela gradbenega zakona. Iz seznama krajev v bližini Ljubljane so odpadle medtem priključene občine Moste, Zgornja Šiška in Vič, na novo pa so vanj prišle upravne občine Dobrova (kraji Kozarje, Vrhovci in območje Tržaške ceste).⁷¹ Teritorij, ki naj bi zanj mestna občina ustvarila pogoje za smotrne regulacijske načrte pa se je tako povečalo na približno 200 km².

Glede na inkorporacijo okoliških občin je gradbeni odbor pričel l. 1936 ponovno obravnavati program za izdelavo regulacijskega načrta.⁷² To delo je bilo zaključeno l. 1939. V zvezi s pripravo regulacijskega programa je bilo izdelanih 22 glavnih in nekaj pomožnih kart in diagramov s podatki za njegovo izdelavo. Podatke, ki jih je za osnovo programa določal gradbeni zakon, je zbiral gradbeni

urad, o njih je razpravljajal gradbeni odbor ter so jih po potrebi dopolnjevali.

Poročilo o geoloških razmerah ljubljanskega področja je pripravil dr. I. Rakovec. Obravnaval je geološko sestavo in hidrološke razmere zlasti glede na primernost in možnost zazidave zemljišč v posameznih mestnih okoliših.⁷³

O klimatskih razmerah in smereh vetrov je zbral podatke dr. O. Reya. Na podlagi poročila o smereh vetrov je gradbeni odbor razpravljajal o določitvi prostorov za industrijo. Tovarnam naj bi se določila taka lega, da veter ne bi zanašal dima in smradu v stanovanjske okoliše. V Ljubljani je približno polovica vseh vetrov jugozahodnih, toplih, druga polovica pa severovzhodnih, mrzlih. Ob jugozahodnih vetrovih, ko je zrak topel, vlažen, redek in lahek, je dim pogosto težji kot zrak in se pomika proti severu nizko ob tleh in sili v hiše. Ker so ti vetrovi najpogostejši poleti, je dim tedaj tudi najbolj nadležen. Pri severovzhodnih mrzlih vetrovih, ko je zrak mrzel ter suh in zato gost ter težak, pa se lahki topli dim v krepkem vzgonu dviga v višino, vetrovi ga nesejo proti jugozahodu visoko nad hišami. Zato je za industrijo, ki je združena z dimom, prostor na skrajni severovzhodni strani mesta, torej za pokopališčem Sv. Križa in za Mostami proti Zalogu. Člani gradbenega odbora so imeli več pomiselnikov zoper tako omejeno lokalizacijo industrije, ki za mnoge tovarne ne bi bila sprejemljiva. Na splošno je prevladovalo mnenje, da je najprimernejši okoliš za industrijo ob železniški progi proti Zalogu. Treba pa bi bilo določiti še druge okoliše za lažjo industrijo, ki ni združena z dimom, ropotom, smradom ali drugimi nadlogami za prebivalstvo. Taki okoliši naj bi se predvideli na periferiji ob glavnih prometnih žilah.⁷⁴

Upoštevajoč rezultate ljudskih štetij od l. 1880 naprej glede naraščanje prebivalstva na tedanjem območju Ljubljane, je bilo za

bodočnost suponirano v vsakem desetletju 20% prirastka. Po tej supoziciji bi Ljubljana 1.1971 imela 164.000 in 1.1981 pa 197.000 prebivalcev. Regulacijski program je torej računal s tolikim povečanjem mestnega prebivalstva.⁷⁵

Po poklicni sestavi Ljubljana ni bila izrazito industrijsko in trgovsko mesto, imela je visok odstotek pripadnikov javnih služb, upokojencev in dijakov. Večina v mestu zaposlenih je ^{tudi} stanovala v mestu. Izjema so bili delavci in kmetje. Večina delavstva je bila nastanjena v inkorporiranih občinah. Prebivalstvo ~~okolič~~ ^{okolice} ni bilo več kmečko kot sredi prejšnjega stoletja, temveč je bila dobra polovica delavcev, ki so prihajali v mesto na delo, prebivali pa so zunaj mesta. Za ljubljansko okolico je bilo značilno, da so si ti delavci v domačih vaseh gradili lastne domove. Zato je v okoliških vaseh število hiš in prebivalcev močno naraščalo. Delavski domovi so bili vseskozi prostostoječe pritlične hiše z vrtovi in njivami. Način zazidave je bil dan s tem razvojem, regulacijski program mora predvideti tudi v Ljubljani površine za redka delavska naselja, da ne bodo delavci brez potrebe uhajali v manj urejeno okolico.⁷⁶

Obstoječe cestno omrežje ni zadovoljevalo potreb prometa. V mestu je križišče mednarodnih in medkrajevnih tranzitnih cest, vendar so tranzitni promet v veliki meri ovirale preozko zasnovane ceste v jedru mesta. Zato je bila kot splošna smernica za program cestnega omrežja postavljena zahteva, da morajo glavne tranzitne in dotične ceste biti med seboj povezane in vse smeri medsebojno dostopne brez težav in ~~ovinkov~~ posebnih ovinkov tako skozi mestno osrčje kot tudi po nekaki tangencialni (obodni, krožni) cesti, ki bi posredovala med glavnimi prometnimi žilami zunaj mestnega jedra. Zahteva po medsebojni povezavi glavnih tranzitnih cest skozi mestno osrčje je bila izvedljiva le v manjši meri. Obstoječa zazidava, potek ulic in sam geografski položaj (grad, Rožnik) preprečujejo ali vsaj otežujejo uresničenje

take zahteve. Velike ovire so bile tudi železniške proge; za premagovanje teh ovir je bilo treba predvideti možnost podvozov ali nadvozov. Glavno cestno omrežje so sestavljale ceste, ki so bile glede na nalogo in značaj razdeljene na naslednje kategorije: mednarodne tranzitne ceste (Tržaška, Celovška, Titova, Dolenjska, projektirana Sušaška), medkrajevne tranzitne ceste (Št. Vid-Kleče-Vodovodna, Šmartinska, Zaloška, Besniška, Ižanska, Podutiška), obodne tranzitne ceste (Titova-Šmartinska, Šmartinska-Zaloška, Zaloška-Besniška, Besniška-Dolenjska, Dolenjska-Tržaška, Tržaška-Celovška, Celovška-Titova), dotočne-izpadne ceste (Vodnikova, Tomačevska, Ljubljanska-aerodromska, Fužinska, Opekarska, Cesta na Dobrovo, Cesta na Brdo, Cesta v Rožno dolino), razbremenilne ceste (Vošnjakova (za Titovo cesto Vošnjakova-Parmova-Podmilščakova in Linhartova-Peričeva, za Dolenjsko cesto pot ob dolenjski železnici, za Tržaško cesto Bičevje, za Celovško cesto Vodnikova in skozi Dravljje, cesta ob gošnjaški železnici) ter zvezne ceste (Celovške s Titovo v trasi Černetove in Samove ulice, Titove s Šmartinsko projektirana v trasi Majaronove ulice, Šmartinska z Dolenjsko v delno neizvedeni trasi Njogoševe, Lipičeve, Marnove ulice in Za Gradom, Ajdovščina z Dolenjsko cesto v trasi od Dalmatinove na Kopitarjevo, Streliško in Za Gradom). Za več navedenih cest so bile poleg obstoječih projektirane v celoti ali delno tudi variantne trase, obodne in zvezne ceste bi morale biti povečini šele znova zgrajene.⁷⁷

Za vodni promet je bila predvidena Ljubljana od zatvornic na Vrazovem trgu do Vrhnike. Pričakovali so precejšen prevoz gradbenega materiala, kama, opeke in lesa. Na Ljubljani je bil predviden tudi razvoj športa. Pristanišča za tovorni in osebni promet bi se uredila na Jeku - Trnovski pristan in na Vrazovem trgu, le za osebni promet pa ob Gerberjevem stopnišču in Vodnikovem trgu. Vzdolž vseh vod naj bi se uredile primerno široke promenadne ceste, čim več zelenih površin in udobni pristopi. Predvideni so bili tudi novi mostovi.⁷⁸

Vprašanje zračnega prometa je bilo rešeno z obstoječim aerodromom. Morebitni novi aerodrom ne bi bil v regulacijskem območju Ljubljane, ker zanj ni primernejšega prostora. Obstoječi aerodrom bo treba zavarovati po predpisih in ga z ugodnimi za hitri promet urejenimi cestami povezati z mestom.⁷⁹

Določevanje tras za tramvajski promet v naprej ne bi bilo primerno. Pričakovati pa je bilo, da bo tramvaj položen v večjih vpadnicah v mesto in po medkrajevskih cestah, torej radialnih, manj pa na obodnih, krožnih cestah. Zato je treba za važne radialne in vse krožne ceste predvideti za tak promet primerno široke ceste.⁷⁹

Za avtomobilski promet v jedru mesta niso bile predvidene čiste avtomobilske ceste, pač pa naj bi bile obodne, krožne ceste tako urejene, da bi bil mogoč neoviran najhitrejši promet. Zaradi številnih avtobusnih linij bi bilo treba blizu kolodvora ali Ajdovščine predvideti avtobusni kolodvor.⁷⁹

Železniško omrežje je predstavljalo za regulacijski program in načrt najtežjo oviro. Vendar je bilo treba računati z obstoječim stanjem. Trase železniških prog bi ostale, predvidena je bila preureditev zveze glavne proge z dolenjsko progo v Mostah in z gorenjsko progo proti zapadu v obstoječem razcepu. Obstoječe kurilnice in delavnice bi se odstranile, nove z ranžirnim kolodvorom bi bile predvidene vzdolž proge proti Zalogu južno od obstoječe ~~proge~~ trase. Na ozemlju mesta bi se železniške proge toliko poglobile, da bi bil mogoč prehod cest v dotedanem nivoju. Na vseh krajih, kjer so prehodi važnih komunikacij, bi regulacijski načrt predvidel take širine, da bi bili mogoči nadvozi ali podvozi, ki bodo potrebni v bližnji bodočnosti vsaj kot provizoriji. Predvideti bi bilo treba zvezo kamniške in gorenjske proge pod prvo savsko ježo od ovinka pri Savljah do Mednega zaradi morebitne opustitve obstoječe gorenjske proge oziroma morebitnega industrijskega okoliša na savskem produ južno od Save v k.o. Vižmarje in Ježica. V razcepu kamniške in gorenjske proge, na Viču

in na Ježici bi se predvideli manjši osebni kolodvori. Za ureditev križišča Dolenjske ceste in železnice bi bilo potrebno znižati obstoječi hrbet dolenjske proge ob Gruberjevem prekopu.⁸⁰

Preskrbo z vodo bi zagotavljal vodovod v Klečah. Regulacijski program mora predvideti zadosten zaščitni pas okoli vodovodnih naprav, da se prepreči onesnaženje vode in omogoči naprava novih vodnjakov. Predvideti je povečanje obstoječega rezervoarja na Rožniku in postavitev novih na Rožniku, Golovcu in na griču nad Šentvidom.⁸¹

Kanalsko omrežje bi se spopolnilo z zbiralniki, ki so bili na novo projektirani v Trnovem Mostah, svetokriškem in bežigranskem okraju, v Zgornji Šiški in Št. Vidu. Predvidena je bila trasa zbiralnikov od Št. Vida proti Savi, po Titovi cesti do Save in pod Savsko ježo vzdolž Save od Vižmarij do Kašlja. Zbiralnik pod savsko ježo bi bil potreben za severno ležeča naselja in predvideno industrijsko okolišje proti Savi. V širšem gradbenem okolišju ne bo možna kanalizacija zapadno od Viča, na Ljubljanskem Barju, v kotu zapadno od Dravelj in ob Rakovniku.⁸²

Reki Ljubljanica in Išca z dotoki in potoka Gradaščica in Mali graben poplavlajo letno enkrat, izjemoma dvakrat, okoliški nizko ležeči svet v neposredni bližini struge. Poplava traja največ 5 dni. Naseljevanje na prizadetih zemljiščih je mogoče predvidevati le pod določenimi pogoji. Ker ni mogoča kanalizacija, se bi mogle dopustiti le enodružinske hiše na primerno velikih parcelah.⁸³

Od gradbenega materiala se je pridobivala na mestnem teritoriju v glavnem le opeka, zidna in strešna, glina, za ~~XXXXX~~ pečarske in razne keramične namene ter gramoz, pesek in nasipni prodec kot savska naplavina. Pa tudi v okolici Ljubljane je bilo več opekarn in gramoznic, ki so pokrile višek potrebe po tem gradivu. Le za posebna dela so dovažali opeko tudi iz drugih banovin ter iz inozemstva. Kamnolomi v Ljubljani niso obratovali, skoraj ves kamen za zidavo in kamnoseške namene so dovažali iz kamnolomov pri Podpeči pod Krimom. Apno so dovažali iz okolice, največ iz apnenic, v oko-

liči Kamnika, pri Zagorju, Tržiču, Čušperku itd. Cement so dobavljale cementarne v Trbovljah in Zidanem mostu ter iz Dalmacije, le za posebne namene so ga uvažali iz inozemstva. Cementne izdelke in razne vrste umetnega kamna so izdelovali skoraj izključno v mestu in okolici. Les so dovažali iz bližnje in daljnje okolice, večinoma so ga predelovali v mestu. Druge vrste materiala, izolacijski, instalaterski, kleparski, keramični in drugi, so dobivali od drugih, kvalitetnejši material tudi iz inozemstva.⁸⁴

Že ko so se začele priprave za izdelavo regulacijskega programa in načrta je banska uprava naročila, naj se v regulacijsko območje zajamejo tudi okoliške občine Vič, Zgornja Šiška, Ježica, ~~Dobrunje~~ Moste, Dobrunje in Rudnik. Nekatero navedenih občin so bile 1935 v celoti, druge le delno inkorporirane Ljubljani. Ker pa je razvoj mesta vplival še na širši okoliš, je postalo potrebno, da se razširi tudi ljubljansko regulacijsko območje. Mestna občina je bila prizadeta pri ureditvi neposredne okolice, ki so v njo posegale železniške naprave, regulacije cest in tekočih vod oziroma so tam predvidevali površine za industrijo, vojne potrebe ter druge namene. Regulacijski program je zato v celoti ~~zajel~~ ali delno zajel upravne občine: Brezovica, Dobrova, Št. Vid, iz upravne občine Šmartno pod Šmarno goro k.o. Spodnje Pirniče, Tacen, Gameljne, del k.o. Rašica, upravne občine Ježica, iz upravne občine Podgorica k.o. Podgorica, iz upravne občine Dol k.o. Dol in Beričevo, upravne občine Polje brez kašeljjskih hribov, iz upravne občine Dobrunje k.o. Bizovik, Dobrunje, Sostro razen hribovja in vas Podmolnik, upravne občine Rudnik ter iz upravne občine Šmarje k.o. Lanišče. Ker se je torej regulacijsko območje raztezalo na različne upravne občine, ki so samostojno sklepale o regulacijskem programu, je bil ^{program} razdeljen po občinah. Z vsemi prizadetimi občinami so bile obravnave, da bi se pridobili podatki in ugotovile smernice za izdelavo regulacijskih programov.⁸⁵

Glede na določila gradbenega zakona in ministrsk~~o~~ navodila za izdelavo regulacijskih načrtov je bila določena meja ožjega gradbenega okoliša v takem obsegu, da bi zadostoval za dobo 30 let. Vanj so bile vključene vse

že zazidane, naseljene in za naseljevanje s parcelacijami prejudicirane površine. Program je mejo ožjega gradbenega okoliša podrobno opisal po obstoječih in projektiranih ulicah in delno tudi s parcelnimi številkami prizadetih zemljišč. Na tem mestu je mogoče podati mejo le v glavnih obri-
 sih. Na severu je ožji gradbeni okoliš segal do mestne pomerijalne meje proti Ježici, dalje pomerijalna meja proti občini Polje, Gruberjev ~~praktično~~ ¹⁴ Hradeckega cesta, dolenjska železniška proga in Dolenjska cesta, pomerijalna meja z upravno občino Rudnik, Ižanska cesta, Livada, Mali graben, Cesta v Mestni log, Bonifacija, Tržaška cesta, pomerijalna meja z občino Dobrova, Cesta na Vrhovce, Cesta na ~~Rakovo~~ Brdo, Večna pot, Cesta na Rožnik, železniška proga, Celovška cesta, Vodnikova cesta, Podutiška cesta, Draveljska cesta, pomerijalna meja proti Šentvidu, cesta ob gorenjski progi, Aleševčeva ulica. Kot ožji gradbeni okoliš je bil določen tudi največ 40 metrski pas od regulacijske črte ob sledečih cestah: Tomačevska, severna stran, Šmartinska, Zaloška, Fužinska nad Ljubljano na obeh straneh, Fužinska pod Ljubljano na južni strani, Štepanjevaška, Besniška, Bizoviška, severna stran, Ižanska, Jurčkova pot na obeh straneh do Peruzzijeve, Galjevica, Peruzzijeva, Knezov štradon, Mihov štradon, Črna vas, Cesta dveh cesarjev, južna stran, Cesta v Zeleni log, ena stran do Čurnovca, Cesta na Rakovo Jelšo, obe strani do Čurnovca, Cesta v Mestni log do Jarčeve parcelacije, Jarčeva parcelacija, vzhodna stran, Podutiška cesta, severna stran Kamnogoriške ceste, ceste v Dravljah in sicer zveza Kamnogoriške in Podutiške ter Zapuže-Pržanj. Za ožji gradbeni okoliš so bile določene tudi odobrene parcelacije ob Vodovodni cesti v k.o. Dravlje in Ježica ter v Hrušici, k.o. Bizovik. ⁸⁶

Širši gradbeni okoliš naj bi zadostoval za nadaljnjih 20 let in naj bi bil z ožjim kolikor toliko zaključena celota. Zajemal je: 1. ozemlje med Kamniško progo, pomerijalno mejo, 20 metrsko vzporednico Titove ceste in obodno cesto; 2. Suvoborska (sedaj Samova) - Mariborska - pomerijalna meja - Peričeva ^{cesta} ~~cesta~~; 3. Suvoborska - 16 metrska ^{cesta} - 14 metrska ^{cesta} - Zagrebška - Peričeva; 4. Ljubljanska - obodna št. III-12 metrska ^{cesta} - 16 metrska ^{cesta}

cesta; 5. preložena Zaloška cesta-pomerijalna meja-Zaloška-Poljska; 6. Zaloška-pomerijalna meja-Fužinska; 7. Gerbičeva-12 metrska cesta-Cesta v Mestni log-projektirana ~~tranzitna~~ cesta; vzhodno Bonifacije se v širši gradbeni okoliš pritegne ozemlje med projektirano tranzitno cesto ter Cesto v Mestni log, ki se podaljša do regulirane struge Malega grabna; 8. pobočje Golovca v dolinici Rakovnik; 9. Cesta dveh cesarjev-Mali graben-glavna proga-Tržaška cesta; 10. Brdo nad starim Vičem; 11. obodna cesta št. III-12 metrska cesta vzporednica Celovške-cesta po parceli št. 59 -Vodovodna-12 metrska vzporednica Celovške; 13. obodna cesta št. II-Aleševčeva-gorenjska proga; 14. podutiška - podaljšana Večna pot-12 metrska krožna cesta št. III.⁸⁷

Zaščitnega pasu, kot ga je določal gradbeni zakon in ki naj bi potekal okoli gradbenega okoliša in naj bi bil rezerva za razširjenje mesta, v Ljubljani zaradi terenskih razmer ni bilo mogoče predvideti. Pač pa so drugi razlogi narekovali potrebo, da se zaščitijo in izvzamejo od zazidave posredni kompleksi, ki morajo ostati zeleni in je na njih gojiti in pospeševati le obstoječe kulture, dopustne pa so le zgradbe kmetijskega značaja. Zaradi naravnih lepot, očuvanja higienskih razmer ter zaradi za zidavo neprimerne terena je bil zaščiten Golovec razen vzhodja in že zazidanih parcel, Grad, Rožnik in Šišenski hrib, tudi z izjemo zazidanih parcel. Zaščitena in nezazidljiva je bila tudi okolica vodovodnih naprav v Klečah. Za končno izvedbo kanalizacije je bilo zaščiteno ozemlje med Ljubljano, Zaloško in ~~in sicer tako, da sta bili navedeni cesti zazidljivi do glo-~~ Fužinsko cesto in sicer tako, da sta bili navedeni cesti zazidljivi do glo- bine 45 m merjeno od regulacijske črte. Po predpisih je bila zaščitena okolica aerodroma. Zaščitni pas je bil določen okrog vseh pokopališč, predvidene in zaščitene so bile tudi površine za razširitev. Za pokopališče zaslužnih mož "Navje" je bil predviden del opuščene pokopališča pri Sv. Krištofu z evangelijskim pokopališčem do preložene Robbove ulice. Za poljedelske namene je bilo predvideno: 1. Ljubljansko polje, pomerijalna meja, Tomačevska cesta, polkrožna projektirana cesta, Samova, Peričeva in sicer tako, da je

Tomačevska cesta zazidljiva do globine 45 m od regulacijske črte s stanovanjskimi zgradbami; 2. Štepanja vas; Fužinska, Štepanjevaška, ~~in~~ Besniška in Bizoviška cesta ter odobrena parcelacija v Hrušici so zazidljive s stanovanjskimi hišami; 3. Ljubljansko barje zunaj mej ožjega gradbenega okoliša; 4. Mestni log zunaj mej gradbenega okoliša; 5. ravninsko ozemlje, tj. ^{gmajna} ~~gmajna~~ in sicer Podutiška cesta južno od Kosez, Večna pot, meja gradbenega okoliša do Brda, pomerijalna meja; 6. Dravljje, vse ozemlje zunaj mej gradbenega okoliša. Za parke so bile zaščitene površine ob Gradaščici, trg sv. Jakoba (Levstikov trg), Marmontov trg (Toscaninijev), ob Glinščici, ob rimskem zidu, na Gradu, Zvezda, ob Vegovi ulici, Krekov trg, Valvasorjev trg (sedaj Trg herojev), Tivoli, Trubarjev ~~park~~ ^{park}, Kralja Petra trg (Markov park), Hrvatski trg, na Kodeljevem, Vodmatski trg, Ambrožev trg, pri Karmeličanskem samostanu, ob Pokopališki cesti, ob Majaronovi ulici, ob Titovi cesti pri stadionu, ob Celovski cesti pri remizi in pri cerkvi v Dravljah. Ohranijo se obstoječi športni prostori; to so bila telovadišča sokolskih in prosvetnih društev, stadion, Rakovnik in Kodeljevo. Predvideni pa so bili novi športni prostori med Malim grabnom, Ljubljano in tranzitno obodno cesto, med Ljubljano, Livado, Ižansko cesto in Kamničanovim ^vstradonom, južno Gradaščice in vzhodno od Vojnoviča, gramozna jama ob Vilharjevi cesti, kolikor ne bi bila prizadeta pri morebitni pogledni železniški prog, ob Večni poti severno od Herzmanskyja, ob Večni poti pri Mostecu in ^vŠtepanji vasi vzhodno in severno od pokopališča. Otroško igrišče v Tivoliju se ohrani, po možnosti se razširijo vsa obstoječa igrišča in zavetišča. Na novo so bila projektirana v Tivoliju, na Gradu pod utrdбами, med Dobrilovo ulico in Gradaščico, pri mestnem zavetišču v Trnovem, v parku na Kodeljevem, v gramozni jami ob Vilharjevi cesti, v parku ob Majaronovi ulici, na Golovcu, na Rožniku, pod ~~Šišenskim~~ vrhom, med Gradaščico in Glinščico za cerkvijo na Viču, v Mestnem logu in v opuščeni gramoznici severno od bežigradske šole. Otroška igrišča se bi predvidevala tudi pri vseh novo projektiranih šolah. Predvidene so bile površine za botanični vrt in mestno vrtnarijo ter za zasebne vrtnarije, zlasti za vrtnarije v okolišu

pokopališča Sv. Križa.⁸⁸

Industrijo so glede na krajevno razporeditev razdelili na tri kategorije, smrdljivo, hrupno in lahko. Za smrdljivo industrijo, ki razširja smrad, dim, strupene pline, je bil skladno s podatki o jakosti in smeri vetrov določen prostor v severovzhodnem delu Ljubljane. V ta namen predvidena zemljišča so ležala med Ljubljansko (Kavčičevo) ulico, obodno cesto, železniško progo, Pokopališko in Tovarniško ulico ter 12 metrsko cesto na vzhodu od Pokopališke. Zemljišče v Mostah južno od železniške proge je bilo rezervirano za kurilnice. Za hrupno industrijo, ki moti okolico z ropotom in hrupom, je bil, upoštevaje obstoječe stanje - opekarne, določen prostor na Viču med Dobrovske ceste, industrijskim tirom, glavno železniško progo, Tržaško cesto in cesto od Tržaške skozi Kozarje na Dobrovske ceste. Lahka industrija bi imela prostor na ozemlju med Šmartinsko cesto in Ljubljansko (Kavčičevo) ulico, med pomerijalno mejo in cesto, projektirano okrog 200 m vzhodno od gorenjske proge, potekajočo cesto in obodno cesto št. II ter med kamniško progo, 16 metrsko prelazno cesto, Podmilščakovo, Bežigradom in cesto ob železniški progi.⁸⁹

Obstoječe opekarne na Brdu se ohranijo, vendar je odkop omejiti tako, da ne bodo prizadete predvidene komunikacije, zlasti cesta Rožna dolina-Bokalce, ki je bila projektirana po grebenu hriba v širini 30 m. Obnoviti se sme tudi obratovanje opuščeni opekarn razen ob cesti Pod hribom v Zgornji Šiški, kjer naj se opusti. Za odkop gramozja je bila predvidena ježa med Fužinsko in Besniško cesto v k.o. Štepanja vas in sme segati odkop do črte, ki je 30 m oddaljena od regulacijske črte Besniške ceste.⁹⁰

Predvidena je bila razširitev obstoječe klavnice ob Poljanski cesti in sicer na bloku proti vojašnici in na zemlju med dolenjsko progo ter Gruberjevim prekopom.⁹¹

Za trgovino ni bilo treba določiti posebnih površin. Kot za stanovanja je bil za trgovine predviden ves gradbeni okoliš, izvzemši površine za posebne namene.⁹²

Za vojaške potrebe ostanejo obstoječe vojašnice in druge vojaštvu namenjene zgradbe. Opusti pa naj se strelišče ob Dolenjski cesti, češ je preblizu naselja, in se predvidi novo na severovzhodni strani Golovca v občini Dobrunje. Opustila bi se tudi vojaška skladišča na ljubljanskem polju in predvidela nova v občini Ježica, kjer bi se postavila ~~tudi~~ nova artilerij-ska vojašnica.⁹³

Gradbeni zakon je v § 46 predvidel nekatere olajšave za zgradbe z malimi stanovanji. Te zgradbe z največ 100 m² površine s stranskimi prostori so smele obsegati pritličje in eno nadstropje ali mansardo z največ tremi stanovanji. Regulacijski načrt je moral določiti dele redkega naselja, kjer so se smele take zgradbe postavljati. Program, ki ga je predložil gradbeni urad iz estetskih in socialnih razlogov ni predvideval izrazitih malostanovanjskih kolonij. Na površinah, določenih za mala stanovanja, bi se smele graditi normalne kakor tudi malostanovanjske zgradbe, toda le kot redke naselje ali v obliki dvojčkov. Zidava v vrstnem redu bi se dovolila le pod posebnimi pogoji. Regulacijski program je določal malostanovanjske površine na Galjevici, v Mestnem logu, na Bonifaciji, v starem Viču in na Brdu, v Kosezah in Zgornji Šiški, v Stožicah, Novih Jaršah, Mostah in ob vseh zazidljivih poteh poljedelskega pasu v ožjem gradbenem okolišu. Neposredno ob Titovi cesti ležeče parcele so bile iz malostanovanjske površine izrecno izvzete.⁹⁴

Površine za večje vile so bile določene ~~na~~ pobočju Golovca v dolinici Rakovnik, na pobočju Rožnika med Cesto ~~na~~ Rožnik in dvema ~~parcelskima~~ viškima potema ter ~~več~~ določeni širši gradbeni okoliš na hribu Brdo nad starim Vičem.⁹⁵

Ohranijo se obstoječi živilski trgi in poveča se trg v Spodnji Šiški med Celovško cesto, Gasilsko ulico in Vodnikovo cesto. Na novo pa so bili projektirani v Mostah, svetokriškem okraju in na Viču.⁹⁶

Naravni kopališči ob Ljubljani in ob Gradaščici v Koleziji ostane-ta, ravno tako obstoječa mestna in druga kopališča. Pri vseh novo projektiranih športnih prostorih je bilo treba predvideti tudi kopališča.⁹⁷

Zaščita zgodovinskih in umetniških spomenikov je bila urejena s pravilnikom, ki je bil izdelan na podlagi predlogov konservatorja dr. F. Steleta in ravnatelja Narodnega muzeja dr. J. Mala.⁹⁸

Regulacijski program je predvidel prostore za gradbo številnih javnih zgradb. Nove cerkve naj bi ^{se} zgradile v Rožni dolini ob Cesti VIII, v Zgornji Šiški ob Vodnikovi cesti, v Svetokriškem okraju ob Peričevi ulici, v Mostah na mestu obstoječe lesene ter povečala naj bi ^{se} cerkev v Štepanji vasi. Za razširitev univerze je bilo določeno ozemlje ~~na~~ med Kongresnim trgom, Gosposko ulico, Napoleonovim trgom, Gregorčičevo ulico in Gradiščem. Nove zgradbe tehnične fakultete naj bi se gradile ob Aškerčevi cesti, Murnikovi in Snežniški ulici ter v kolezijskem bloku med Finžgarjevo ulico in Gradaščico. Za novo univerzitetno poslopje je bilo rezervirano zemljišče Cekinovega gradu. Novo semenišče bi dobilo prostor na opuščnem pokopališču Sv. Krištofa. Predvidenih je bilo pet novih gimnazij; za poslopje gimnazije na Viču je bil določen prostor ~~na~~ zemljišču milarne, v Zgornji Šiški ob zvezni cesti remiza-Gasilski dom, za Bežigradom v opuščeni gramoznici, v Mostah ob Domžalski cesti in pri sv. Jakobu na nekdanjem Samassovem zemljišču. Od obstoječih zgradb osnovnih šol naj bi se povečale na Barju, na Viču, v Zgornji Šiški ob Celovski cesti, v Spodnji Šiški, v Mostah, na Ledini in na Grabnu. Nove osnovne šole bi se gradile pod Rakovnikom ob Dolenjski cesti, na Prulah ob Praprotnikovi ulici namesto šentjakobske, ki bi se kot ^{več} ~~ne~~ predpisom ustrezajoča opustila, na šolskem vrtu v Trnovem, med Gerbičovo ulico in Mestnim logom, na Viču severno od Bonifacije ter ob Cesti na Brdo, v Rožni dolini na Perlesovem svetu, v Dravljah ob projektirani cesti južno od Sv. Roka (Dražgoške) ulice, v Zgornji Šiški pod remizo, med gorenjsko in kamniško progo ob Aleševčevi ulici, v Stožicah-Brinju, v Svetokriškem okraju severno od Plečnikove ceste, v Mostah ob Poljski poti, na Kodeljovem v projektiranem parku, v Vodmatu med Jenkovo in Bohoričovo ulico, na Poljanah ob Mišičevi (Šaranovičevi) ulici ter na Vrtači. Poleg obstoječe šentjakobske šole bi se opustile x

tudi osnovne šole na Vrtači, v Želeni jami in pri Sv. Petru na Polju, ker niso ustrezale predpisom, preureditev pa ni bila mogoča. Predvideni so bili prostori za strokovne šole in sicer južno od botaničnega vrta, v Rožni dolini ob Glinščici in Kolmanov gradič, v Zgornji Šiški severno od Krekove gospodinjske šole in v Brinju. Prostor za konservatorij s koncertno dvorano je bil določen med Vegovo in Gregorčičevo ulico ter Gradiščem in realko. Za povečanje splošne bolnice je bilo predvideno zemljišče na desnem bregu Ljubljanice od Ambroževega trga do Potočnikove ulice. Pri vojaški bolnici je bilo za morebitno razširjenje določeno severno ležeče zemljišče. Za potrebe porodnišnice je bil arondiran kompleks do Korytkove in Bohoričeve ulice ter do Vodmatskega trga. Otroška bolnica ob Zrinjskega ulici bi bila povečana na tedanjem prostoru, ob Strossmajerjevi ulici pa bi se zgradil nov dečji dom. Dom slepih bi bil na Kodeljovem. Nov magistrat, poslopje za mestne urade, bi se zgradil na prostoru Mahrove hiše ob Kopitarjevi ulici, poslopje za gasilski urad in reševalno postajo na Ambroževem trgu, za plinarno v industrijskem pasu za Kemično tovarno v Mostah, za vodovod v Klečah, za elektrarno ob Kotnikovi in Slomškovi ulici ter za mrliško vežo pri Sv. Križu. Za banovinske urade bi prišel v poštev prostor na vrtu uršulinskega samostana zapadno od podaljšane Župančičeve ulice do Prešernove ceste ali pa pod Cekinovim gradom. Novo poštno poslopje bi se postavilo v zvezi z novim kolodvorom. Poštna direkcija naj bi stala ob Masarykovi cesti (sedaj Trg OF) med Kolodvorsko ulico in Resljevo cesto. Uprava policije in okrajno načelstvo za ljubljansko okolico naj bi dobila nove zgradbe ob Trgu OF, Titovi cesti in Pražakovi ulici, finančna direkcija pa med Dalmatinovo in novo projektirano 20 metrov široko ulico med Miklošičevo cesto in podaljšano Cigaletovo ulico. Za zgradbo žandarmerije je bilo predvideno zemljišče izolirne bolnice, ~~na~~ severno od Vilharjeve ^{ceste} ~~est~~. Za javne zgradbe, ki jih ni bilo mogoče določiti v naprej, je bilo rezerviranih še nekaj ugodno ležečih zemljišč in sicer med Titovo cesto, Dalmatinovo, Cigaletovo in projektirano 20 metrsko cesto, južni del bloka Gosposvet=

ska, Prešernova cesta in Vošnjakova ulica, blok med Tržaško cesto, Glinščič= co, progo in obdno cesto, Špicana Prulah, južno ob Plečnikovi (Linhartovi) cesti, blok na razširjenem delu Plečnikove ceste, del bloka ob Celovski cesti med Gasilsko ulico in Vodnikovo cesto ter južni del bloka Gosposvetska, Puharjeva in Župančičeva ulica.⁹⁹

Regulacijski program je moral določiti gradbene pasove (cone), ki jih je predpisoval § 14 gradbenega zakona. Gradbeni pasovi (vrste naselja) so bili: gosto naselje z zazidanimi strnjnimi frontami; srednje naselje z zgradbami, ki so na eni strani proste, na drugi pa segajo do sosednjih; redko naselje z zgradbami, ki so na obeh straneh proste. Razdelitev ožjega gradbenega okoliša na gosto, srednje in redko naselje se je smela izvršiti ali po površini ali po posameznih ulicah tako, da se postavi gosto naselje v glavnih prometnih ulicah z večjo trgovino, srednje naselje v zvezi s stranskimi ulicami in redko naselje v oddaljeni okolici in v še manjših ulicah. Podobno je veljalo za širši gradbeni okoliš. Pri projektiranju novih naselij ali pa pri razširjanju obstoječih naj bi se v glavnem postavljala redka naselja z zgradbami kar največ v vrtovih, stavbišča naj bi bila čim večja in zgradbe druga od druge čim bolj oddaljene. Po predlogu ^{urada} gradbenega ~~odpisa~~ naj bi bilo gosto naselje v regulacijskem programu predvideno povsod tam, kjer je že bilo, to je v mestnem jedru. Na novo naj bi se ^{na Tržaški cesti do odcepa tranzitne ceste na Dolenjsko cesto,} predvidelo ob Celovski cesti do bivše pomerjalne meje (Aleševčeva ulica), vse ozemlje med Celovško cesto, Sv. Jerneja ulico (Ulica Milana Majcna) in gorenjsko železniško progo, z izjemo že dovoljenih parcelacij, na Titovi cesti do prvih že zazidanih blokov v k.o. Stožice, z izjemo že parceliranih in v odprtem gradbenem sistemu zazidanih blokov, ob Plečnikovi cesti v Svetokriškem okraju (projektirana kot nova trasa Linhartove ceste, ostala neizvedena), Šmartinska cesta do podvoza, Zaloška cesta do samostana karmeličank, Karlovška cesta do mostu čez Gruberjev prekop in ob Dolenjski cesti na odobreni parcelaciji pod Rakovnikom. Kot srednja naselja se ohranijo ob Resljevi cesti in Metelkovi ulici, ob Prešernovi cesti od Narodne galerije

do Gosposvetske ceste, tobačna tovarna, okoliš severno od stadiona na Titovi cesti, ob Vodovodni cesti v opuščeni gramoznici. Novo srednje naselje naj bi bil ves vrstni sistem v Svetokriškem okraju, ^{okoliš} zapadno od Parmove ulice, ~~in~~ bloki ob Zaloški cesti od Fügnerjeve ulice do Dolenjske proge, bloki ob Poljanski cesti od Ambroževega trga do dolenjske proge, posestvo Cekinov grad in posestvo škofovih zavodov v Šentvidu. Redko naselje je bilo predvideno v vsem ostalem gradbenem okolišu občin Ljubljana, Dobrova, Št. Vid, Šmartno, Ježica, Podgorica, Dol, Polje, Dobrunje in Rudnik. Po predlogu gradbenega urada bi zavzela gosto in srednje naselje četrtno, redko naselje pa tri četrtine površine. Gradbeni urad je upošteval želje prebivalstva za zidavo v odprtem sistemu. Na periferiji mesta in v okolici zidajo gmotno šibkejši prebivalci pritlične hiše. Tudi okoliške občine so se izrekle za odprti sistem, ki daje gradbenim gospodarjem več svobode pri zidavi. Ker je v Ljubljani približno tretjina stanovanj enosobnih, je v higienskem oziru ugodneje, da so taka stanovanja povečini v prostostoječih hišah. Pri odprtem sistemu so na razpolago zemljišča za obdelovanje, kar je ^{pomembno} zlasti za delavske družine. Gradbeni odbor je imel pomisleke zoper prevelik obseg redkega naselja, ki je združen z večjimi izdatki za ceste in komunalne naprave. Naročil je gradbenemu uradu, da to vprašanje ponovno prouči in predvidi strnjen sistem povsod, kjer je primeren in še mogoč.¹⁰⁰

Na osnovi cenitev o naraščanju prebivalstva in o gostoti naseljenosti ter določitve obsega gradbenih okolišev je bilo sklenjeno, naj se predvidi petina površine za gosto, petina za srednje ter ostalo za redko naselje. Končno je bilo za gosto naselje določeno jedro mesta, meja je potekala po Masarykovi, Metelkovi čez Tabor, po Vrhovčevi, Rozmanovi, Zarnikovi, Ulici talcev, Strossmayerjevi, Streliški, Čiril-Metodovem trgu, Mestnem trgu, Gornjem trgu, Vožarjem potu, Grudnovem nabrežju, Krakovskem nasipu, Trnovskem nasipu, Trnovski in Karunovi ulici, Emonski cesti, Aškerčevi cesti, Prešernovi cesti obojestransko do Veselove ulice, po Šubičevi, Župančičevi, Cankarjevi, Prežihovi, Kidričevi ulici in Gosposvetski cesti. V Spodnji Šiški je bila meja Ulica

Milana Majcna, Polakova ulica in Celovška cesta. V Svetokriškem okraju je meja potekala po projektirani 12 metrski cesti, Zagrebški ulici, 16 metrski projektirani cesti, 14 metrski projektirani cesti, Pokopališki cesti, Majaronovi ulici in Vilharjevi cesti. Strnjeni sistem je bil predviden na Titovi cesti od pomerijalne meje do železniške proge, na Šmartinski cesti od železniškega prelaza do Bohoričeve ulice, na Jenkovi ulici od Zaloške ceste do Šmartinske, na Zaloški od karmeličanskega samostana v mestu, na Poljanski cesti od Dolenjske proge v mesto vključno blok med Poljansko cesto, Mesarško ulico, novo projektirano 12 metrsko cesto in Kapusovo ulico, delno na Karlovški in Dolenjski cesti, na Tržaški od Glinščice do mesta ter na Celovški cesti od remize do mesta. V gostem naselju je bila predpisana zazidava v strnjenem stavbnem sistemu z vsaj švonadstropnimi hišami ali pa sistem skupin z vsaj trinadstropnimi hišami. Srednje naselje bi se ohranilo v jedru mesta ob Resljevi cesti od Komenskega ulice do Masarykove ceste, ob Prešernovi cesti od Erjavčeve do Cankarjeve ceste ter vse ozemlje bolnišnic, vojašnic, tobačne tovarne in klavnice. Na novo je bilo predpisano za vsa zemljišča, namenjena za povečanje bolnišnic in klavnice ter vzdolž Ulice Stare pravde, Šaranovičeve ulice ter okoliša med Prulami, Zvonarsko ulico, Karlovško cesto in Gruberjevim ~~preklopom~~ nabrežjem, za Erjavčevo cesto po sredini bloka med Erjavčevo, Prešernovo, Veselovo in Levstikovo ulico, za Veselovo, Prešernovo, Šubičevo, Valvasorjevo, Prežihovo, Puharjevo in Župančičevo ulico, za južno polovico kolizejskega bloka do proge, za ozemlje pod Cekinovim gradom, namenjenim univerzi ali pa banovinskim upravnim zgradbam, v Bežigradu med Janševo ulico in Parmovo cesto ter gorenjsko progo, za opuščeno gramoznico med Vodovodno cesto, Samovo in Staničevo ulico, za ozemlje med Drmotovo, Herbersteinovo, ob stadionu in Vodovodno cesto ter ob Vodovodni do prelaza čez progo, v svetokriškem okraju južno Ptujске in Zagrebške ulice do meje gostega naselja, med projektirano Pokopališko in preloženo Šmartinsko cesto, vzdolž Vodnikove ceste in Celovške ceste severno od remize ter končno za vse

industrijske površine, Za gосто naselje so bili predpisani dvojčki, največ trinadstropni. Izjemoma bi bilo dovoljeno postaviti hiše v vrstnem sistemu, največ trinadstropne, ali pa prostoštoječe z več kot 200 m² tlorisne površine in vsaj dvonadstropne. Redko naselje bi zavzelo ves gradbeni okoliš zunaj mej gostega in srednjega naselja ter površin, določenih za posebne namene. V tem naselju bi bile dovoljene pritlične, visokopritlične in enonadstropne zgradbe, izjemoma tudi dvonadstropne, če bi bila parcela dosti velika ter zgradba ne bi motila celotne zazidave in bi bili mogoči predpisani odmiki. Regulacijski program je vseboval tudi podrobne predpise glede načina zazidave ~~in~~ posameznih stavbnih pasovih.¹⁰¹

Železniško omrežje je program urejal s poglobitvijo prog v obstoječih trasah. Za nove zvezne železniške proge je bilo rezervirano: vzhodna trikotna polovica bloka med Celovško cesto, gorenjsko in glavno progo, ozemlje med ulico Na klančku in Ribniško ulico v Mostah ter podaljšek do dolenjske proge. Rezerviran je bil tudi svet za nov kolodvor v Šiški med prelazom Štefanove in Aleševčeve ulice ter za kurilnice med glavno progo pomerijalno mejo, projektirano preloženo Zaloško cesto in Poljsko potjo do čuvajnice v Mostah. Za vodni promet se ohrani obstoječe tovarno pristanišče na Jeku od Gradaščice do Opekarskega mostu in čolnarna od Opekarskega mostu do izliva Malega grabna. Za novo tovarno in čolnarsko pristanišče se rezervira Vrazov trg. Ohrani se obstoječi aerodrom. Za ugodno zvezo z mestom se podaljša Ljubljanska (Kavčičeva) ulica. Pri regulacijskem programu cestnega prometa se upošteva obstoječe cestno omrežje, ki ga je usposobiti za novodobni promet, nove ceste pa naj bi razbremenile mesto od nepotrebne tovorne prometa in omogočile hitrejši tranzit. Določen je bil potek mednarodnih tranzitnih cest skozi mesto. Zveza Celovške ceste z Dolenjsko bi potekala po Gosposvetski, Titovi, skozi Gradišče, po Gorupovi ulici in Aškerčevi na Cojzovo cesto. Iz Levstikovega trga je bil predviden preboj na Karlovško cesto. Zaradi delitve prometa skozi mesto sta bili predvideni dve varianti. Po prvi bi bil potek: Dalmatinova ulica, njen

podaljšek, Kopitarjeva, Streliška, novi most in preložena Hradeckega cesta ali po obstoječi cesti Za gradom do Dolenjske ceste. Druga trasa je bila: projektirana cesta med Dalmatinovo in Nazorjevo ulico, Prečna ulica, Vodnikov trg in dalje Streliška ulica. Zveza Titove in Celovške s Tržaško bi potekala po Prešernovi cesti. Za promet s Titove ceste na Dolenjsko je bila določena ista trasa kot za promet s Celovške ceste. Kot varianta bi prišla v poštev trasa: Titova, Majaronova, Šmartinska, Lipičeva, Marnovo (del projektirane a neizvedene krožne ceste v smeri od Lipičeve proti Gruberjevemu prekopu) in Hradeckega cesta. Za povezavo Ljubljane z morjem je bila projektirana nova Sušaška cesta, ki bi potekala po Groharjevi in Riharjevi oziroma po Gorupovi ter po preloženi Cesti na Loko in Poti v Rakovo Jelšo. Poleg zveze skozi mesto so bile mednarodne tranzitne ceste povezane tudi z obodnimi cestami na mestni periferiji. Celovško cesto bi vezala s Titovo cesta Vižmarje-Ježica, ki bi bila preložena, ali projektirana nova cesta, ki bi potekala od Celovške nad remizo, mimo vodovoda v Klečah, na Titovo v Stožicah. Zvezna cesta od Celovške na Tržaško bi potekala ali od Trate po preloženi Večni poti do Tržaške pri viški cerkvi ali z odcepom od Celovške severno od remize čez stari Vič na Tržaško cesto pri Dolgem mostu. Za zvezno cesto od Titove in Šmartinske na Dolenjsko cesto so bile tri variante. Prva varianta bi bila cesta ^{od} Ježice do Šmartnega, ki bi bila preložena, da bi se izognila naseljem. Po drugi varianti se bi odcepila na Titovi cesti pri Urbančku, prišla za pokopališčem na Šmartinsko cesto pri Novih Jaršah in nadaljevala skozi Moste in Kodeljevo po Hradeckega cesti na Dolenjsko cesto. Tretja varianta je bila: Suvoborska (bila naj bi podaljšek Samove), Slapničarjeva (Proletarska), Klunova, Povšetova, Kodeljeva ulica. Trasa zveze med Dolenjsko in Tržaško cesto bi potekala po Jurčkovi poti in Bonifaciji. Predvidena je bila korektura trase in razširitev krajevnih cest, ki povezujejo okoliške kraje z Ljubljano. Varianta za Šmartinsko cesto je bila Plečnikova cesta, glavna cesta Svetokriškega okraja. Za Zaloško cesto je bila tudi predvidena varianta s preložitvijo od karmeličanskega samostana do Kašlja ter med voj-

no bolnišnico in Masarykovo cesto. Trasa ceste v Dobrovo bi bila popravljena na starem Viču. Za mednarodne transverzalne ceste so bile predvidene razbremenilne ceste. Na zapadni strani Celovške ceste bi bila taka cesta od Trate do Drenikove ulice, na vzhodni strani pa bi potekala ob železniški progi. Titova cesta bi imela razbremenilno cesto na zapadni strani v trasi Vošnjakove, Parmove, Podmilščakove in podaljška do Ježice, na vzhodni strani pa v Peričevi in podaljšku ravno tako do Ježice. Dolenjsko cesto bi v mestu razbremenjevala cesta, ki bi potekala ob dolenjski progi in se iztekala na Prule, Tržaško na južni strani cesta v trasi Bičevja od Glinščice do Groharjeve ulice, na severni strani pa Cesta II in Cesta v Rožno dolino. Avtomobilski promet je bil predviden predvsem na glavnih transverzalnih in perifernih cestah ter po važnih krajevnih cestah. Posebne smeri se bodo lahko določile šele sčasoma. Pač pa je za avtobusni promet predvideti postajališče, ki mora biti v bližini kolodvora, vendar na križišču najvažnejših cest. Za to je bil določen južni del bloka med Gosposvetsko, Titovo, Puharjevo in Župančičevo ulico. Kako se bo razvijal in širil tramvajski promet regulacijski program ni predvideval, navezan pa bi bil na cestno omrežje.¹⁰²

Regulacijski program je bil 22. februarja 1939 predložen mestnemu svetu v odobritev. Član mestnega sveta ing. arh. F. Tomažič je predloženi program kritiziral. Očital mu je zlasti, da je preveč upošteval stari regulacijski načrt ter obstoječe stanje, premalo pa potrebo povezave mesta s podeželjem, razvoj prometa, pravilno usmeritev stanovanjskih ulic ter druge sodobne urbanistične zahteve. Mestni svet je regulacijski program sprejel.¹⁰³ Ministrstvo za gradbe ga je potrdilo, gradbeni urad pa je na osnovi sprejetega programa izdelal idejno regulacijsko skico. L. 1940 je bilo sklenjeno, razpisati natečaj za idejno skico regulacije mesta in okolice. Gradbeni odbor je določil navodila in smernice natečaja, ki so vsebovale bistvene zahteve odobrenega regulacijskega programa. Dopusčala pa so v več primerih tudi možnost drugačnih rešitev, kot jih je nakazoval program.¹⁰⁴ Natečaj je bil razpisan

avgusta/1940. Vloženih je bilo 12 projektov. Razsodišče prve in druge nagrade ni podelilo, tretja nagrada je bila podeljena arhitektu V. Jamnitzkyju iz Zagreba, odkupljeni pa so bili projekti arhitektov E. Ravnikarja, M. Tepine, F. Tomažiča ter še nadaljnih šest, med temi projekt arhitektov R. Tepeža in M. Severja.¹⁰⁵ Od predloženih idejnih načrtov in drugega natečajnega gradiva je v Mestnem arhivu, kolikor je bilo mogoče načrte identificirati, ohranjen le osnutek s prilogami pod geslom "Sava", avtorja ing. Ivo Geršič in ing. Dragutin Antolković, Brod na Savi.¹⁰⁶ Pač pa sta ohranjeni tehnični poročili k idejnima načrtoma pod geslom "7525" ter "Y".¹⁰⁷

V.

Z ljubljanskim regulacijskim načrtom so v ozki zvezi regulacijski načrti okoliških občin, ki so nekatere bile 1.1935 priključene mestu, druge so sicer še ostale samostojne, vendar so bili predpisi I. dela gradbenega zakona razširjeni tudi na nje. Okoliške občine so bile zajete v regulacijsko območje Ljubljane in ljubljanski gradbeni odbor je sporazumno z njihovimi gradbenimi odbori sestavil ~~sestavil~~ za nje regulacijske programe.¹⁰⁸

Od občin, priključenih 1.1935, je občina Moste imela za del občinskega ozemlja ob ljubljanski meji regulacijski načrt, ki je bil odobren 1.1904. V letih 1912 in 1913 je moščanska občina pripravljala regulacijski in zazidalni načrt za občinsko ozemlje na levem bregu Ljubljanice, vendar ta načrt ni bil dokončan. Za občinsko ozemlje na desnem bregu Ljubljanice je občina v letih po prvi svetovni vojni uveljavila zazidalni načrt brez predpisanega postopka.¹⁰⁹

Zgornja Šiška je imela regulacijski načrt, ki je bil odobren 1.1910. V letih 1930/31 pa je geometer F. Bonča izdelal nov osnutek, ki je občina po njem izdajala gradbena dovoljenja, dasi ni bil potrjen.¹¹⁰

Občina Vič ni imela odobrenega regulacijskega načrta, ravnala se je po osnutku, ki ga je sprejel občinski odbor. Na zahtevo nadzorne oblasti je izdelala in 1.1903 predložila osnutek regulacijskega načrta. Deželna vlada je zahtevala nekatere spremembe oziroma spopolnitve. Postopek se je vlekel, verjetno se je zaradi razmer med prvo svetovno vojno ustavil. Po vojni je občina Vič regulacijski osnutek kratkomalo izvajala.¹¹¹

Občina Ježica se je 1.1924 prizadevala za izdelavo regulacijskega načrta. Gradbena dejavnost v občini je bila živahna, naselje se je širilo proti Ljubljani. Zato je občina občutila potrebo po regulacijskem načrtu, ki bi zagotovil smotrno zazidavo ozemlja med Ljubljano in Savo. Gradbena direkcija, ki se je na njo obrnila v tej zadevi, regulacijskega načrta ni izdelala, ker je bil ~~ježiški regulacijski načrt~~ povezan z ljubljanskim in drugih okoliških občin.¹¹²

Občina Šentvid je imela le osnutek, ki ga je izdelal 1.1932 inženjer L. Lavrenčič. Osnutek od nadzorne oblasti ni bil odobren.¹¹³

Še pred priključitvijo je ljubljanski gradbeni odbor obravnaval regulacijske programe in osnutke občin Vič in Moste, na željo občine Tacen je obravnaval njen osnutek, dasi tedaj ljubljansko regulacijsko območje še ni segalo na njeno ozemlje. Ljubljanski gradbeni ~~urad~~ urad je izdeloval regulacijski osnutek za Ježico. L.1938 pa je glede na navodila banske uprave obravnaval in odobraval regulacijske programe vseh okoliških občin, kolikor so prišle v njegovo območje. Regulacijski programi so bili sestavljeni na isti način kot ljubljanski.

Ljubljanski gradbeni odbor je obravnaval regulacijske programe naslednjih občin:

1. Polje, pri sejah 5. I., 28. III., 11. IV., 14. XI. 1938 in 29. 8. 1939;¹¹⁴
2. Dobrunje, pri sejah 5. I. in 14. XI. 1938;¹¹⁵
3. Št. Vid, pri sejah 26. I., 21. III., 11. IV. in 3. XI. 1938;¹¹⁶

4. Ježica, pri sejah 14. II. in 10. XI. 1938; ¹¹⁷
5. Dol, pri sejah 14. II. in 14. XI. 1938; ¹¹⁸
6. Šmartno pod Šmarno goro (Tacen), pri sejah 28. II. in 3. XI. 1938; ¹¹⁹
7. Rudnik, pri sejah 2. V., 16. V. in 17. XI. 1938; ¹²⁰
8. Dobrova, pri sejah 16. V. 1938; ¹²¹
9. Podgorica, pri sejah 7. VI. in 14. XI. 1938. ¹²²

VI.

Po sprejemu in odobritvi regulacijskega programa je bilo naprav= ljenih nekaj sprememb regulacijskega načrta oziroma so bili izdelani no= vi osnutki nekaterih mestnih okolišev. L. 1937 je bil izdelan nov regula= cijski in zazidalni načrt za del Krakovega in Trnovega. Po tej spremembi je bila zazidava predvidena v strnjenem sistemu, ker je bilo tako mogoče ^{le} zazidati obstoječe ozke parcele. Vsaka stavbna parcela naj bi bila po= novno zazidljiva. Zato sta se ohranili Vogelna in Razpotna ulica. Zeleni= ška ulica bi se razširila na 8 m, da bi bilo ob njej mogoče zidati v od= prtem stavbnem sistemu s 5 m vrta pred hišami in 6 m odmika od sosedu. Zaradi karakterističnosti sta se ohranili Vrtna ^{ulica} in Razpotna ~~ulica~~ steza, vendar sta bili nezazidljivi. Za razširitev šole na Grabnu je bil rezerva= viran 50 m širok pas ob Cojzovi cesti. Zaradi značaja redkega naselja naj bi hiše bile vseskozi enonadstropne. Dvonadstropne hiše bi bile le ob Cojzovi cesti, Krakovskem nasipu in Trnovskem pristanu ter ob Grada= ški ulici. ¹²³ Tri leta pozneje je gradbeni urad predlagal ponovno spre= membo zazidave. Zgradbe ob Trnovskem pristanu in Krakovskem nasipu naj bi bile trinadstropne, ob Emonski cesti, Cerkveni, Gradaški, Krakovski in Rečni ulici dvonadstropne, ob Kladezni, Vrtni in novo projektirani ulici pa enonadstropne. Gradbeni odbor je to spremembo odobril. ¹²⁴

L. 1942 je bil spremenjen regulacijski in zazidalni načrt za blok med Masarykovo cesto, Kotnikovo, Slomškovo in Metelkovo ulico. Kotnikova

ulica se je razširila od 14 na 19 m, zazidana naj bi bila v strnjenem sistemu s trinadstropnimi zgradbami. V Slomškovi ulici so bile predvidene v strnjenem sistemu trinadstropne zgradbe s 5 metrskim vrtom pred njimi. V Metelkovi ulici naj bi bile v strnjenem sistemu trinadstropne zgradbe z 8 metrskim vrtom pred njimi. Jedro blok a bi bilo zazidljivo s pritličnimi, največ enoetažnimi maloindustrijskimi ali skladiščnimi zgradbami v oddaljenosti 40 m od regulacijske črte Kotnikove ulice in 48 m od regulacijske črte Metelkove ulice. Med stanovanjskimi in industrijskimi zgradbami ter 5 m od stavbne črte industrijskega jedra potekata obojestransko 6 m široki privatni poti za dostop k temu jedru. Na južni strani se ti dve poti izlivata ^{s podvozoma} v Slomškovo ulico, na severni strani pa v 6 metrsko novo projektirano pot. Novo nastali blok med Masarykovo cesto, Metelkovo ulico, novoprojektirano 6 metrsko potjo in Kotnikovo ulico bi bil zazidan na vzhodni strani z dvonadstropnimi zgradbami v vrstnem sistemu z najmanj 5 metrskim odmikom od regulacijske črte Masarykove ceste, 8 metrskim odmikom od regulacijske črte Metelkove ulice, najmanj 10 metrskim odmikom od regulacijske črte novoprojektirane 6 metrske poti in z zakonitim odmikom od sosednih parcel. Zoper to spremembo, ki je upoštevala ^{podčrtano} podčrtanje Kotnikove ulice do Masarykove ceste, so prizadeti zemljiški posestniki ugovarjali. Zato je bil spreminjalni regulacijski postopek odložen.¹²⁵

Za ozemlje Spodnje Šiške je bilo v letih med vojno vloženi več prošnji za parcelacijska in gradbena dovoljenja. Ker stari regulacijski načrt ni več ustrezal, je bil napravljen nov regulacijski osnutek, ki je obsegal pas med Celovško cesto in železnico med pivovarno Union in Gasilsko cesto ter pas med Celovško in Vodnikovo cesto med Koslerjevo posestjo in ulico Na jami. Glavno cestno omrežje v tem okolišu so predstavljale prenovljena Celovška cesta, obželezniška cesta ⁱⁿ Gasilska kot

zvezna in razbremenilna cesta, ki bi vezala Vodnikovo s Celovško cesto. Druge ceste bi imele prvenstveno stanovanjski značaj. Ureditev okolja cerkve sv. Jerneja je temeljila na regulacijski skici prof. Plečnika. Zazidalni ^{načrt} je upošteval obstoječo zazidavo in deloma tudi odobrene parcelacije. Urbanistična načela, ki je na njih bil zasnovan zazidalni osnutek, so bila: 1. Došledno je bila opuščena zamisel blokovne zazidave; kjer pa je že bila blokovna zazidava, npr. bivše igrišče Ilirije, naj bi se dvoróšča preuredila v zelen rezervoar in otroško igrišče. 2. Zamisel nove zazidave je bila v vrstnem sistemu, ki nudi najboljše osončenje in zračenje ter stoje hiše sredi zelenja. V razmestitvi blokov je bila upoštevana heliotermična smer, le ob Celovski cesti in pri odobrenih parcelacijah ob Cesti sv. Jerneja je bila smer vrstnih blokov ~~paralelna~~ pravokotna na heliotermično os. Poleg trinadstropnic, ki stoje pravokotno na os Celovške ceste, je bila v vsakem bloku projektirana pritlična zazidava poslovnih, trgovskih in obrtnih lokalov vzporedno s cesto. Kjer so bili bloki že podani z zazidavo v redkem naselju, je bila ta dokončno ^{do} izpolnjena. Središče okoliša med Cesto sv. Jerneja in Gasilsko cesto naj bi se rezerviralo za javne zgradbe, trg s parkom in igriščem. Regulacijski postopek za ta osnutek pa med vojno ni bil dovršen.¹²⁶

Izdelan je bil regulacijski osnutek za zazidavo Rakovniške dolinice, dela Rakovnika na južnem pobočju Golovca, vzhodno od posestva salezijskega zavoda in severovzhodno od javne poti, ki veže zasebno gozdno pot in poteka od gostilne Bavs ob Dolenjski cesti proti Golovcu. Ozemlje je bilo določeno za gradnjo enodružinskih hišic, ki ne bi smele presega-
ti višine enonadstropne hiše z dvema etažama nad kletjo. Celotno zemljišče je obsegalo okrog 120.000 m². Največja površina stavbišča bi bila 1000 m², izkoriščenje za zgradbe bi smelo znašati največ 30%. Regulacijski postopek med vojno ni bil zaključen.¹²⁷

Po odobrenem Plečnikovem regulacijskem načrtu svetokriškega okraja

iz 1.1929 je bil večji del zemljiškega kompleksa med Žalsko in Šmartinsko cesto s površino okrog 83.000 m² predviden za parke v okolici Žal in pokopališča. V območju pokopališča je bil Plečnikov načrt sicer že spremenjen zaradi tamkajšnje vrtnarije in zlasti s postavitvijo Žal.L.1941 pa je lastnik največjega dela zemljišča, predvidenega za park, prosil, da se mu ga dovoli parcelirati za stavbišča. Mestna občina je sprva parcelacijo odklanjala, sklicujoč se na obstoječi regulacijski načrt, na pritožbo zemljiškega lastnika pa je končno regulacijski načrt v pokopališkem okolišu spremenila. Komplex med Žalsko in Šmartinsko cesto je določila za stavbišča, zazidljiva z enonadstropnimi stanovanjskimi zgradbami v vrstnem sistemu. Del tega kompleksa pa bi se uporabil za javne komunikacije oziroma za parke in nasade. Komplex med Žalsko in Svetokriško cesto (Na Žalah) pa je bil določen za komunikacije in parke oziroma za pogrebne in pokopališke javne naprave. Pokrajinska uprava je spremembo regulacijskega načrta in uredb o izvajanju ter gradbeni pravilnik potrdila 10. julija 1944.¹²⁸

Ko je postala aktualna zazidava nekaterih še nezazidanih parcel v okolišu med Ilirsko in Škofjo (Rozmanovo) ulico ter Sv. Petra in Vidovdansko cesto se je izkazalo, da obstoječi regulacijski načrt iz 1.1896 ne ustreza novim zahtevam. Tehnični oddelek mestnega poglavarstva je izdelal za omenjeni okoliš nov regulacijski načrt, ki pa ga je gradbeni odbor nekoliko predrugačil. Bilo je v glavnem dvoje sprememb. Sv. Petra cesta (Trubarjeva) je bila v tem okolišu razširjena od 12 na 16 m. Obenem je bil opuščten način strnjene zadržave hiš ob robu ulic v zapadnem delu tega okoliša ter je bil namesto tega določen vrstni način s stavbnimi bloki, ki ležijo od severa proti jugu ter jih ločijo poti z vrtovi. Predlagani način je bil za Ljubljano nov, mogel bi se nekoliko primerjati z zazidavo Dukičevega bloka. Pokrajinska uprava je uredb o izvajanju sprememb in dopolnitev novega regulacijskega načrta potrdila 2. avgusta 1944.¹²⁹

Po odobrenem regulacijskem programu je bila na ozemlju opekarn v Kosezah predvidena namestitvev hrupne industrije. Na željo prizadetih posestnikov je bil 1.1943 izdelan nov osmutek, ki je spreminjal prvotni program. Pri tem je bilo postavljeno tudi vprašanje zazidave velikih jam, kjer so kopali ilovico za opekarne. Regulacijski osmutek je zajel ozemlje južno od cest Draga in Pod hribom od razcepa z Vodnikovo cesto na vzhodu, na zahodu pa do obstoječega malostanovanjskega naselja ob bivši opekarniški jami Stavbne družbe. Na jugu je regulacijsko območje omejeval obstoječi gozd ob Večni poti in pod Šišenskim vrhom. Na tem zemljišču je bilo projektirano mešano obrtno-industrijsko-stanovanjsko naselje. Industrijsko-obrtno naselje je bilo predvideno predvsem zato, da se obstoječe jame sanirajo v higienskem in estetskem pogledu. Vse naselje je bilo mišljeno kot redko naselje, vse zgradbe bi morale biti postavljene prostostoječe. Svet v opuščenih opekarniških jamah bi bil zazidljiv po izvedeni sanaciji edino s poslovnimi zgradbami, z industrijskimi in obrtnimi obratovalnicami. Stanovanjske hiše, največ enonadstropne, se bi smele graditi le zunaj jam na določenih prostorih. Izdelana sta bila uredba o izvajanju ~~regulacijskega~~ načrta za regulacijo in zazidavo ^{ter gradbeni pravilnik na zazidavo} omenjenega dela Zgornje Šiške, ki ju je odobril šef pokrajinske uprave. 130

Opombe.

1. Cod. III/77, fol. 108' sl., sklep obč. sveta 24. 6. 1919.

2. Reg. I fasc. 1783, XVI/1 št. 11.095/20; Cod. III/78, fol. 105 sl., sklep obč. sveta 17. 7. 1920; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe in dopolnitve regulačnega načrta za Ljubljano, v kolikor so bile od nadzorne oblasti odobrene od 5. julija 1919 do 16. dec. 1931, originali, št. 101.

3. V. Valenčič, Regulacijski načrt severnega dela Ljubljane, Kronika XVI/1968, str. 104 sl.

4. Reg. I fasc. 1529, fol. 392.

5. Reg. I fasc. 2080, fol. 787 in 789; Cod. III/79, fol. 10' sl., sklep obč. sveta 11. 1. 1921; Reg. I fasc. 1552, fol. 42, odobritev deželne vlade od 19. aprila 1921; Reg. IV B Izpremembe..., originali, št. 102. (gl. op. 2)

6. Reg. IV, št. 64.954/36.

7. Reg. I fasc. 1935, XVI/2 št. 3823/23; Cod. III/80, str. 116 sl., sklep obč. sveta 14. 5. 1923; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe..., originali, št. 103 (gl. op. 2).

8. Reg. I fasc. 1933, XVI/2 št. 5847/1922; Cod. III/79, fol. 383 sl., sklep obč. sveta 11. 4. 1922; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe..., originali, št. 104 (gl. op. 2)

9. Reg. I fasc. 1897, XVI/4b št. 20.245/1924; Cod. III/81, fol. 14, sklep gerentskega sveta 12. 12. 1924; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe..., originali, št. 108 (gl. op. 2).

10. Cod. IV/32, fol. 88', sklep gremija 25. 10. 1922; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe..., originali, št. 105 (gl. op. 2).

11. Reg. I fasc. 1935, XVI/2 št. 3823/23; Cod. III/80, str. 116 sl., sklep obč. sveta 14. 5. 1923; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe..., originali, št. 106 (gl. op. 2)

12. Reg. IV B fasc. 90, št. 78.503/36-št. 10.053/24; Cod. III/80, str. 192 sl., sklep obč. sveta 12. 7. 1923; št. 506 ^{spec. tar.}; Reg. IV B Izpremembe..., originali, št. 107 (gl. op. 2)

13. Reg. I fasc. 1937, XVI/2 št. 9298/25; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe..., originali, št. 109 (gl. op. 2).

14. Reg. I fasc. 1996, fol. 266-271; Cod. III/81, fol. 167' sl., sklep ^{gerentskega} obč. sveta 9. 4. 1926; Reg. IV B ^{spec. tar.} Izpremembe..., originali, št. 110 (gl. op. 2).

15. Reg. I fasc. 1999, fol. 95-99; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 112 (gl. op. 2),
16. Reg. IV B fasc. 90, št. 78. 503³⁶-št. 14. 901/28; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 113 (gl. op. 2).
17. Reg. I fasc. 1861, V/7b št. 27. 215/25; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 114 (gl. op. 2).
18. Reg. I fasc. 2000, fol. 18-27; Cod. III/83, str. 159, sklep obč. sveta 6. 3. 1928; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 115 (gl. op. 2).
19. Reg. I fasc. 2001, fol. 96-120; Cod. III/83, str. 386, sklep obč. sveta 5. 6. 1928; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 116 (gl. op. 2).
20. Cod. III/84, str. 510, ^bsklep obč. uprave 14. 5. 1929; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 117 (gl. op. 2).
21. Reg. I fasc. 2003, fol. 739-743; Cod. III/84, str. 509 sl., sklep obč. uprave 14. 5. 1929; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 118 in 119 (gl. op. 2).
22. Reg. I fasc. 2004, fol. 318-320; Cod. III/85, str. 605 sl., sklep obč. uprave 11. 6. 1929; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 120 (gl. op. 2).
23. Reg. I fasc. 1965, fol. 952-968; Cod. III/84, str. 446 sl., sklep obč. sveta 10. 7. 1928; Cod. III/84, str. 607 sl., sklep obč. uprave 11. 6. 1929; Reg. IV^{spec. fare.} B Izpremembe..., originali, št. 121 (gl. op. 2).
24. Cod. IV/31 - 1920, fol. 108 sl.
25. Reg. I fasc. 1931, XVI/1 št. 27. 490/1921.
26. Cod. III/83, str. 160, sklep obč. sveta 6. 3. 1928; Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 122 in 123 (gl. op. 2),
27. Cod. VIII/3, sklep gradbenega odseka 14. 10. 1929; Cod. III/85, str. 820 sl., seja 23. 7. 1929, str. 930 sl., sklep 25. 10. 1929.
28. Cod. VIII/4, seja 2. 1. 1933; Cod. III/90-1933, str. 81 sl.; ~~Cod. VIII~~ Cod. VIII/47a-1936, fol. 224 sl. in 343; Cod. VIII/51-1936, fol. 86.
29. Reg. IV^{spec. fare.}/B Izpremembe..., originali, št. 124 (gl. op. 2).

30.V.Valenčič,Regulacijski načrt severnega dela Ljubljane,Kronika XVI/1968,str.112.

31.Reg.IV B fasc.90,št.78.503/36-6992/1926.

32.Reg.IV B fasc.90,št.78.503/36-40.027/28;Cod.VIII/3,seja 30.4.1929,,str.7;Cod.III/84,sklep 14.5.1929;Zbirka načrtov mapi 00/7 in 00/29.Plečnikov načrt ~~javnih~~ Svetokriškega okraja je bil objavljen: Plečnik,Studija regulacije severnega dela Ljubljane,Dom in svet XLII/1929,str.91,V.Lenarčič,Razvoj Bežigrada,Naš Bežigrad,Ljubljana 1940,str.42,F.Tomažič,Talni načrt mesta Ljubljane,Kronika slovenskih mest IV/1937,str.99.

33.Reg.IV B fasc.35,št.20.961/33;Cod.III/85,str.954 sl.,1004; Cod.III/86,str.334 sl.,418 sl.

34.Cod.VIII/4,seja 18.11.1932,str.2 sl.;Cod.III/89,fol.409 sl., seja obč.uprave 30.11.1932;Reg.IV spec.fasc.Linhartova cesta,št. 55.030/33 z načrti;Reg.IV/B ^{Spec.fasc.} Izpremembe...,originali,št.125^(gl.op.2);Zbirka načrtov mapa 00/7,osnutki,in 00/20.

35.Studija regulacije Ljubljane in okolice.Projektiral Jože Plečnik.Risal Vinko Glanz.Dom in svet XLII/1929,priloga 4.V zbirki načrtov mapa 00/24 je načrt zapadnega dela mesta.Načrt je bil večkrat objavljen,tako Tomažič,n.o.m.str.98,F.Stele,Plečnikova Ljubljana,Kronika slovenskih mest VI/1939,str.228,V.Lenarčič,n.o.m.str.40.

36.Cod.VIII/3,seja 30.9.in 27.11.1929;Cod.III/85,str.1007 sl.

37.Reg.I fasc.1966,fol.70 sl.

38.^{Reg IV B št. 5482/1933;} Cod.VIII/3,seja 17.6.1931,str.4,seja 2.10.1931,str.2;Cod.III/88,1931,str.550 sl.

39.Reg.IV B fasc.30,št.5482/1933;Cod.VIII/4,seja gradbenega odseka 2.1.1933,str.3;Cod.III/90-1933,str.82 sl.;osnutek za regulacijo Emonske ceste tudi v Zbirki načrtov mapa 00/20.

40.V.Valenčič,Spremembe in dopolnitve ljubljanskega regulacijskega načrta iz leta 1896.Kronika XVI/1967,str.157.

41. Cod. VIII/3, seja 2.10.1931, str. 2.

42. Reg. IV spec. fasc. 23; Cod. VIII/4, seja 18.3.1932, str. 1 sl.; seja 8.4.1932, str. 2; seja 22.7.1932, str. 6; seja 21.10.1932, str. 5 sl.; Cod. III/89 str. 253 sl.; Cod. III/90-1933, str. 167 sl.; Cod. VIII/5, seja 15.10.1934, str. 3; Cod. III/92-1935, fol. 36'; Cod. VIII/47a-1936, fol. 62.

43. Reg. IV ^{fasc. 35,} št. 23.590/33 z načrtom; Cod. VIII/3, seja 2.10.1931, str. 1; Cod. VIII/4, seja gradbenega odseka 18.1.1933, str. 2; Cod. IV/34 - 1933, fol. 8; Cod. III/90-1933, str. 83 sl., 506 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 146 sl.; Cod. VIII/50-1941, fol. 269' sl.; Zbirka načrtov 00/9.

44. Cod. VIII/3, seja 9.2.1931, str. 4; seja 17.6.1931, str. 1 sl.; Cod. III/88-1931, str. 59 sl., 411 sl., 413, 416; načrt Reg. IV/B ^{spec. fasc.} Izpremembe..., originali (dejansko kopija) št. 126 ^(gl. o. p. 2); Zbirka načrtov ^{mapa} 00/19.

45. Reg. I fasc. 1966, fol. 71 sl., načrt fol. 121; Reg. IV B fasc. 72, št. 23.347/36 z načrtom; Cod. III/93-1936, fol. 103' sl.; osnutki v Zbirki načrtov mapa 00/20. Stele, n.o.m. str. 229 sl. s slikami načrta.

46. Reg. IV B fasc. 68, št. 7781/36 z načrtom; Cod. VIII/47a-1936, fol. 49, 351 sl., 356; Cod. VIII/48-1937, fol. 2 sl., 11, 29, 56 sl., 67, 71, 88 sl. 98, 105 sl., 157.

47. Zbirka načrtov, mapa 00/20, 25 in 26. Fr. Stele, Marijin trg, Kronika slovenskih mest IV/1937, str. 147-155.

48. Cod. VIII/6, seja 8.5.1935, str. 3 sl., 20.5.1935, str. 4 sl.; Cod. VIII/48-1937, fol. 107 in 126; Cod. VIII/7-1938, fol. 103', 538' sl., 544 sl.; Cod. VIII/52-1938, fol. 69', 103; Cod. VIII/8a-1939, fol. 7' sl., 15 sl., 19' sl., 42' sl., 55' sl., 71 sl., 99' sl., 119'; Cod. III/96-1939, fol. 128' sl.; Cod. VIII/54-1940, fol. 59' sl., 104; Cod. VIII/9-1940, fol. 41 sl., 94, 106 sl., 118'; Cod. III/97-1940, fol. 50'; Cod. VIII/50-1941, fol. 152' sl., 221 sl., 233' sl.; Reg. IV, št. 27.126/41, 56.696/41, 23.898/42, z načrti; Zbirka načrtov, mapa 00/27.

49. Reg. IV B fasc. 107, št. 35.235/37; Cod. VIII/48, fol. 199; Zbirka načrtov, mapa 04/1.

50. Cod. VIII/4, seja gradbenega odseka 11.9.1933, str. 3; 21, 11. 1933, str. 4; Cod. VIII/4/a-1936, fol. 204; Cod. III/93-1936, fol. 180' sl.; Zbirka načrtov, mapa 01/5.

51. Reg. IV št. 22.845/39, z načrti; Reg. IV spec. fasc. 4, Pokojninski sklad za nameščence Mestne hranilnice, št. 46.827/42, z načrti; ~~Cod. VIII/4~~ Cod. VIII/4, seja 26.1.1932, str. 2 sl.; Cod. VIII/4, seja gradb. odseka ~~32~~ 23.1.1933, str. 2 sl.; Cod. III/90-1933, str. 104 sl.; Cod. VIII/8a-1939, fol. 186 sl., 203 sl.; Cod. VIII/8b-1939, fol. 10 sl., 63' sl., 131', 159 sl., 175 sl.; Cod. VIII/9-1940, fol. 7' sl., 35' sl.; Cod. VIII/50-1941, fol. 8'; Zbirka načrtov, mapa 00/20.

52. Cod. VIII/48-1937, fol. 62 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 36 sl., 103 sl., 137'; Cod. VII/95-1938, fol. 153; Cod. VIII/8a-1939, fol. 48; Cod. VIII/8b-1939, fol. 63'; Cod. VIII/9-1940, fol. 195' sl., 275 sl.; Cod. III/97-1940, fol. 146' sl.; Cod. VIII/50-1941, fol. 21. al., 122, 146 al.; Zbirka načrtov, mapa 00/20.

53. Reg. IV št. 49.737/40; Reg. IV št. 28.195/41; Cod. VIII/7-1938, fol. 103' sl., 233' sl., 391 sl.; Cod. III/97-1940, fol. 61' sl.; Zbirka načrtov, mapa 21.

54. Reg. IV št. 66.985/41, z načrti; Cod. VIII/9-1940, fol. 49' in 179'; Cod. III/97-1940, fol. 110 sl.

55. Reg. IV B fasc. 35, št. 20.228/33 in 21.578/33 z načrti; ~~Cod. VIII/5~~ Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 29.5.1933, str. 1

~~56. Reg. IV^B spec. fasc. št. 180/484-1935; Cod. VIII/6, seja gradb. odbora 4.3.1935, str. 2, seja 27.3.1935, str. 1; Cod. VIII/47 a-1936, fol. 286 sl.; Zbirka načrtov, mapa 00/9.~~

56. Gradbeni zakon z dne 7. junija 1931, Službeni list kralj. banske uprave dravske banovine, št. 297/47 iz 1.1931; Pravilnik za izdelavo regulacijskih načrtov z dne 14. junija 1932, Službeni list, št. 650/78 iz 1.1932. Zakon in pravilnik vsebuje knjiga: Gradbeni predpisi, Priredil

Rajko Mulaček. Zbirka zakonov, izdaja društva "Pravnik", zvezek III., Ljubljana 1940.

57. Cod. III/88-1931, str. 431 sl.; Cod. VIII/3, seja 10. 8. 1931; Reg. IV B spec. fasc. 180/10, 12, 29, 47 -1932.

58. Reg. IV B spec. fasc. 180/85, 136-1933, z načrti; Cod. III/89-1932, str. 304 sl.; Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 29. 5. 1933, str. 2 sl.; ^{Cod. III/90-1933, str. 607 sl.}

59. Reg. IV B spec. fasc. 180/89-1933; Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 20. 2. 1933, str. 2 sl.

60. Reg. IV B spec. fasc. 180/137-1933, z načrti; Cod. VIII/4, seja gradb. odseka 12. 5. 1933, str. 7; Cod. III/90-1933, str. 600 sl.

61. Reg. IV B spec. fasc. 180/191-1933 z načrtom; Cod. VIII/4, seja gradb. odseka 19. 10. 1933, str. 1; Cod. III/90-1933, str. 807 sl.

62. Reg. IV B spec. fasc. 180/207-1933, z načrtom; Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 27. 2. 1933, str. 3.

63. Reg. IV B spec. fasc. 180/242-1934; Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 12. 2. 1934, str. 1 sl.

64. Službeni list banske uprave, št. 432/67 iz 1. 1933.

65. Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 6. 8. 1934, str. 5.

66. Reg. IV B spec. fasc. 180/442-1935, ~~xxxxxxixxiixxxx~~ ^{z načrti; Cod. VIII/6, seja}
gradb. odbora 4. 3. 1935, str. 2; ^{seja} 18. 11. 1935, str. 1

67. Reg. IV B spec. fasc. 180/484-1935, ^{z načrti;} Cod. VIII/6, seja gradb. odbora 4. 3. 1935, str. 2; seja 27. 3. 1935, str. 1; Cod. VIII/47 a-1936, fol. 286 sl.; Zbirka načrtov, mapa 00/9.

68. Reg. IV B št. 34.122/36, z načrti; Cod. VIII/4, seja gradb. odbora 18. 4. 1933, str. 4; Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 4. 9. 1933, str. 2 sl.; Zbirka načrtov, mapa 00/9.

69. Reg. IV B št. 34.122/36; Zbirka načrtov, mapa 00/9 in 00/29.

70. Službeni list banske uprave št. 525/77 iz 1. 1935.

71. Službeni list banske uprave št. 138/21 iz 1. 1938.

72. Cod. VIII/47 a-1936, fol. 119 sl.

73. Cod. VIII/47 a-1936, fol. 287; Cod. VIII/7-1938, fol. 299'; Reg. IV/B ^{Spec. fove.}
Izpremembe..., originali, I. Rakovec, Strokovno poročilo o geoloških razme-
rah širše ljubljanske okolice in obrobne ^(gl. v. 2) gričevja; Zbirka načrtov, ma-
pa 00/13, I. Rakovec, Gradbeno-geološka karta Ljubljane in okolice in geo-
loški profili.

74. Cod. VIII/47 a-1936, fol. 188 sl. in 287; Cod. VIII/7-1938, fol. 299'.

75. Cod. VIII/7-1938, fol. 299' sl.

76. Cod. VIII/7-1938, fol. 300' sl.

77. Cod. VIII/47 a-1936, fol. 169 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 16 sl.,
212 sl. in 303; Zbirka načrtov, mape 00/10, 11, 12, 13 in 14.

78. Cod. VIII/47 a-1936, fol. 142 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 15' in
303 sl.

79. Cod. VIII/7-1938, fol. 15' in 303'.

80. Cod. VIII/7-1938, fol. 15' sl., 303' sl. in 333'.

81. Cod. VIII/7-1938, fol. 304 sl.

82. Cod. VIII/47 a-1936, fol. 143 in 153 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 304'
in 334; Zbirka načrtov, mape 00/13 in 14.

83. Cod. VIII/7-1938, fol. 304' sl. in 334; Zbirka načrtov 00/13.

84. Cod. VIII/7-1938, fol. 305 sl. in 334 sl. V zapisnik~~u~~ so navedeni
podrobnejši viri in tudi količine v mesto uvoženega gradbenega materi-
ala.

85. Cod. VIII/47 a-1936, fol. 190 sl., 199 sl. in 245 sl.; Cod. VIII/48-
1937, fol. 26 sl.; Cod. VIII/49-1937, fol. 95 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 24 sl.,
308 sl. in 333 sl.; Zbirka načrtov, mapa 00/13.

86. Cod. VIII/49-1937, fol. 102 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 24', 231 sl., ~~in~~
~~333~~ 308' sl. in 335'; Cod. VIII/8 a-1939, fol. 58 sl.; Zbirka načrtov, ~~mapa~~
mape 00/13, 14 in 28.

87. Cod. VIII/7-1938, fol. 61, 231 sl. in 310; Cod. VIII/8 a-1939, fol.
58 sl.; Zbirka načrtov, mape 00/13, 14 in 28.

88. Cod. VIII/49-1937, fol. 105; Cod. VIII/7-1938, fol. 24' sl., 42', ~~in~~ 310' ^{sl.} in 335'; Cod. VIII/8 a-1939, fol. 58 sl.; Zbirka načrtov, mape 00/13, 14 in 28.

~~89. Cod. VIII/49-1937, fol. 105; Cod. VIII/7-1938, fol. 24' sl., 42' in 310' in 335';~~

~~89. Cod. VIII/49-1937, fol. 113 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 312 in 335';~~
Zbirka načrtov, mape 00/13, 14 in 28.

90. Cod. VIII/49-1937, fol. 114 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 312' in 335' sl.

91. Cod. VIII/49-1937, fol. 114'; Cod. VIII/7-1938, fol. 313.

92. Cod. VIII/7-1938, fol. 313.

93. Cod. VIII/49-1937, fol. 126'; Cod. VIII/7-1938, fol. 42' in 313.

94. Cod. VIII/7-1938, fol. 42, 68 sl., 313 sl. in 336; Cod. VIII/8 a-1939, fol. 59.

95. Cod. VIII/7-1938, fol. 42 in 313' sl.

96. Cod. VIII/49-1937, fol. 142 sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 314.

97. Cod. VIII/49-1937, fol. 142' sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 314 in 336.

98. Cod. VIII/49-1937, fol. 145' sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 314; Zbirka načrtov, mapi 00/13 in 14.

99. Cod. VIII/49-1937, fol. 146' sl.; Cod. VIII/7-1938, fol. 251 sl, 314' sl. in 336; Cod. VIII/8 a-1939, fol. 59' sl.; Zbirka načrtov, mapa 00/14.

100. Cod. VIII/49-1937, fol. 143 sl.

101. Cod. VIII/7-1938, fol. 61' sl., 231 sl. 256' sl, 325 sl.; Cod. VIII/8 a-1939, fol. 58 sl.; Zbirka načrtov, mapi 00/14 in 28.

102. Cod. VIII/7-1938, fol. 329 sl. in 336 sl.; Cod. VIII/8 a-1939, fol. 60; Zbirka načrtov, mape 00/11, 12, 13 in 14.

103. Cod. III/96-1939, fol. 47' sl.

104. Cod. VIII/9-1940, fol. 88 sl., 220 sl., 224 sl. in 343 sl.; Zbirka načrtov, mapa 00/14, načrti-pripomočki natečaja za izdelavo regulacijske skice za Ljubljano in okolico, 1940.

105. Reg. IV/B ^{spec. fan.} Izpremembe..., originali, poročilo M. Mušiča o razvojnem regulacijskem gradivu Ljubljane od 8.2.1943 (gl. op. 2).
106. Zbirka načrtov, mapa 00/15.
107. Reg. IV/B ^{spec. fan.} Izpremembe..., originali (gl. op. 2)
108. Cod. VIII/9-1940, fol. 394' sl.
109. Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 5.2.1934, str. 1; Reg. IV/B ^{spec. fan.} Izpremembe..., originali, Historiat regulacijskega načrta (gl. op. 2).
110. Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 12.2.1934, str. 1; Zbirka načrtov, mapa 00/8; PO II Zg. Pivka, fan. 25.
111. Reg. IV/B ^{spec. fan.} Izpremembe..., originali, Historiat regulacijskega načrta (gl. op. 2).
112. Reg. IV/B ^{spec. fan.} Izpremembe..., originali, Historiat regulacijskega načrta (gl. op. 2).
113. Cod. VIII/5, seja gradb. odbora 12.2.1934, str. 1; Zbirka načrtov, mapa 00/9.
114. Cod. VIII/7-1938, fol. 4 sl., 96 sl., 113' in 178 sl.; Cod. VIII/8 b-1939, fol. 63.
115. Cod. VIII/7-1938, fol. 7' sl. in 483' sl.
116. Cod. VIII/7-1938, fol. 30 sl., 90, 113' in 441 sl.
117. Cod. VIII/7-1938, fol. 49 sl. in 463' sl.
118. Cod. VIII/7-1938, fol. 53 sl. in 474 sl.
119. Cod. VIII/7-1938, fol. 68' sl. in 448' sl.
120. Cod. VIII/7-1938, fol. 147 sl., 165 sl. in 497 sl.
121. Cod. VIII/7-1938, fol. 166 sl.
122. Cod. VIII/7-1938, fol. 196 sl. in 470 sl.
123. Cod. VIII/49-1937, fol. 4 sl.
124. Reg. IV B št. 76.216/1939; ^{Cod. VIII/8 b-1939, fol. 173' sl.} Cod. VIII/9-1940, fol. 258' sl.; Zbirka načrtov, mapa 00/20.
125. Reg. IV B št. 19.493/42 z načrti.
126. Reg. IV B št. 38.035/43 z načrti; Zbirka načrtov, mapa 00/8.
127. Reg. IV B št. 31.306/44 z načrti.
128. Reg. IV B št. 29.473/44 z načrti; Cod. III/100-1944, str. 167.
129. Reg. IV B št. 32.601/44 z načrti; Cod. III/100-1944, str. 179.
130. Reg. IV B št. 38.036/43 in 31.276/44 z načrti; Cod. III/100-1944, str. 182.