

SPREMEMBE IN DOPOLNITVE LJUBLJANSKEGA REGULACIJSKEGA
NAČRTA IZ LETA 1896

VLADO VALENCIČ

I.

Že pri izdelavi splošnega regulacijskega načrta so se morali ozirati na lastninske pravice hišnih in zemljiških posestnikov. Zaradi njihovih ugovorov ni bilo mogoče uveljaviti nekaterih urbanistično koristnih predlogov, večkrat je bilo treba opustiti marsikatero željo ali zahtevo, ker bi bila izvedba za mestno občino preveliko finančno breme. Še bolj se je to pokazalo pri izvajanju že odobrenega regulacijskega načrta. Razen tega so tudi spremenjene razmere in potrebe zahtevale spremembe in dopolnitve.

V stari del mesta je regulacijski načrt posegal predvsem tam, kjer so to dopuščale posledice potresa. Večje število hiš je bilo porušenih oziroma so jih morali iz varnostnih razlogov odstraniti. Za ponovno gradnjo so bile predpisane nove stavbne črte tako, da bi se razširile nekatere preozke ulice, predvideno je bilo tudi porušenje posameznih stavb, da bi se preintenzivna zazidava redčila in bi se pridobil prostor za komunikacije. Toda tudi vsi taki načrti se niso dali uresničiti.

Po potrjenem regulacijskem načrtu bi se morala Stiška ulica prestaviti v podaljšano os Gornjega trga in bi postala zveza med Starim trgom in nabrežjem Ljubljane. V zvezi z regulacijo Ljubljane je bila predvidena razširitev nabrežja in preureditev za vozni promet. Prestavitvev Stiške ulice je zahtevala porušenje Stiškega dvorca. Bil je last verskega zaklada in v državni upravi. Država ga je sicer ponudila v nakup mestni občini, toda zahtevala je zanj nesprejemljivo ceno.¹ Ker torej ni bilo možnosti, da bi se Stiška ulica premaknila, je bila hišnemu lastniku ob južni strani, ko je gradil novo hišo na mestu stare, določena dotedanja stavbna črta. Ob tej priliki se je pojavil pomislek zoper ohranitev stavbne črte na drugi strani ulice pri Stiškem dvorcu, kajti ulica bi ostala široka le dobrih 8 m in po predpisih stavbnega reda ob njej novo zgrajena hiša ne bi smela imeti več kot eno nadstropje. Zato je bilo predlagano, naj se ulica razširi na 12 m, in določi nova stavbna črta na severni strani, kar bi šlo na račun Stiškega dvorca. Župan Hribar je bil proti razširitvi ulice, češ tako bi onemogočili potrebne adaptacije, ki jih je državna uprava nameravala izvesti. Tudi iz prometnih razlogov se mu razširitev ni zdela potrebna, razširjena sta že tako bila trg pred dvorcem in Trubarjeva ulica (med Levstikovim trgom in

šentjakobskim mostom). Njegov predlog, da ostane Stiška ulica v predpotresni širini, je občinski svet sprejel, čeprav so člani stavbnege odseka ugovarjali.² V tem primeru bi morali samo obžalovati, če bi bil regulacijski načrt izveden. Stiškega dvorca ne bi bilo več in tamkajšnji okoliš, ki je bil že znatno prizadet v svojem starem značaju po popotresnih obnovitvah, bi postal revnejši za nadaljnji spomenik baročne arhitekture. Zanimivo je tudi, da so se zagovorniki preložitve Stiške ulice tedaj sklicevali na slabo stavbno stanje Stiškega dvorca, ki je vsej okolici v kvar. Od tistega časa je preteklo 70 let, vendar zgradba stoji še danes in trenutno ne kaže, da je njen konec že prišel.

Korenito je hotel regulacijski načrt spremeniti situacijo na obrežju Ljubljane ob Čevljarškem mostu. Pet hiš od Židovske steze do Brega naj bi bilo porušenih, Čevljarska ulica bi se razširila do Ljubljane. Taka rešitev se je pokazala kot neizvedljiva, žal pa je bil načrt vendarle delno izveden in tako se nam je do danes ohranil neposrečen torzo. Pri izvajanju regulacije nabrežja ob Čevljarškem mostu je mestna uprava začela omahovati takoj potem, ko je regulacijski načrt sprejela. Lastnica tedanje hiše v Čevljarski ulici št. 3, Marija Czerny, je po potresu želela hišo obnoviti ter je prosila za določitev stavbne črte. Občinski svet je zavrgel misel na morebiten odkup hiše, ki je bila določena, da se poruši. Če bi jo odkupil, bi moral odkupiti tudi sosednje, takih stroškov pa mestna blagajna ni zmogla. Zato je določil stavbno črto na nabrežju in v Čevljarski ulici. Za regulirano nabrežje je bila predpisana širina petih metrov od Jurčičevega trga do Brega. Pri hišah na nabrežju bi morali napraviti arkade, ki bi služile za promet pešcev.³ Arkade so bile skoraj gotovo Fabianijeva zamisel. V poročilu k osnutku svojega regulacijskega načrta je priporočal, naj bi bila ob bregovih Ljubljane prosta pot. Da ne bi bili zemljiški posestniki preveč prizadeti ter stavbne parcele preveč okrnjene, naj bi hiše ob bregovih imele arkade, kar bi poleg praktične koristi imelo — če bi bile dosledno izvedene — tudi estetske prednosti.⁴ Marija Czerny ni pristala na pogoje, ki so ji bili postavljeni za prezidavo, nato ji je bilo dovoljeno le popravilo hiše po stanju in v stavbni črti, kakor je bila pred potresom in brez ozira na regulacijski načrt, ki je ostal glede nabrežja Ljubljane še naprej v velja-

vi. Tak sklep je bil utemeljen z ugotovitvijo, da regulacija tega mestnega dela ni nujna in da se brez škode za nekaj let odloži.⁵ Dovoljenje za popravilo hiše je bilo pozneje nekoliko razširjeno, proti Ljubljani bi hiša smela biti nadzidana s tretjim nadstropjem. Vendar Marija Czerny nameravanih popravil ni izvedla, hiša je kmalu nato prešla v last Kranjske hranilnice. Nova lastnica je hišo leta 1901 ponudila brezplačno mestni občini s pogojem, da do konca leta 1911 uredi tamkašnje nabrežje in v ta namen odkupi še druge hiše. Ponudba je bila zelo ugodna, toda kljub temu je občinski svet ni sprejel, ker bi porušenje vseh hiš med Jurčičevim trgom in Bregom zahtevalo prevelike finančne žrtve. Prometne razmere niso zahtevale preureditve nabrežja, olupševalni nameni pa velikih stroškov ne bi opravičili, zato so misel na porušenje hiš opustili.⁶

Kranjska hranilnica je kmalu po odklonitvi svoje ponudbe hišo prodala ljubljanskemu trgovcu Alojziju Lillegu; njegov namen je bil, da jo v večjem obsegu prezida. Trakt na Čevljarsko ulico bi obdržal in v pritličju uredil prodajalno, v obeh nadstropjih pa stanovanja. Del hiše proti Ljubljani bi porušil in zgradil prizidek s skladiščem in hlevom. Hiši bi dal

novi zunanji lice, načrt kaže, da bi dobila secesijsko fasado. Tedaj je občinski svet spremenil svoj nekdanji sklep o stavbni črti na nabrežju in načinu zazidave. Zahtevo po arkadah je opustil; da bi pridobil za promet dovolj široko komunikacijo, je stavbno črto premaknil za tri metre proti zahodu in tako dosegel za nabrežje širino 8 m, kolikor je bila določena tudi že pri nekaterih drugih hišah na današnjem Hribarjevem nabrežju. Projektirane arkade so bile opuščene zato, da bi bilo celo nabrežje enotno urejeno. Tudi v Čevljarski ulici je bila določena nova stavbna črta in sicer tako, da bi bila ulica 10 m široka. S tem sklepom je občinski svet spremenil regulacijski načrt glede nabrežja Ljubljane in Čevljarske ulice ter si je za to spremembo preskrbel odobritev deželne vlade.⁷ Hišni lastnik, ki je hotel sprednji trakt hiše ohraniti, ni sprejel pogojev občinskega sveta, tudi glede odškodnine za zemljišče, ki bi ga moral odstopiti mestu za razširitev nabrežja in Čevljarske ulice, ni prišlo do soglasja. Zoper odklonitev dovoljenja po magistratnem gremiju je Lilleg vložil pritožbo na občinski svet. Stavbni odsek je — ker se Čevljarska ulica po njegovem mnenju v bližnji bodočnosti ne bo regulirala — priporočal dovoljenje za prezidavo. Temu



Obrežje Ljubljane od Brega proti Čevljarskemu mostu z Obrezovo hišo pred porušitvijo, MALj, Foto II/4

pa je nasprotoval župan Hribar, ki je bil proti gradnji hleva in kolarnice na nabrežju, kar bi kazilo sicer slikovit in prijeten pogled s Čevljarskega mostu po Ljubljani. Pritožbe najbrž namenoma ni predložil v odločitev občinskemu svetu, temveč jo je zadržal ter dal leta 1906 nerešeno odložiti k spisom.⁸ Na ta način je hotel preprečiti, da bi bila onemogočena morebitna poznejša regulacija nabrežja po prvotnem regulacijskem načrtu. Lastnik je dal hišo še pred prvo svetovno vojno porušiti, stavbišče je ostalo do danes nezazidano.

Čeprav ni bilo več namena porušiti hiši, ki sta stali tik ob Ljubljani na Novem trgu, se je to vendar zgodilo. Leta 1913 so poglobljali strugo Ljubljani ter gradili obrežne zidove. V obeh hišah na Novem trgu so zaradi poglobitve struge in zabijanja pilotov zidovi in stropi razpokali in je odpadal omet, hiša št. 7 se je začela podsediti. Mestni magistrat je najprej izdal lastnici Bretl-Naglas nalog za deložacijo strank, nato pa je zahteval, da se hiša podre. Ker lastnica zahtevi ni ugodila, jo je dalo mesto porušiti na njene stroške. Kmalu nato je bila odstranjena iz varnostnih razlogov tudi hiša št. 8, last dedičev Karla Obreze. Lastnikom obeh porušenihiš je Glavni odbor za osuševanje Barja, izvajalec regulacijskih del na Ljubljani, izplačal odškodnino.⁹ Stavbišči sta ostali hišnim posestnikom, ker pa ti niso imeli namena, da bi tam gradili, so jih prodali mestni občini. Mesto je prvotno mislilo, da bi stavbišča prodalo za zazidavo, toda to misel je opustilo ter zemljišče uporabilo za razširitev ceste ob obrežju.¹⁰

Širina Židovske steze je bila prvotno določena na 7 m od Židovske do Vegove ulice. Na prošnjo deželnega odbora je bil ob gradnji novega deželnega dvorca podaljšek Židovske steze, sedanje Peternelelove ulice, razširjen na 16 m.¹¹ Tudi na željo deželnega odbora je bil spremenjen regulacijski načrt za stavbišče med Gosposko, Vegovo in Knežjo (Turjaško) ulico ter Valvasorjevim trgom (Trgom francoske revolucije). Leta 1910 se je deželni odbor ukvarjal z načrtom, da bi na stavbišču porušenega dvorca kneza Auersperga (sedaj Univerzitetna knjižnica) zgradil poslopje za deželne urade. Regulacijski načrt za ta okoliš mu ni povsem ustrezal in je bila na njegovo željo Turjaška ulica zožena od 15 na 13,5 m, vpahnjeni vogal ob stiku Turjaške in Vegove ulice je bil opuščen, na Trgu francoske revolucije pa je ostala odločilna obstoječa stavbna črta obeh hiš nasproti križevniške cerkve.¹² Leta 1902 je bilo sklenjeno, da se uredijo nasedi pred hišami ob vzhodni strani Vegove ulice od Peternelelove do Turjaške ulice.¹³ Stari

rimski in mestni zid je bil določen kot vzhodna stavbna črta od Turjaške ulice do Trga francoske revolucije. Zavrtnjen pa je bil nasvet magistrata, naj bi na mestnem zidu napravili in vzdrževali nasade.¹⁴

Južna stavbna črta Trubarjeve ulice (od Levstikovega trga do šentjakobskega mostu) ob Virantovem vrtu je bila usmerjena po severozahodnem vogalu Gruberjeve palače.¹⁵ Vožarskemu potu in Zvonarski ulici je bila določena širina 12 m. Leta 1914, ko je bilo zemljišče med obema ulicama parcelirano, je občinski svet regulacijski načrt spremenil, ulici je zožil na 8 m, le podaljšek Zvonarske ulice do obrežja na Prulah naj bi bil 12 m širok. Toda deželna vlada spremembe za Zvonarsko ulico ni odobrila, zahtevala je, naj ostane v regulacijskem načrtu določena širina.¹⁶

II.

Več pomembnih sprememb in dopolnitev je bilo potrebnih v *okolišju med Cankarjevo cesto, Čopovo ulico in Prešernovim trgom, železniško progo in postajo ter Moša Pijadejevo ulico*. Ta del mesta je bil tedaj še redko zazidan, v njem so se razprostirali obsežni vrtovi in travniki. Zaradi ugodne lege med železniško postajo in mestnim središčem ter na križišču dveh glavnih cest, Dunajske in Celovške, je ob rasti mesta postal posebno privlačen za nove stavbe. Med temi je bila največja in najvažnejša sodna palača, na katero se je bilo treba v marsikaterem pogledu ozirati pri urbanistični ureditvi tega okoliša. Ko se je sodna uprava odločila, da bo gradila sodno palačo z jetnišnico na zemljišču Zeschkovih dedičev ob sedanji Miklošičevi cesti med Dolgo (sedaj Dalmatinovo) in Predilno (Pražakovo) ulico, je občinski svetnik Hraský predlagal, naj občinski svet odločitev glede lokacije nove stavbe odloži, dokler ne bo odobren regulacijski načrt, ki je bil tedaj v razpravi. Večina pa s tem ni soglašala, menila je, da je gradnjo tako pomembnega poslopja treba pospešiti. Da bi sodni upravi ustregel, je občinski svet sklenil opustiti projektirano ulico v poteku današnje Tavčarjeve med Dunajsko cesto in Kolodvorsko ulico, če bi bil tudi ta prostor potreben za gradnjo palače. Dolgo ulico, ki je bila prvotno projektirana v širini 12 m, bi razširili na najmanj 20 m. Mestna občina se je zavezala, da bo Dolgo ulico takoj razširila, in je obljubila, da bo skušala čimprej odpreti cesto od Frančiškanske ulice (tedaj je potekala po Nazorjevi ulici in Miklošičevi cesti ob frančiškanski cerkvi) do Ceste na južno železnico (danes Trg Osvobodilne fronte). Izjavila je tudi, da se bo izogibala vsaki

dvoriščni zid in zid skladišča. Verovškove trgovine. S stavbama, ki sta bili pozneje zgrajeni, Vzajemna posojilnica leta 1922 in Dom sindikatov pred nekaj leti, je sicer sedaj trg zaključen, seveda ne tako, kot si je mogoče zamisliti Fabiani, ko je zanj napravil načrt.

Zaradi obsežnosti in monumentalnosti sodne palače z zgradbo za porotne razprave in jetnišnico se je bilo treba na njeno arhitekturo ozirati tudi pri določanju in urejanju komunikacij v tamkajšnjem okolju. V regulacijskem načrtu sta bili predvideni ulici v poteku današnje Trdinove od Dunajske ceste do sodnega poslopja ter od Miklošičeve ceste v poteku današnje Čufarjeve ulice do Šmartinske ceste oziroma do Vodmata. Prvotno sta bili projektirani v širini 12 m, toda pozneje so ulico od Miklošičeve ceste do Radeckega (Vidovdanske) ceste in proti Vodmatu namerali razširiti na 16 m glede na pomen, ki so ga ji hoteli dati kot cesti, ki naj bi vezala zahodni del mesta z vzhodnim. Razširitve pa niso izvedli, ker so se pojavile ovire. Zemljiški posestniki ob trasi ulice, ki bi morali zanjo odstopiti zemljišče, so pritiskali na mesto, naj bi ostalo pri širini 12 m. Kmalu se je tudi izkazalo, da ulice, kot so si jo zamislili tja do Vodmata, v doglednem času ne bo mogoče odpreti. Tudi ne bi imela pričakovanega prometnega pomena, zato je občinski svet pristal na prvotno določeno širino 12 m. Predpisal pa je — zaradi morebitne razširitve — pred vsemi novimi zgradbami na južni strani ulice, ki bi potekala trenutno le med Kolodvorsko in Pristavsko (Kotnikovo) ulico, vrtove v širini 2,5 m.²⁴ Za uskladitev osi stranskega vhoda na Miklošičevi cesti z osjo Čopove ulice (sedaj Čufarjeve) je bila sodna palača pomaknjena za približno štiri metre dalj od Tavčarjeve ulice, kot pa je bil prvotno namen njenega stavbnega vodstva. Zato je bil za prav toliko razširjen prostor z nasadi pred palačo, kar pa je bilo le koristno, ker je dalo večji poudarek monumentalnosti glavne fasade.²⁵ Ker je bila jetnišnica z upravnim poslopjem pred leti porušena, je sedaj mogoče združiti Trdinovo in Čufarjevo ulico. Načrt o zvezi med zahodnim in vzhodnim delom mesta po tej ulici je bil dokončno pokopan leta 1938 s sklepom, da se Čopova ulica med Kotnikovo ulico in Vidovdansko cesto opusti.²⁶ Trdinova ulica je bila urejena obenem s parcelacijo severnega dela zemljišča, ki je pripadalo nekdanji bolnišnici na Ajdovščini. Za novo cesto je prosil tedanji lastnik Josip Gorup, da bi pridobil ugodnejša stavbišča. Z odobritvijo parcelacije je občinski svet sklenil napraviti 14 m široko ulico, položeno pravokotno na

Dunajsko cesto in v os stranskega vhoda sodnega poslopja v Cigaletovi ulici.²⁷

V zvezi z gradnjo sodne palače je bila ureditelj Miklošičeve ceste, zveze s starim mestom; po njej je imel biti speljan tudi kanal za odvajanje odpadnih in meteornih vod v Ljubljano. Stavba se je že bližala dovršitvi, mestna občina pa še ni pridobila sveta za cesto. Da bi to pospešila, je sodna uprava prispevala 10.000 kron za nakup Bambergovega zemljišča.²⁸ Težave so bile z ureditvijo Miklošičeve ceste ob frančiškanski cerkvi. Ker je svet proti Ljubljani precej padal, so ga za novo cestišče odkopali, da so klanec ob cerkvi napravili položnejši. Zoper odkop cerkvenih temeljev in napravo hodnika ob cerkvi pa sta ugovarjala deželna vlada kot cerkveni patron in župni urad; ni bila namreč izključena nevarnost, da bi zid počil. Mestni magistrat je sicer označil stavbna pravila, na katera se je deželna vlada sklicevala pri svojem ugovoru, za zastarela, vendar je potem, ko je statični račun inženirja Försterja pokazal, da pritisk presega navadno za tak temelj določeno mejo, opustil načrt o ureditvi pločnika poleg cerkvenega zidu v nivoju cestišča. Nato je bil zgrajen ob cerkvi kot nekakšna rampa nad višino ceste po načrtu arhitekta Fabianija sedanji hodnik za pešce. Tedaj je bil napravljen tudi prizidek pri stranskem vhodu v cerkev.²⁹ Miklošičeva cesta je bila prvotno odprta le do Pražakove ulice. Podaljšanju do Ceste na južno železnico so stale napoti zgradbe bombažne predilnice. Iz prometnih razlogov je bilo podaljšanje ceste do kolodvora sicer že tedaj potrebno in mestna občina je večkrat brezuspešno poskušala pridobiti za napravo ceste potrebno zemljišče od bombažne predilnice po sprejemljivih pogojih.³⁰ Leta 1912 je predilnica ustavila obratovanje, pet let pozneje pa je svoje zemljišče razdelila za stavbišča. Po parcelacijskih pogojih je morala za podaljšanje Miklošičeve ceste ter za razširitev Ceste na južno železnico in Kolodvorske ulice določen svet brezplačno odstopiti mestni občini. Toda šele konec leta 1920 so bile porušene zgradbe na zemljišču, kjer je imela potekati cesta. Pretekli sta skoraj še dve leti, preden je bila Miklošičeva cesta odprta do Ceste na južno železnico. Ta cesta je bila last južne železnice, njej je pripadal kos zemljišča, po katerem je imela biti speljana Miklošičeva cesta. Šele po dolgih pogajanjih je bil dosežen sporazum med mestno občino in južno železnico, ki je omogočil, da je bil načrt Miklošičeve ceste v celoti izveden.³¹

Za Dolgo ulico je regulacijski načrt določal širino 18 m, dasi je občinski svet takrat, ko so mislili, da bo sodna palača stala ob tej ulici,

sprejel predlog, naj bi bila široka 20 m. Pogajanja z zemljiškimi lastniki, ki bi morali odstopiti del svojih zemljišč za razširitev Dolge ulice, so pokazala, da zahteva izvedba ulice v obsegu regulacijskega načrta od mestne občine prevelike finančne žrtve. Zato so jo zožili na 16 m. Ob stiku Dalmatinove in Tavčarjeve ulice s Kolodvorsko je regulacijski načrt po zamisli arhitekta Fabianija predvideval manjši trg. Iz istega razloga kot zožitev Dolge ulice je bila sklenjena tudi opustitev tega trga, obenem je bila določena širina Kolodvorske ulice s 14 m.³²

Z ovirami je bila združena tudi regulacija Predilne ulice. Za to ulico je bila prvotno določena širina 14 m. Ob gradnji Grajžarjeve hiše (danes stoji le del ob Pražakovi ulici, trakt hiše ob Titovi cesti je bil porušen, ko so zgradili podvoz) je bila severna regulacijska črta ulice spremenjena in sicer je bila pomaknjena proti severu, na južni strani pa je ostala ista. Širina ceste se je tako povečala na 22,5 m in je bila za to ulico v primeri z drugimi neprimerna. Zato je bilo takrat, ko so gradili sodno palačo, sklenjeno, južno stavbno črto v Predilni ulici pomakniti toliko proti severu, da bo ulica le 16 m široka.³³ Deželno sodišče se je pritožilo zoper spremembo prvotne stavbne črte, katere so se pri gradnji dejansko držali. Zaradi te spremembe so morali razširiti vrt pred obzidjem jetnišničnega dvorišča. Občinski svet je ostal pri sklepu o zožitvi in tudi deželna vlada je pritožbo zavrnila, ker zoper izpodbijano stavbno črto ni bilo ne tehničnih ne sanitarnih pomislov ter je bila glede na javne koristi dopustna. V svoji odločbi je deželna vlada ugotovila, da je s premaknitvijo stavbne črte ostal sodnemu erarju kos neizkoriščenega zemljišča zunaj dograjenega obzidja. Postopek magistrata, ki je stavbno črto prepozno določil in tako preprečil, da bi bilo zemljišče za sodne zgradbe v polnem obsegu izkoriščeno, je deželna vlada označila kot neodgovoren.³⁴

Leta 1900 je bila odobrena parcelacija zemljišča, kjer je nekaj stala deželna bolnišnica (med Titovo cesto, Dalmatinovo in Tavčarjevo ulico ter trgov pred sodno palačo) in ga je od dežele kupil Josip Gorup ter ga nato podaril mestni občini za višjo deklinško šolo. To zemljišče je bilo razdeljeno na deset stavbnih parcel; sklenjeno je bilo, da se prodajo na javni dražbi, skupilo pa se bo porabilo v namen, ki ga je določil Gorup. Obenem s parcelacijo je bila spremenjena regulacijska črta, bila je preložena približno 22 m proti zahodu do trase Dunajske (Titove) ceste. Tako je bilo pridobljenih skoraj 1200 m² stavbišč. Določeni so bili tudi zazidalni pogoji. Na vseh stav-

biščih naj bi se zgradile dvo- ali trinadstropne stavbe v isti višini. Fasade naj bi bile enakolične, predpisal bi jih magistrat.³⁵

Kolizejsko (Puharjevo) ulico bi bilo treba po regulacijskem načrtu razširiti na 12 m, tedaj je bila namreč le nekaj metrov široka pot med Frölichovo in Smoletovo hišo. Speljana naj bi bila tako, da bi zadela Dunajsko cesto nasproti hiše trgovcev Schneiderja in Verovška (sedaj Titova cesta št. 24). Ulica ne bi bila ravna, temveč bi se lomila, tudi ne bi tekla vzporedno s sedanjo Kidričevo ulico. Če naj bi se izvedla po regulacijskem načrtu, bi bilo treba porušiti tri hiše in dve gospodarski poslopji. Stavbna bloka, nastala ob ulici, bi imela obliko nepravilnega četverokotnika. Stroški za izvedbo ulice bi bili veliki, načrt v doglednem času ne bi bil izvedljiv. Zato je bil regulacijski načrt spremenjen tako, da bi Kolizejska ulica zadela Dunajsko cesto nasproti sredine Mathianove hiše (sedaj Titova cesta št. 22), ulica bi bila ravna, stavbna bloka bi imela pravilnejšo obliko. Porušiti bi bilo treba le eno stavbo. Toda lastnica hiše, ki naj bi bila deloma porušena, se je pritožila proti tej spremembi. Deželna vlada spremenjenega regulacijskega načrta ni odobrila, odločila je, naj ostane stara smer Kolizejske ulice, za katero govori tudi lega Dalmatinove ulice, ki jo nekako nadaljuje.³⁶ Sedaj, ko so bile porušene vse stavbe, ki so svojčas ovirale izvedbo Kolizejske ulice, je sicer speljana v stiku s Titovo cesto tako, kot je določal prvotni regulacijski načrt. Nima pa seveda prvotno zamišljene prometne funkcije, kajti za promet, ki bi se nadaljeval v Dalmatinovo ulico, ne pride v poštev.

V tem okolišju je treba omeniti še spremembo na zemljišču med Cankarjevo cesto in Puharjevo ulico ter Titovo cesto in Prežihovo ulico. Del tega zemljišča med Cankarjevo cesto in Kidričevo ulico je pripadal vojaški bolnišnici ter vojaškemu oskrbovališču. Mestna občina se je že od leta 1872 prizadevala, da bi to zemljišče pridobila. Odstranitev starih zgradb je bila zaželena iz higienskih in požarnovarnostnih razlogov. Stale so tudi na prometnem kraju, prostor je bil potreben za razširitev mesta v tem okolišju.³⁷ Mestna občina je ponudila vojaškemu erarju v zameno stavbišče in vsoto v gotovini. Toda vsa prizadevanja pri vladi ter celo dvakratno posredovanje mestne deputacije pri vladarju je bilo brezuspešno. Šele leta 1907 je vojaška uprava zgradbo vojne bolnišnice in oskrbovališča prepustila mestni občini, ki je morala v zameno zgraditi novo vojaško oskrbovališče. Za zemljišče je bil izdelan parcelacijski načrt z novimi regulacijskimi in stavbnimi črtami.³⁸ Na

tem zemljišču ob Dunajski cesti si je Fabiani zamislil trg, ki ga je regulacijski načrt sprejel, vendar te zamisli tedaj, ko je bila prilika, niso izvedli, najbrž iz finančnih razlogov.

III.

V mestnem delu *južno od Cankarjeve ceste, v Gradišču, Krakovem in Trnovem* je bil regulacijski načrt le glede nekaterih ulic nebitveno spremenjen. Za Rimsko cesto je bila določena širina 14 m, toda niso bili odpravljene ovinki, kar je bila brez dvoma pomanjkljivost za eno izmed takrat najbolj prometnih cest, ki je vodila v notranjost mesta. Predvidena je bila tudi razširitev trga Pred igriščem (Borštnikovega trga). Za izvedbo regulacijskega načrta glede Rimske ceste bi bilo treba odkupiti dele sedmih hiš, kar bi bilo združeno s precejšnjimi stroški. Občinski svetovalec, član stavbnega odseka, inženir Žužek, je sam napravil osnutek za regulacijo, ki je prizadela le dva zemljiška lastnika in je bila znatno cenejša. Po tem osnutku je bila spremenjena trasa od Tržaške ceste do Igriške ulice, po tej trasi je cesta potekala v ravni črti ter se le na trgu Pred igriščem nekoliko lomila. Osnutek inženirja Žužka je bil sprejet in Rimsko cesta je bila po njem regulirana.³⁹

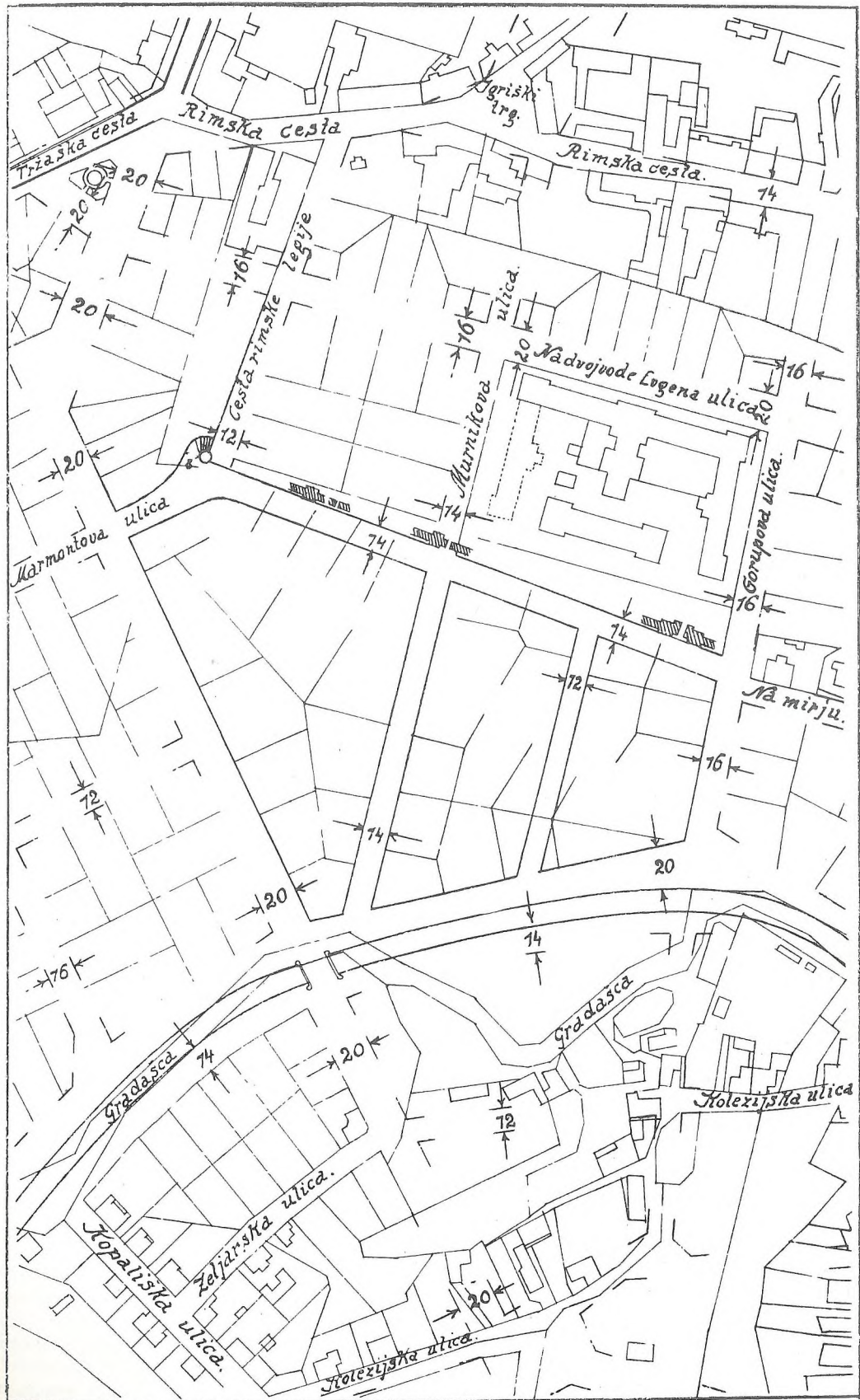
Leta 1909 je bilo v Gradišču na zemljišču Kranjske hranilnice zgrajeno nemško gledališče (sedaj Drama). Nemško gledališko društvo se je prvotno zanimalo za stavbišče na prostoru nekdanje vojaške bolnišnice in oskrbovališča med Beethovnovi, Gledališko in Kidričevo ulico ter Cankarjevo cesto, vendar se je premislilo.⁴⁰ Kmalu po zgraditvi nemškega gledališča je Kranjska hranilnica sklenila zidati stanovanjski hiši na zemljišču v Gregorčičevi ulici. Tedaj je prosila, naj se zoži ulica za gledališčem, ki se je imenovala Cesarja Avgusta ulica, od 12 na 9 m ter se ji dovoli napraviti vrtove pred hišami v obeh ulicah. Kranjski hranilnici je bilo ugodeno in sprememba regulacijskega načrta odobrena. Ker pa je bila ulica med stanovanjskima hišama Kranjske hranilnice in gledališčem za javni promet brez pomena, služila je le trem zgradbam ob njej, je bila leta 1914 Cesarja Avgusta ulica na prošnjem Kranjske hranilnice opuščena, zemljišče pa prepuščeno hranilnici, ki je za to odstopila mestni občini zemljišče, potrebno za razširitev Gradišča. Za gledališčem je ostala štiri metre široka zasebna pot, ki pa je morala biti vedno dostopna gledališkemu društvu, gasilcem ter javnim in varnostnim organom.⁴¹

V zvezi s parcelacijo zemljišča Kranjske stavbne družbe ob Levstikovi ulici je bil spre-

menjen regulacijski načrt okoliša med Erjavčevo in Levstikovo ulico, železniško progo ter tobačno tovarno. Opuščen je bil okrogli trg ob stiku Levstikove ulice z ulico Na Vrtači, projektirana cesta ob Tobačni tovarni je bila zožena od 16 na 12 m, cesta ob železniški progi od Erjavčeve ulice do tobačne tovarne pa od 14 oziroma 16 tudi na 12 m. Za stavbni blok ob tobačni tovarni ter ob progi južne železnice je bil določen odprt stavbni sistem z vrtovi pred hišami; prej taki vrtovi niso bili projektirani.⁴²

Več problemov je mestu postavljala regulacija Mirja, zlasti Aškerčeve ceste, kar je bilo v zvezi z zgradbo obrtne šole. Komenda nemškega viteškega reda, največji zemljiški posestnik na Mirju, je leta 1899 predložila mestni občini v odobritev parcelacijski načrt za svoja zemljišča. Ta posest se je razprostirala med Rimsko cesto na severu in Gradaščico na jugu, na vzhodu je segala do Emonske ceste, na zahodu pa do Lepega potu. Merila je okrog 16 ha, od teh je nad 4 ha odpadlo na ceste, ostalo pa je bilo razdeljeno na 11 skupin s 112 stavbnimi parcelami. Parcelacijski načrt je bil odobren le, kolikor se je skladal z odobrenim regulacijskim načrtom. Zavrtna je bila razdelitev stavbnega bloka med današnjo Murnikovo in Gorupovo ulico, Aškerčevo cesto ter projektirano, a neizvedeno ulico, ki bi potekala od jugozahodnega vogala rimskega obzidja poševno čez Mirje proti Gradaščici, kjer bi se stikala z Gorupovo ulico. Za ta stavbni blok naj bi komenda predložila nov parcelacijski načrt. Sklenjeno je bilo, naj se severna stran podaljšane Zoisove (sedaj Aškerčeve) ceste zazida v strnjenem, drugod pa v prostem odprtem sistemu brez vrtov pred hišami. Za današnjo Snežniško ulico je bila določena nova regulacijska črta.⁴³ Ta parcelacijski načrt še ni predvideval gradnje poslopja za obrtno šolo.

Mestna občina je že nekaj let začela intenzivno podpirati prizadevanja za preureditev in razširitev tedanjih strokovnih šol v državno obrtno šolo mehanično-tehnične smeri. Leta 1897 je občinski svet sklenil zgraditi za tako šolo primerno poslopje. Tedaj se je pojavilo tudi vprašanje lokacije. Prebivalci šentjakobskega okraja so zahtevali, naj bi bila obrtna šola v njihovem okolišu; razen kaznilnice na Žabjaku, ki je imela biti opuščena, so predlagali nekatera zemljišča na Prulah. Obrtna šola naj bi bila šentjakobskemu okolišu nadomestilo za deželno sodišče, ki se je imelo izseliti v drug del mesta. Mestni magistrat se je sicer že v začetku zavzemal za Mirje in občinski svet je sklenil, da bo sprejel ponudbo križevniškega reda za nakup sveta



Regulacijski načrt za Mirje 1914, MALj, A. Spremembe in dopolnitve regulacijskega načrta za Ljubljano

ob podaljšani Gorupovi ulici. Toda Šentjakobčani so to preprečili in dosegli, da je bil sklep o nakupu zemljišča na Mirju preklican in je mestna občina kupila Koslerjevo zemljišče na Prulah.⁴⁴ Preteklo je več let, preden so bili napravljeni in odobreni načrti za zgradbo obrtne šole in rešeno vprašanje financiranja. Ko pa naj bi že začeli graditi, je ministrstvo za javna dela zavrnilo stavbišče na Prulah zaradi mokrih tal in mivke kot neprimerno. Tedaj se je občinski svet ponovno odločil za Mirje, kjer so leta 1909 pričeli graditi.⁴⁵ Tudi tu se je pokazalo, da je svet, kjer so gradili, iz navoza in mivke ter visoka talna voda. Treba je bilo ojačati temelje, kar je občutno povišalo stavbne stroške.⁴⁶ Gradnja tako obsežnega poslopja je zahtevala za njen okoliš nekaj sprememb v regulacijskem načrtu. Za projektirano cesto, ob kateri naj bi poslopje stalo (sedanja Aškerčeva cesta), je bila določena širina 16 m. Pri višini šolskega poslopja, ki bi doseglo 20 m, monumentalni izvedbi glavne fasade in zaradi svetlobe šolskih prostorov projektirana širina ne bi zadoščala. Zato je bilo sklenjeno, da se kot podaljšek Zoisove ceste razširi na njeno širino, to je na 24 m.⁴⁷ Vendar pri tej širini ni ostalo. Nemški viteški red je tej širini ugovarjal, nato je bila širina zmanjšana od Emonske ceste do Murnikove ulice na 20 m, od tod do Tržaške ceste, kjer bi nastal trivogelni trg, pa na 16 m. Nova ulica — najprej so jo po šolskem posloplju imenovali Obrtna ulica, pozneje je bila preimenovana po velikem mojstru nemškega viteškega reda v Nadvojvode Evgena cesto — je bila prvotno izvedena le od Gorupove do Snežniške ulice.⁴⁸ V celoti — od Emonske do Tržaške ceste — je bila izvedena mnogo pozneje; zvezo s Zoisovo cesto, toda v skrčeni širini, je dobila leta 1924, s Tržaško pa leta 1933. V vsej regulirani širini je bila med Emonsko cesto in Gorupovo ulico odprta šele leta 1937. Na obeh koncih Aškerčeve ceste je bilo treba zemljišče za cesto odkupiti; le s težavo je prišlo do soglasja glede odkupne cene med mestno občino ter zemljiškimi lastniki.⁴⁹

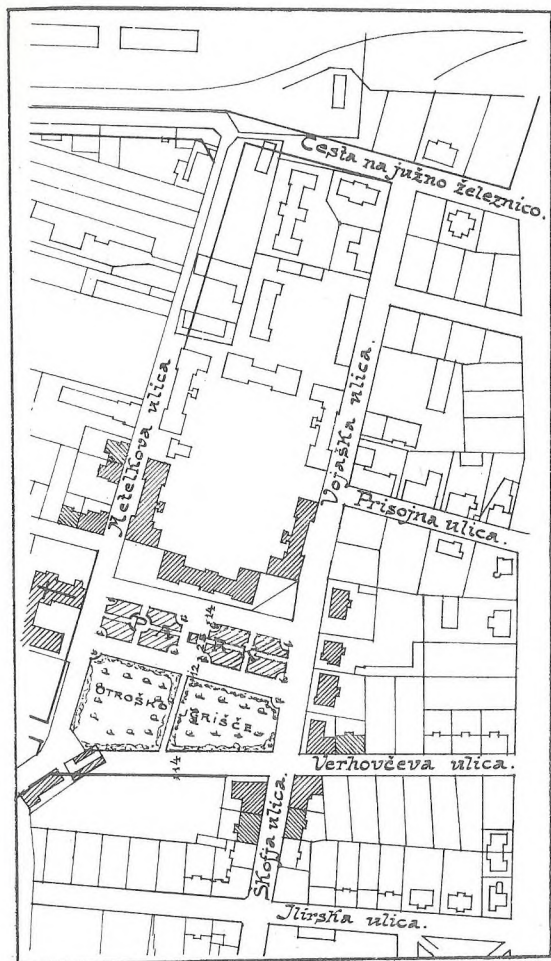
Parcelacijski načrt križevniškega reda se na rimski zid ni oziral. Tedaj je bil zid na Mirju še zasut, odkril in odkopal ga je šele Walter Schmid, ki je odkopal in raziskoval emonsko zemljišče, ko so gradili obrtno šolo.⁵⁰ Izkopani del rimskega zidu je nemški viteški red prepustil v last mestni občini pod pogojem, da ga ohrani. Komenda je tedaj namerala obdržati zemljišče med Aškerčevo cesto in rimskim zidom od Murnikove do Snežniške ulice. Na tem prostoru bi uredila javen park in zgradila dvoje posloplj, kjer naj bi bil

nameščen emonski muzej. Zaradi ohranitve rimskega zidu je bil spremenjen regulacijski načrt tega okoliša. Ob rimskem zidu je določil ureditev 14 m široke ceste, opustil pa je poševno čez Mirje projektirano ulico od Gorupove do Snežniške ulice.⁵¹

Zemljiški posestnik, ki bi moral odstopiti nekaj zemljišča za projektirani trg na križišču Bleiweisove (Prešernove), Rimske in Tržaške ceste, se je zavzemal za njegovo opustitev kmalu, ko je bil regulacijski načrt sprejet. Bil je zavrnen, trg na tem križišču, v katero je imela biti speljana tudi projektirana sedanja Aškerčeva cesta, je bil potreben iz prometnih razlogov.⁵² Nasprotno pa je deželna vlada menila, da je ta trg premajhen in da bi ga bilo treba razširiti. Predlagala je, naj bi mestna občina odkupila v ta namen še Paichlovo hišo na Rimski cesti. Občinski svet je predlog odklonil zaradi finančnih razmer in ker tako velik trg ni bil potreben. Župan Hribar je izjavil, da bi izvedba tega načrta stala najmanj 100.000 kron. Kaj takega ni mogoče dovoliti ne sedaj, ne v bodočnosti.⁵³

Ko je Kranjska stavbna družba parcelirala del svojega zemljišča onstran proge južne železnice ob Cesti na Rožnik, je bil izdelan regulacijski načrt za ta mestni okoliš do mestne meje. Vzporedno z železniško progo je načrt predvidel na obeh straneh 12 m široko cesto. Na zahtevo deželne vlade je bila širina Ceste na Rožnik povečana od 10 na 12 m, smer pa je glede na terenske razmere ostala ista, dasi je deželna vlada priporočala, naj bi jo speljali čimbolj v ravni črti. Cesta skozi sredo parceliranega zemljišča od Ceste na Rožnik proti občinski meji je bila prvotno projektirana kot večkrat lomljena, pozneje je bila potegnjena v ravni črti (današnja Škrabčeva ulica). Na vzhodni meji tobačne tovarne projektirana ulica je bila pomaknjena 16 m proti vzhodu.⁵⁴

V Krakovem je bil spremenjen zazidalni načrt stavbnega bloka ob Emonski cesti med Krakovsko in Gradaško ulico. Po regulacijskem načrtu je bil določen odprt stavbni sistem, na prošnjo prizadetih posestnikov so ga spremenili v strnjenege.⁵⁵ Odobren je bil izpopolnjen regulacijski načrt za Trnovo zahodno od Zelene poti. Za ta okoliš je bil določen odprt stavbni sistem brez vrtov pred hišami, le za vzporedno cesto med Cesto v Mestni log in Potjo na Pasji brod ter za podaljšano Cesto na Loko, ki je bila projektirana proti severu do okrožne ceste, je bilo predvideno, da bodo pred hišami 5 m široki vrtovi. Višina stavb ne bi smela presežati enega nadstropja, dovoljeno pa je bilo zidati tudi pritlične hiše.⁵⁶



Načrt za regulacijo trga Tabor 1913, MALj, Reg. I fasc. 1232, V/7b št. 19.585/1910

IV.

Gradbeni razvoj šentpeterskega okoliša je bil združen s parcelacijo škofijskega zemljišča (škofove njive), segalo je od cerkve do Radeckega (Vidovdanske) ceste, ki je tedaj potekala še diagonalno čez Tabor. Zemljišče je merilo 7,8 ha, na stavbišča je odpadlo 5,3 ha, na ceste in trge 2,5 ha. Parcelacijski načrt je glede zazidave predvideval dve varianti, po prvi je prevladoval strnjeni, po drugi odprt zazidalni sistem. Občinski svet se je odločil za prvo varianto, po kateri naj bi bilo strnjeno zazidanih 49 od skupno 69 stavbišč.⁵⁷

Na tem zemljišču sta bila projektirana dva trga, pred cerkvijo sv. Petra in pred pehotno vojašnico. Trg pred cerkvijo naj bi bil zaključek notranje okrožne ceste ob njenem stiku z zunanjo okrožno cesto.⁵⁸ Ker notranja okrožna cesta kot glavna prometna žila skozi sredo mesta ni bila izvedena, trg pri šentpeterski cerkvi sedaj nima tistega arhitektonskega in prometnega pomena, kot mu ga je regu-

lacijski načrt določil. Še nekaj let potem, ko je mesto pridobilo škofijsko zemljišče, je na prostoru, določenem za trg, bila njiva. Spomladi leta 1905 so bili na njem urejeni nasadi po načrtih mestnega vrtnarja Hejnica.⁵⁹ Nekako v istem času je bila urejena tudi okolica okrog cerkve sv. Petra, kjer je bil porušen star, že razpadajoč zid in postavljena nova železna ograja na zidanih podstavkih in urejeni nasadi po načrtu arhitekta Plečnika. Pri svojem načrtu se je Plečnik oziral — tako je sporočil županu — na značaj Sv. Petra ceste, ki je usmerjena proti cerkvi, ter na njen podaljšek, Zaloško cesto, kjer se začenjajo pri deželni bolnišnici zgradbe, pred katerimi so vrtovi. »Naravno je torej, da se z zelenjem resp. predvrti že pri cerkvi prične tam, kjer ena cesta preneha in druga nova započenja. S tem se ne doseže samo nova lepa veduta, marveč tudi zgine v veliki meri v oči bodeča napaka: v zlomljeni poševni axi stoječa cerkev, končno pa še pokrije nelepe raztrgane cerkvene facede na Vodmatsko (tj. Zaloško) cesto. Projektiram namreč ne samo živo mejo za železnim omrežjem — temveč za to naj se vsade mladoletna jagnjeta.«⁶⁰

Trg pred vojašnico je moral čakati na ureditev — sedaj je sicer druga kot prvotno zamišljena — več kot dvajset let. Po regulacijskem načrtu je diagonalno čez trg potekala Radeckega cesta, ki je potem imela nadaljevanje v Prisojni ulici. Fabiani jo je nadaljeval v svojem načrtu v isti smeri nekako do okrožne ceste oziroma do železniške proge ter s tem poudaril njen pomen kot radialno usmerjene ceste. Po njegovem načrtu naj bi bila Radeckega cesta poleg Dunajske glavna zveza z delom Ljubljane, ki se je pričel razvijati severno od železniške proge. Potrebna je bila ta zveza tudi zaradi novega pokopališča, Fabiani ga je projektiral nekako na sedanjem mestu. Na križišču Radeckega ceste s progo bi se stikale najvažnejše ceste severovzhodnega dela mesta.⁶¹ Z izvedbo tega načrta bi bila verjetno zveza mestnega središča z omenjenim mestnim delom ugodneje urejena, kot pa je danes. V tem primeru bi seveda tudi trg Tabor dobil drugačno obliko. Zdi se, da so na opustitev Radeckega ceste čez trg mislili že takrat, ko je bilo škofijsko zemljišče parcelirano. Parcelacija je bila izvedena ne glede na potek te ceste ob bivšem škofijskem zemljišču. Toda šele leta 1913 je bil spremenjen regulacijski načrt za trg Tabor. Po prvem načrtu bi bil ob cesti pred vojašnico 25 m širok park, ostali del trga bi bil razdeljen na stavbišča, diagonalno čez trg vodeča Radeckega cesta pa opuščena.⁶² Zoper tako spremembo je bilo več pritožb; pritoži-

telji so zahtevali, naj ostane v veljavi prvotni regulacijski načrt. Tudi nekdanji župan Hribar je odločno nastopil zoper zazidavo trga, kajti trgi so pljuča, s katerimi mesta dihajo. Svoj protest je zaključil: »Napravite na trgu park, otroško igrišče, pašnik ali — navsezadnje tudi — puščavo, samo ne zazidajte ga.«⁶³ Občinski svet ugovorov ni upošteval, svoj sklep o spremembi regulacijskega načrta je le nekoliko preuredil. Med 25 m širokim parkom in za stavbišče določenim južnim delom trga naj bi potekala 12 m široka cesta; stavbišča bi smela občina uporabiti za postavitev kakega javnega poslopja. Trg naj bi se trenutno le izravnal in priredil za otroško igrišče brez posebnih nasadov.⁶⁴ Vendar mestna občina tedaj spremembe regulacijskega načrta ni mogla uveljaviti, deželna vlada ji je odrekla odobritev. Razlog je bila opustitev Radeckega ceste čez trg. S tem je bila proti železniškemu podvozu na Šmartinski cesti radialno usmerjena cesta v svoji smeri prekinjena in odrezana. Radeckega cesta pa je še edina ohranjena radialna prometna žila iz središča mesta v severovzhodni smeri in ima zato že sedaj velik pomen, ki pa bo še narasel glede na edini podvoz pod progo južne železnice in glede na razvoj severovzhodnega mestnega dela. Koristi prometa in zdravega gradbenega razvoja tamkajšnjega okoliša zahtevajo, da ta radialna cesta v svoji glavni, po naravnih razmerah določeni smeri po možnosti ostane. Sicer je bila ta smer s splošnim regulacijskim načrtom z določitvijo trase za Prisojno ulico neugodno prekinjena, vendar je mogoče to pomanjkljivost vsaj delno popraviti, ker je vokal med Prisojno in Vojasško (Maistrovo) ulico še nezazidan.⁶⁵ Te pobude pa mestna občina ni upoštevala. Leta 1919 je občinski svet ponovno sklenil spremembo regulacijskega načrta in opustitev Radeckega ceste čez trg Tabor. Obenem je mestna občina prodala Društvu za zgradbo sokolskega doma Sokola I večji del zemljišča za zgradbo doma ter telovadišča.⁶⁶ Najprej je bilo na trgu urejeno telovadišče, leta 1926 pa je bil zgrajen dom. Leta 1934 je mestna občina odstopila Sokołu I nadaljnji del trga za preureditev v lahkoatletske naprave. Tedaj je bilo sklenjeno, da se nasadi ob Metelkovi ulici opustijo, ker je površina za park premajhna.⁶⁷

Leta 1896 je bil priključen mestni občini Stari Vodmat. Deželna vlada je prvotno bila glede značaja stavb za uvrstitev Vodmata v zunanji stavbni okraj, kjer torej ne bi veljali vsi predpisi stavbnega reda. Mestna občina je z odločitvijo dalj časa odlašala, šele leta 1899 je predlagala, naj se, ker je v tamkajšnjem

okolišu več dobrodelnih zavodov (deželna in garnizijska bolnišnica, gluhozemnica), uvrsti v notranji gradbeni okraj. To se je tudi zgodilo. Mestni stavbni urad je izdelal regulacijski načrt za Stari Vodmat. Ker se je južna železnica tedaj ukvarjala z načrti za preureditev kolodvora in je bila uravnava cest čez železniško progo in ob njej odvisna od te preureditve, je bila odobrena le regulacija Šmartinske in Zaloške ceste ter Cegnarjeve in Holzapflove ulice. Za Šmartinsko cesto je bila določena širina 20 m, za Zaloško 14, za Cegnarjevo in Holzapflovo ulico pa 12 m. Ta regulacijski načrt je dopuščal v Vodmatu gradnjo pritličnih hiš, za Šmartinsko in Zaloško cesto je bil določen odprti stavbni sistem z enonadstropnimi hišami.⁶⁸ Leta 1905 je bil za Stari Vodmat izdelan nov regulacijski načrt na domnevi, da bosta z razširitvijo kolodvora opuščena prelaza čez progo na Šmartinski cesti in v podaljšanju poti, ki je vodila mimo Friškovca do Dovozne ceste (ob železniški progi). Namesto teh dveh prelazov bi zvezo z mestom onkraj železnice tvorila projektiran podvoz v podaljšani Metelkovi ulici in že obstoječ podvoz pod progo dolenske železnice na koncu novo projektirane ulice, ki vodi od Vodmatskega trga proti severovzhodu (Poljska danes Domžalska cesta). Zaradi zveze posameznih križišč s progo je bila projektirana od prelaza na Zaloški cesti ob nasipu dolenske železnice do Šmartinske ceste 12 m široka cesta, ki je bila ob posestni meji garnizijske bolnišnice že izvedena.⁶⁹ Tega regulacijskega načrta deželna vlada ni odobrila. Zoper projektirane ulice ni imela pomislekov, dasi je bila za nekatere prečne ulice določena širina 9 ali 10 m, kar ni ustrezalo predpisom stavbnega reda. Ker so bile ob teh ulicah povečini novo zgrajene hiše, se širina ni dala spremeniti. Malo posrečen je bil regulacijski načrt glede Vodmatskega trga, bil je preozek in naj bi se razširil. Deželni vladi se tudi ni zdelo primerno, da je bila širina za Šmartinsko cesto — glavno cesto proti pokopališču — le 12 m, sedanja Njegosjeva pa naj bi bila 20 m široka. Zemljišče med tema cestama ob njihovem stiku je bilo zaradi svoje oblike za stavbišče neprimerno.⁷⁰ Tudi novi regulacijski načrt, ki je bil nato izdelan, ni bil ugodneje sprejet. Za okoliš severno od Vodmatskega trga je bil popolnoma predelan, ni pa bil izboljššan. Ta trg je bil po načrtu razširjen na 46 m, toda le na zahodu, dasi bi ga bilo glede na ceste, usmerjene vanj na severu in jugu, primerneje razširiti na vzhodu. Zato je deželna vlada naročila, naj ostane pri prejšnjem načrtu. Izvedejo naj se le korekture, ki so potrebne zaradi

podvoza na Šmartinski cesti in razširitve tirov, razširi naj se Vodmatski trg tudi na vzhodu in regulacijska črta Stare poti od Vodmatskega trga do Zaloške ceste naj se na eni strani določi vzporedno s fronto tramvajske remize. Mestna občina je v glavnem ugodila zahtevam deželne vlade, le poti Za vrta ni opustila. Ker je deželna vlada na opustitvi Za vrtov vztrajala in zahtevala, da se podaljša zahodna s Poljsko (Domžalsko) cesto vzporedna ulica do Bohoričeve, je občinski svet regulacijski načrt prilagodil njenim zahtevam s pridržkom, da bodo Za vrta opuščeni, ko bo Poljska cesta uravnana.⁷¹

Okrožni cesti — v tem okolišju je bila projektirana v poteku Njogoševe ceste — je bila prvotno določena širina 20 m. Leta 1914 je bilo sklenjeno širino skrciti na 12 m, ker se je s tem pridobilo zemljišče za dve stavbišči. Zoper ta sklep je bilo več pritožb, ki jih je mestna občina zavrnila. Deželna vlada je spremembo odobrila, nasvetovala pa je, naj se za smer in os okrožne ceste med Šmartinsko cesto in Cesto na južno železnico (Masarykovo cesto) obdrži podaljšana os Ahacljeve ceste (današnje Njogoševe) od Zaloške do Šmartinske ceste.⁷² Tako zožena okrožna cesta seveda ni mogla dobiti tistih funkcij in tistega pomena, ki naj bi ga imela po zamisli njenega avtorja, arhitekta Fabianija.

v.

V drugih mestnih okolišjih so bile spremembe in dopolnitve regulacijskega načrta le nepomembne. Nekaj teh sprememb je bilo na na Poljanah, med Poljansko cesto in Streliško ulico, ter v okolišju Domobranske vojašnice. Leta 1902 je mestna občina kupila Del Cottovo zemljišče med Poljansko cesto, Ciril Metodovo ulico (sedaj Ulico talcev), Elizabetno cesto (Zrinjskega ulico) in novo ulico, ki bo Kuhново cesto (Šaranovičevo ulico) vezala s šentpeterskim mostom, sedaj je to Zarnikova ulica. To zemljišče je mestna občina kupila, da bi ga delno zamenjala z državo za stavbišče nekdanjega licealnega poslopja na Vodnikovem trgu, kjer je bila prej gimnazija in je danes živilski trg. Naučno ministrstvo je prvotno nameravalo graditi poslopje za II. državno gimnazijo na prostoru starega licealnega poslopja. Mestna občina pa je hotela to zemljišče na vsak način pridobiti za tržnico in po vztrajnih prizadevanjih župana Hribarja se ji je tudi posrečilo, da ga je država odstopila v zamenjavo za stavbišče II. državne gimnazije ter za doplačilo zneska 20.000 kron.⁷³ Ob parcelaciji Del Cottovega zemljišča je bilo sklenjeno, da se projektirana

Strossmayerjeva ulica zoži od 14 na 12 m, Predlagano je bilo, da se ravno tako zoži Ciril-Methodova ulica, toda v tem primeru je občina morala obdržati širino 14 m, kakor se je zavezala vladi zaradi gimnazijskega poslopja.⁷⁴

Komunikacija, katere del je danes Ulica talcev, je bila projektirana od Krekovega trga do Zarnikove ulice in naj bi razbremenila promet na Poljanski cesti. Toda ta sicer potrebna ulica je izvedena le od Strossmayerjevo do Zarnikove ulice; lastniki obsežnih vrtov med Krekovim trgov in Strossmayerjevo ulico jih niso hoteli spremeniti v stavbišča in zato ni bilo prilike, da bi tam napravili cesto. Tudi glede opustitve dela ulice med Zarnikovo in Zrinjskega ulico je občinski svet na zahtevo tamkajšnjega zemljiškega posestnika ponovno razpravljal. Ker pa je bila ta cesta predvidena že v razdelilnem načrtu prizadetega zemljišča in je bil velik del zemljišča na podlagi te razdelitve že prodan ter so novi lastniki z izvedbo ceste računali, je bila zahteva po opustitvi zavrjena.⁷⁵

Ob Domobranski cesti je bil projektiran manjši trg, po sklepu občinskega sveta je bil opuščjen, da ne bi bil zemljiški posestnik preveč prizadet zaradi odstopa sveta.⁷⁶ Cesta, projektirana na levem bregu Gruberjevega kanala, je bila podaljšana od poljanskega mostu naprej do pomerialne meje kot obrežna cesta v širini 14 m. Od te obrežne ceste (Turnsko nabrežje) se je odcepila glavna dovozna pot do Codellijevega gradu; ta pot je bila projektirana za razširitev na 12 m. Ob progi dolenske železnice je bila napravljena 12 m široka cesta.⁷⁷

Regulacijskega načrta mesto ni moglo izvesti na Prulah, kjer je bila Samassova tovarna. Po regulacijskem načrtu naj bi bila Tesarska ulica podaljšana do Prul, Sredina (Priateljjeva ulica) pa do Zvonarske ulice. Obe komunikaciji bi potekali čez Samassovo zemljišče. Lastnik je temu ugovarjal, ker bi izvedba regulacijskega načrta ovirala razširitev njegove tovarne. S svojim ugovorom je uspel, deželna vlada projektiranega podaljšanja obeh ulic ni odobrila. Ponudil pa je pozneje mestni občini brezplačno zemljišče za cesto ob obrežju Ljublanice (Prule) ter za 12 m široko ulico, ki naj bi Sredino ob jugovzhodni strani njegovega posestva vezala s Prulami. Regulacijski načrt je bil v tem smislu spremenjen, na nasvet deželne vlade je bila ulica (Praprotnikova) ob jugovzhodni meji Samassovega posestva iz prometnih razlogov potegnjena do Karlovške ceste.⁷⁸

VI.

Dasi so bile posamezne spremembe in dopolnitve povečini le bolj malenkostnega značaja, so vse skupaj regulacijski načrt v nekaterih pogledih bistveno spremenile. Črtani so bili skoraj vsi projektirani trgi, ki bi, arhitektonsko primerno urejeni, gotovo povzdignili estetsko podobo mesta. Druga značilnost številnih sprememb regulacijskega načrta je bila zožitev ali celo opustitev posameznih novo projektiranih ulic. Vse te spremembe, opustitev trgov in ulic oziroma zožitev, je narekovala želja po varčevanju. Občinski svet se je v vsakem primeru raje odločil za ožjo cesto, da je mestna občina prihranila na investicijskih in vzdrževalnih stroških. To stališče je bilo morda upravičeno pri nekaterih ulicah, za katere ni bil predviden večji promet. Kot kratkovidno pa moramo obsoditi zoževanje in opuščanje ulic in cest, ki jih je regulacijski načrt določal kot glavne komunikacije, npr. zunanjo in notranjo okrožno cesto ter nekatere radialne ceste. Večina sprememb je prvotni regulacijski načrt poslabšala, zato je treba obžalovati, da sta — potem ko je bil uveljavljen — prevladala prevelika varčnost in tesnosrčnost.

OPOMBE

Vse arhivalije, na katere se sklicujem, so v Mestnem arhivu v Ljubljani. 1. Cod. III/49-1897, fol. 319' sl. — 2. Cod. III/51-1898, fol. 167 sl.; Cod. III/53-1899, fol. 206 sl. — 3. Cod. III/47-1896, fol. 30' sl. — 4. Maks Fabiani, Poročilo k načrtu občne regulacije stolnega mesta Ljubljane. Dunaj 1895, str. 7, ter Erläuterungs-Bericht zum Entwurfe eines Regulierungs-Planes der Stadt Laibach. Wien 1895, str. 7. — 5. Cod. III/49-1897, fol. 195 sl. — 6. Cod. III/59-1902, fol. 6'. — 7. Reg. I fasc. 1511, št. 7736/1902; Cod. III/59-1902, fol. 205 sl. — 8. Reg. I fasc. 1511, št. 7736/1902. — 9. Reg. I fasc. 1788, XVI/2 št. 11.018/1913; Varia Lab. II Glavni odbor za osuševanje Barja, fasc. 8, št. 82/1913, št. 42/1914; fasc. 9, št. 3/1915. — 10. Reg. I fasc. 1589, V/4 št. 1277/15; fasc. 1590, V/4 št. 957/16. — 11. Cod. III/54-1899, fol. 45' sl. — 12. Reg. I fasc. 1540, št. 36.146/1911; Cod. III/69-1911, fol. 83 sl. — 13. Cod. III/59-1902, fol. 270 sl. — 14. Cod. III/61-1903, fol. 348 sl. — 15. Cod. III/54-1899, fol. 47'. — 16. Cod. III/73-1915, fol. 19 sl. — 17. Cod. III/45-1895, fol. 269 sl., 287 sl. in 344 sl. — 18. Cod. III/46-1896, fol. 261' sl. — 19. Vlado Valenčič, Prvi ljubljanski regulacijski načrt. Kronika XV/1967, št. 2, str. 83. — 20. Reg. I fasc. 1147, fol. 273 sl. in 299. — 21. Cod. III/54-1899, fol. 46 sl.; Reg. I fasc. 1147, fol. 339 sl. in 370 sl. — 22. Reg. I fasc. 1147, fol. 436 sl.; Cod. III/56-1900, fol. 278' sl. Prim. Nace Šumi, Arhitektura secesijske dobe v Ljubljani. Ljubljana 1954, str. 24 sl. — 23. Reg. I fasc. 1147, fol. 407. — 24. Reg. I fasc. 2070, št. 4371 in

4547/99; Cod. III/53-1899, fol. 134 sl. — 25. Reg. I fasc. 2070, št. 23.149/99; Cod. III/54-1899, fol. 336 sl. — 26. Cod. III/95-1938, fol. 202 sl. — 27. Cod. III/62-1904, fol. 308 sl. — 28. Reg. I fasc. 1227, fol. 394 sl., 424 sl.; Cod. III/57-1901, fol. 246' sl.; Cod. III/58-1901, fol. 5' sl. — 29. Reg. I fasc. 1227, fol. 569 sl. 635 sl. in 648 sl.; Cod. III/59-1902, fol. 241 sl.; Cod. III/61-1903, fol. 345' sl. — 30. Reg. I fasc. 1227, fol. 667 in 684 sl.; Cod. III/73-1915, fol. 189; Cod. III/75-1917, fol. 156' sl. — 31. Reg. I fasc. 1227, fol. 696 sl. — 32. Cod. III/52-1898, fol. 164' sl. — 33. Cod. III/54-1899, fol. 181' sl. — 34. Reg. I fasc. 1147, fol. 408 sl., 422 sl.; Cod. III/55-1900, fol. 90 sl. — 35. Reg. I fasc. 964, fol. 608 sl.; Cod. III/56-1900, fol. 273; Cod. III/57-1901, fol. 14' sl. in 83 sl. — 36. Cod. III/67-1909, fol. 308 sl.; Cod. III/68-1910, fol. 34' sl.; Reg. I fasc. 1508, št. 29.519/1909. — 37. Cod. III/23-1872, fol. 85 sl. — 38. Cod. III/65-1907, fol. 40'. — 39. Reg. I fasc. 2070, št. 17.942/1898; Cod. III/50-1898, fol. 226' sl. — 40. Cod. VI/2-1908, str. 262; Cod. VI/3-1909, str. 25 sl. — 41. Cod. III/70-1912, fol. 38; Cod. III/72-1914, fol. 68 sl. — 42. Cod. III/72-1914, fol. 207 sl. — 43. Reg. I fasc. 1153, fol. 82 sl.; Cod. III/54-1899, fol. 2' sl. — 44. Reg. I fasc. 1165, fol. 226 sl., 256' sl.; Cod. III/56-1900, fol. 181 sl., 271' sl.; Cod. III/57-1901, fol. 5 sl., 105' sl., 261' sl. O pripravah za gradnjo obrtne šole prim. članek Jožefa Reisnerja, Zgodovina našega zavoda. Spominska knjiga 1888—1938. Ob 50-letnici izdala Državna srednja tehniška šola v Ljubljani. 1938. Str. 51 sl. — 45. Cod. III/67-1909, fol. 212' sl. — 46. Cod. VI/3-1909, 1910, str. 243 sl. — 47. Reg. I fasc. 1508, XVI/1 št. 21.906/1909; Cod. III/67-1909, fol. 222 sl. — 48. Cod. III/70-1912, fol. 172 sl.; Reg. I fasc. 1153, fol. 129 sl. — 49. Reg. I fasc. 1931, XVI/1 št. 14.109; II A/6 št. 47.663/37; Reg. IV št. 23.800-45/36, 214,261/37. — 50. Josip Klemenc, Zgodovina Emone. Zgodovina Ljubljane. Prva knjiga: Geologija in arheologija. Ljubljana 1955, str. 333 sl. — 51. Cod. III/68-1910, fol. 186 sl. in 206' sl.; Cod. III/72-1914, fol. 204 sl. — 52. Cod. III/49-1897, fol. 216 sl. — 53. Cod. III/67-1909, fol. 10' sl. — 54. Cod. III/60-1902, fol. 201' sl.; Cod. III/61-1903, fol. 441' sl. — 55. Reg. I fasc. 1785, XVI/2 št. 31.728/1911; Cod. III/69-1911, fol. 82' sl. — 56. Cod. III/71-1913, fol. 121' sl., 307' sl. — 57. Reg. I fasc. 1209, št. 3046/1901; Cod. III/56-1900, fol. 254 sl. — 58. Vlado Valenčič, Prvi ljubljanski regulacijski načrt. Kronika XV/1967, št. 2, str. 80. — 59. Reg. I fasc. 1255, fol. 180; Cod. IV/21-1905, fol. 71. — 60. Reg. I fasc. 1543, XVIII/3, št. 9063/02; Cod. III/61-1903, fol. 433. Ni torej točno, kar navaja Šumi, n. o. m. str. 26, da je načrt za prvotno ureditev trga pred sv. Petrom Plečnikovo delo, Plečnik je napravil načrt le za ograjo in nasade okrog cerkve. — 61. Maks Fabiani, Regulacija deželnega stolnega mesta Ljubljane. Dunaj 1899, str. 5 sl. — 62. Reg. I fasc. 1232, fol. 507 sl.; Cod. III/71-1913, fol. 53 sl. — 63. Ivan Hribar, Zazidava trga Tabor. Slovenski narod 15. februarja 1913, št. 38, str. 4. — 64. Cod. III/71-1913, fol. 310' sl. — 65. Reg. I fasc. 1232, fol. 557 sl. —

66. Cod. III/77-1919, fol. 191'. — 67. Cod. III/91-1934, str. 59 sl. — 68. Cod. III/53-1899, fol. 276 sl. — 69. Reg. I fasc. 1515, XVI/2 št. 16.187/03; Cod. III/63-1905, fol. 129 sl. — 70. Reg. I fasc. 1515, XVI/2 št. 16.187/03. — 71. Reg. I fasc. 1515, XVI/2 št. 16.187/03; Cod. III/66-1908, fol. 55' sl.; Cod. III/68-1910, fol. 124 sl. — 72. Reg. I fasc. 1783, XVI/1 št. 22.211/913; Cod. III/72-1914, fol. 267 sl.; Cod. III/73-1915, fol. 21 sl.; Cod III/76-1918, fol. 53 sl. — 73. Cod. III/57-1901, fol. 113 sl., 127 sl., 166 sl.; Cod. III/58-1901, fol. 9,360' sl.; Cod. III/60-1902, fol. 30', 79', sl., 191' sl. — 74. Cod. III/61-1903, fol. 186 sl. — 75. Cod. III/57-1901, fol. 270 sl.; Cod III/58-1901, fol. 87 sl. — 76. Cod. III/60-1902, fol. 114 sl. — 77. Cod. III/63-1905, fol. 130' sl. — 78. Cod. III/64-1906, fol. 54' sl.; Reg. I fasc. 1210, fol. 570 sl. in 588 sl.; Cod. III/66-1908, fol. 251 sl.

