



## 01-6.6 Opis zasnove in oblikovanosti zgodovinskega jedra Novega mesta (Pirkovič-Kocbek, 1982 a, 1982 b)

Načrtovanje prenove zgodovinskega mestnega jedra kot celote ali katerekoli njegovih konstitutivnih morfoloških enot je posebna oblika urbanističnega načrtovanja, ki temelji tako na analizi že pozidanega urbanega okolja kot tudi na analizi raznih danosti, ki se vežejo na to okolje. Tu ima posebno mesto morfološka analiza, ki raziskuje urbani prostor v svoji fizični razsežnosti in pomaga odgovoriti na vprašanje med lupino in vsebino urbane celote oziroma njenega sestavnega dela. Za prenovo se odločamo, ker se je v določenem območju v nekem časovnem obdobju porušilo ravnotežje med vsebino in lupinami. Namen morfološke analize je osvetliti sedanje stanje grajenih in negrajenih struktur in kolikor mogoče natančno raziskati pretekla stanja. Šele na podlagi tovrstnih spoznanj je mogoče pretekle in sedanje oblikovne in prostorske značilnosti in zakonitosti prostora projicirati v prihodnost.

Morfološka analiza mora upoštevati:

- da je mesto enovit pojav, v katerem ne moremo preučevati le enega njegovega sklopa, ne da bi upoštevali tudi ostale pomembne dele urbanega pojava. To pomeni, da je potrebno poleg preučevanja fizične zgradbe mesta upoštevati tudi še funkcionalne, socialne, zgodovinske in kulturne vidike;
- da je mesto prostor, v katerem se neprestano dogajajo spremembe, in če hočemo razumeti sedanje dogajanje, moramo preučiti pretekla stanja, to pa pomeni preučevanje urbanih pojavov v njihovem zgodovinskem razvoju;
- da je mesto kompleksen pojav, v katerem na različnih prostorskih ravneh delujejo in se med seboj prepletajo različni sistemi. To pomeni, da so Kandijsko križišče, Glavni trg in Rozmanova ulica elementi nižje ravni, ki se z ostalimi morfološkimi enotami združujejo v urbano celoto (v historično jedro Novega mesta) z vsemi urbanistično strukturalnimi in geografsko naselbinskimi značilnostmi (neposredno okolje, vedute, silhuete, arhitekturne dominante itd.).

Morfološka analiza obravnavanega prostora mora preučiti sledeča vprašanja:

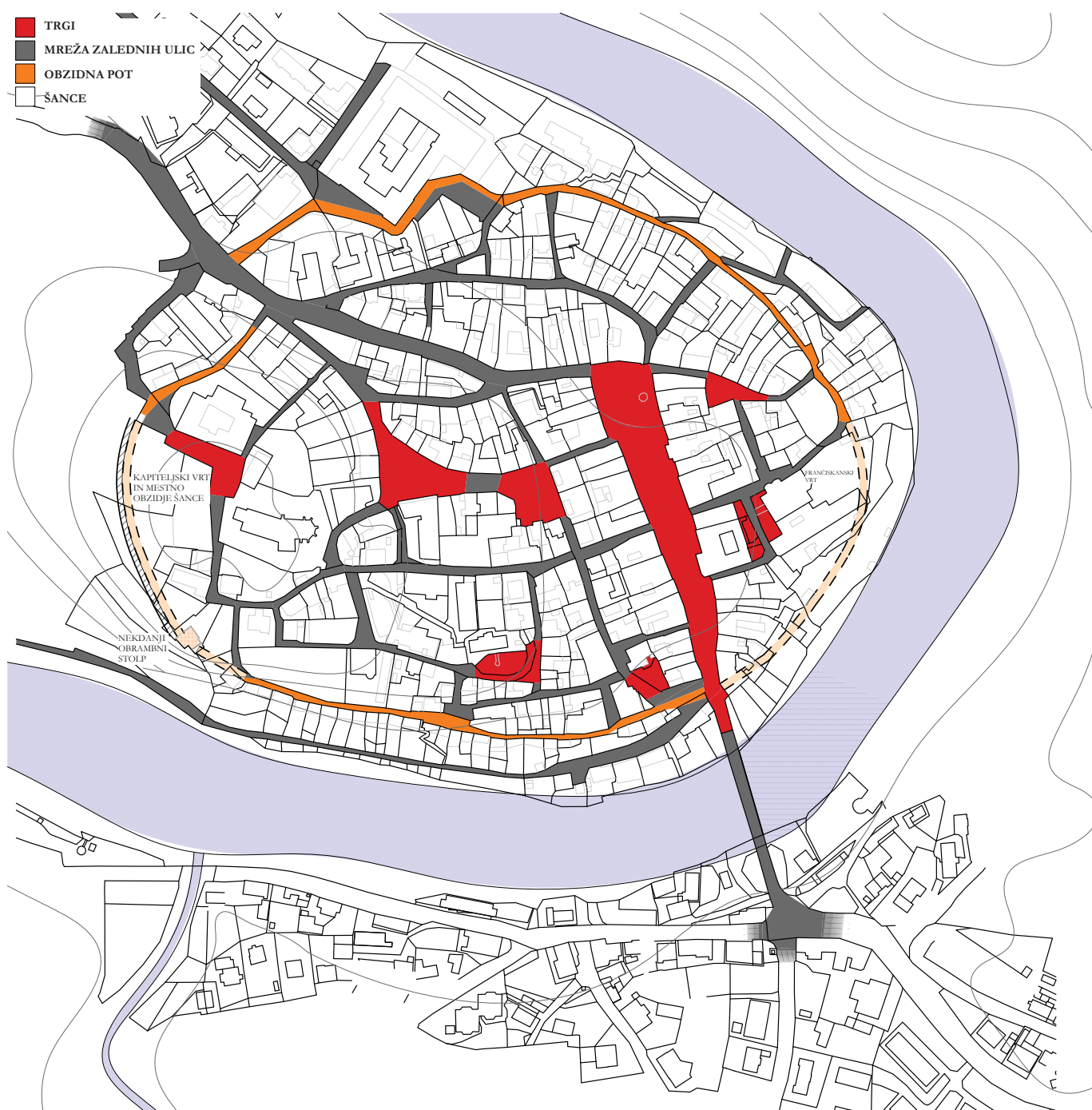
- kako je organizirana parcelacijska mreža in njena povezanost z ostalimi morfološkimi elementi (predvsem stavbami in ulicami), ter kako se je spreminjala skozi čas;
- kakšne stavbe ga obrobajo;
- ali so stavbe za mesto tipične in v čem odstopajo od tipa;
- kako se povezujejo v nize;
- kako je organiziran prostor za stavbnimi nizi;
- kako je urejena ulična mreža.

### 01-6.6.1 Kratek oris razvoja zgodovinskega jedra Novega mesta:

- V prvem razvojnem obdobju po ustanovitvi mesta leta 1365 je prišlo do tlorisne dispozicije prometnega rastra, definiranja gradbenih črt in stavbnih otokov. To pomeni, da se je na osrednjo mestno komunikacijo med Gorenjimi ali Ljubljanskimi vrati in Dolenjimi ali Karlovškimi vrati in njeno lijakasto razširitvijo v osrednji mestni trg navezala mreža ozkih mestnih ulic, ki so v teku naslednjih stoletij pogojevale izoblikovanje tako imenovanega lamelastega tipa parcele. Na tem mestu je potrebno poudariti, da se je že v srednjem veku zasnovana parcelacija ohranila v historičnem delu Novega mesta do današnjih dni.
- Živahna trgovina in z njo povezano blagostanje kmalu povzroči prvo izrazitejše družbeno razslojevanje med meščani, ki se je med drugim odražalo tudi v kulturi bivanja. Nekje od konca 15. stol. naprej se prične ob Glavnem trgu oblikovati za Novo mesto značilen tip meščanske hiše, ki ima pritličje ulične fasade členjeno z arkadami, z dodajanjem novih stavbnih mas v globino lamelaste parcele pa se izoblikuje tudi notranje arkadno dvorišče.
- Bogata stavbna zasnova hiš in obilica kamnitih arhitekturnih detajlov nakazujeta željo tedaj premožnih meščanov, da nadgradijo svoj položaj v družbi tudi s posnemanjem reprezentančne grajske arhitekture. Po drugi strani pa so se pritlične hišice manj premožnih meščanov stisnile ob ozkih mestnih ulicah med osrednjim mestnim trgom in nekdanjim potekom mestnega obzidja.



- Medtem ko so meščanske in pomembnejše obrtniške hiše ob osrednjih mestnih ulicah sezidane iz kamna in opeke, so bile ostale hiše, z izjemo kleti, zgrajene večinoma iz manj obstojne ometane lesene konstrukcije in maltnega polnila. S svojo stavbno zasnovo in uporabljenimi gradbenimi materiali razkrivajo vnos ljudske (podeželske) stavbne tipike v mestno jedro. Svojo "pripadnost mestu" so lahko oblikovno izrazile šele v 19. in v začetku 20. stol., mnoge med njimi so bile tedaj tudi zgrajene, ko so sicer v skromnejši obliki posnemale tedaj modno historicistično obdelavo uličnih fasad (okenske obrobe, profilirani zidni venci itd.).
- Toda omenjeni modni dodatki niso mogli zakriti skorajda podeželskega načina življenja, ki se je razkrival zlasti na njihovi vrtni strani v obliki lesenih gankov, zlasti pa prisotnosti svinjakov, kokošnjakov itd.



List 19: Prikaz zgodovinskega razvoja parcelacijske mreže v mestu.



## 01-6.6.2 Značilnosti parcelacijske mreže:

A) Na podlagi analize franciscejskega katastra iz leta 1825 in reambulančnega katastra iz 1869 lahko sklepamo sledeče:

- V zgodovinskem jedru Novega mesta se oblike parcelacije razlikujejo med seboj glede na čas nastanka in različne razmere, ki so vplivale na njihovo oblikovanje in spreminjanje.
- Ostanke najstarejše parcelacije slutimo v razmeroma velikih parcelah na kapiteljskem griču med današnjo ulico Breg in Prešernovim trgom, kjer je tudi še danes zidava bolj redka in kjer se razprostirajo predvsem vrtovi. • Poleg območja Kapitlja in frančiškanskega vrta se razmeroma velike, nepravilne in bolj kot ne nepozidane parcele vrtov razprostirajo tudi v severovzhodnem delu mestnega jedra na območju med frančiškanskim samostanom, med današnjo Detelovo, Dilančevo, Vrhovčevo in Šolsko ulico, medtem ko se ozke trakaste parcele z vrtovi razprostirajo med današnjim sodiščem na Jerebovi ulici in Vrhovčevo ulico, na območju med Prešernovim trgom in kapiteljskim gričem ter v stavbnem otoku med Prešernovim in Florjanovim trgom in Kastelčevo ulico.
- Samo obrobje zgornjega konca Prešernovega trga, kjer naj bi bilo jedro trške naselbine Gradec ali Marchstadt, ima bolj gosto in geometrijsko pravilno parcelacijsko mrežo, vendar tu še ni čutiti značilnih srednjeveških trakastih parcel. Možno je, da je takšen parcelacijski vzorec nastal z delitvijo starejših, večjih parcel, kjer je bil pač prostor znotraj obzidja dragocen (še zlasti ob pomembnejših komunikacijah, ob katerih so nastale strnjene vrste hiš).
- Podobno parcelacijo srečamo tudi v stavbnem otoku med Rozmanovo in Kastelčevo ulico ter Prešernovim trgom, vendar z izrazitim drobljenjem parcel za potrebe obulične pozidave v vzhodnem delu, v zahodnem delu stavbnega otoka pa je stala leta 1664 pozidana cerkev sv. Katarine, ki je s svojo zahodno fasado sooblikovala manjši trg pred Gorenjimi ali Ljubljanskimi vrati. Cerkev so po požaru 1794 odstranili, prostor parkovno uredili in v njem postavili Marijin kip.
- V poseben razred je potrebno šteti ozke in kratke parcele na Bregu, ki so nastale po opustitvi obzidja konec 18. stoletja in se je na nekdanje obzidje naslonila vrsta skromnih hiš predmestnega videza.
- Območje Glavnega trga in spodnjega dela Rozmanove ulice do križišča s Kastelčevo ulico je primer enotno geometrijsko zasnovane srednjeveške parcelacijske mreže. Sestoji se iz trakastih parcel, ki se razprostirajo v celotni dolžini uličnih otokov med Glavnim trgom in zalednimi ulicami. Način parcelacije kaže, da so ob ustanovitvi mesta zemljišče ob Glavnem trgu in spodnjem delu Rozmanove načrtno razdelili na približno enako velike parcele, s čimer se omenjeno območje, tudi ob dejstvu, da se zasnova parcel tu ni bistveno spreminjala do današnjih dni, razlikuje od parcelacijske mreže v ostalih morfoloških enotah zgodovinskega jedra Novega mesta.
- Povsem drugačni parcelaciji sledimo v Kandiji, na obliko katerih je poleg topografije terena, stisnjenega med reko Krko in strmim Grmskim hribom vplivalo zlasti tukajšnje prometno omrežje Kandijske ceste in Resslerove ulice in lokacije premostitve reke Krke, najprej v izteku Pugljeve oziroma Resslerove ulice ob še vedno stoječi mestni mitnici, po izgradnji Kandijskega mostu leta 1898 pa v današnjem Kandijskem križišču. Vzdolžno ob cesti zasnovane parcele nepravilnih oblik so zaradi neugodnih topografskih razmer razmeroma ozke in pozidane z občestnimi objekti. Na južni strani ceste se za stavbnimi parcelami v spodnjem delu Grmskega hriba razprostirajo vrtovi, ki mejijo na posestvo Grmskega gradu. Večja sprememba se je zgodila šele po izgradnji Kandijskega mostu 1898, ko so za potrebe njegove izgradnje v današnjem Kandijskem križišču porušili dve manjši hiši in na novo zgradili današnjo Trdinovo ulico, ki je bila do tedaj le poljska pot.



B) Na podlagi analize geodetskega načrta iz leta 2010 lahko ugotovimo sledeče spremembe:

- V morfološki enoti med današnjo ulico Breg in Prešernovim trgom se je spremenila parcelacijska struktura predvsem na območju današnjega Dolenjskega muzeja in Križatije ter deloma v stavbnem otoku med ulicama Mej vrti in Breg, kjer smo v zadnjih sto letih tudi priča bolj gosti pozidavi. Po drugi strani pa so se zgodile zanemarljive spremembe v parcelacijski mreži v stavbnem otoku med Prešernovim trgom in Muzejsko ulico in še to predvsem zaradi povojne izgradnje gase ob zahodni fasadi Prosvetnega doma (današnji APT) in na južni, vrtni strani Kozinove hiše (Prešernov trg 1-2).
- V severovzhodnem delu mesta se je največja sprememba v parcelaciji dogodila v stiku med Šolsko in Germovo ulico (kegljišče) ter v stavbnem otoku med Germovo, Šolsko in Streliško ulico, kjer je prišlo zaradi novejših pozidav tega območja do drobljenja parcel.
- Izgradnja Sokolskega doma in Jakčevega hotela (današnji Jakčev dom) sta zahtevali združevanje parcel v območju stikovanja Sokolske in Cvelbarjeve ulice ter Brega.
- Če se ob Kandijski cesti z izjemo območja Windischerjeve gostilne z vrtom (kasnejši hotel Kandija) niso zgodile večje spremembe v razdelitvi zemljišča, smo bili priča intenzivni povojni pozidavi in posledično novi parcelaciji obširnega mestnega območja med Kandijsko cesto in Grmskim gradom, na katerih so bili do tedaj pretežno vrtovi Kmetijske šole Grm.



List 20: Regulaijski načrt starega dela mesta.



### 01-6.6.3 Omrežje cest, ulic in trgov:

- V naslednjem poglavju bomo analizirali značilnosti cestne in ulične mreže v zgodovinskem jedru Novega mesta in pri tem obravnavali dve časovni obdobji: pred izgradnjo dolenske železnice in po njej, ko je vpliv industrije sprožil hitrejši gospodarski, demografski in prostorski razvoj mesta.

#### A) Obdobje do izgradnje dolenske železnice:

- Osnova za analizo sta franciscejski kataster iz leta 1825 in reambuliran kataster iz leta 1896.
- v tem času se osnovne prostorske značilnosti v obravnavanem območju niso spremenile,
- večina drobnih sprememb (kot je na primer novo trasiranje nekaterih odsekov glavne ceste Ljubljana-Zagreb) so bile naknadno vrisane v staro podlogo in jih imamo na ta način dokumentirane.
- Novo mesto je imelo v predindustrijski dobi drugačno, bolj pestro in bolj razvejano mrežo prometnic. Vsak njen del je imel poseben značaj, pač odvisno od vloge in okoliščin nastanka.
- Tako bi prometno shemo na širšem območju srednjeveškega mesta lahko razdelili na naslednje sklope:

zasnovana vzorca prometnic:

- vzorec, katerega ogrodje predstavlja Glavni trg;
- vzorec, ki se razprostira od Gorenjih vrat do zahodnega obrobja trga.

na mrežo prometnic, nastalo zunaj obzidja, v predmestjih in sicer:

- v Kandiji in
- v predelu pred Gorenjimi vrati.



List 21: Prikaz omrežja cest, ulic in trgov v starem mestnem jedru.



## 1. Novo mesto kot srednjeveško mesto ima prometno mrežo v bistvu enako zasnovano kot večina naših srednjeveških mest.

- Njene osnovne prvine so:
  - 1) trg oziroma tržna ulica;
  - 2) sistem kapilarnih poti, ki ga sestavljajo prečne in stranske ulice;
  - 3) obzidne poti, ki vodijo po obodu mesta, ob notranji strani obzidja.
- V primeru Novega mesta sta posrečeno združeni dve potezi:
  - 1) na pravokotni osnovi temelječa zasnova Glavnega trga in ulic v njegovem zaledju;
  - 2) in v bistvu krožni venec obzidnih ulic, katerih traso je določala krožna oblika obzidja.
- Čeprav je bilo novomeško obzidje odstranjeno že pred skoraj dvema stoletjema, je njegov potek vtisnil mestni zasnovi neizbrisane sledi: ob njem so iz nekdanjih obzidnih poti nastale ulice z značilno pozidavo.
- Za Novo mesto je značilno, da je obroč obzidnih poti pretrgan na dveh mestih in sicer tam, kjer je imelo zemljišče poseben status: na proštijem in franciškanskem vrtu.

### 1a.

- Glavni trg in ulice, ki se vanj iztekajo, zarisujejo pravilni, bolj ali manj na pravih kotih temelječi vzorec.
- Glavni trg se lijakasto oži proti svojemu južnemu izteku, vendar je njegov širši severni del skorajda pravokotno zaključen.
- Območje Glavnega trga je bilo ob ustanovitvi mesta 1365 načrtno zasnovano in sicer tako, da so najprej začrtali obsežni tržni prostor oziroma lijakasti trg kot razširitev glavne cestne hrbtenice, nato po razdelili zemljišče ob njem na značilne srednjeveške trakaste parcele, ki pa so bile do svoje običajne dolžine (okrog 90 m) razvite le v spodnjem zahodnem obrobju trga.
- Glavni trg v Novem mestu je največji srednjeveški trg na Slovenskem.
- Vzporedno z glavno smerjo trga potekajo stranske ulice, ki so nekdanj služile kot gospodarske poti oziroma kot dostopi do zadnjih koncev trakastih parcel.

### 1b.

- Prometna mreža zahodne polovice starega mestnega jedra je drugače oblikovana.



List 22: Potek ceste v območju starega mestnega jedra v zgodnjem srednjem veku.



List 23: Potek ceste v območju starega mestnega jedra od visokega srednjega veka do 1898.



List 24: Potek ceste v območju starega mestnega jedra po izgradnji Kandjijskega mostu leta 1898.



- Zemljišče je v tem delu precej razgibano in zato manj primerno za pravokotno speljan ulični raster, vendar topografske značilnosti niso odločilno določale poteka ulic v tem mestnem predelu.
- Prometna mreža je bila tu zasnovana po drugačnih načelih, kjer je bilo v prvi vrsti pomembno, da se poti prilagajajo zemljišču in da se stekajo v funkcionalno središče. Kot smo ugotovili pri obravnavi vaških jeder v okolici Novega mesta, so te poteze značilne za ruralni prostor oziroma za vzorec poti v gručastih vaških naseljih. Le-ta pa predstavljajo verjetno najstarejšo srednjeveško naseljitveno plast pri nas, katere korenine v marsikaterem primeru segajo celo v antiko. Prav v to vrsto lahko štejemo tudi naseljitveni prostor Novega mesta, kjer je od rimske antike preko zgodnjega srednjega veka nastala naselbina (oziroma njeni ostanki), ki se v visokem srednjem veku imenuje Gradec.
- Lokacijo te naselbine je treba iskati na območju današnjega Prešernovega trga. Slednji nedvomno predstavlja jedro predurbanega naselja, vaško oziroma trško središče, okrog katerega so bili razporejeni domovi in v katerega so se stekale lokalne poti.
- Trikotna oblika trga vselej opozarja na to, da njegova zasnova sega v čas pred nastankom srednjeveške urbane naselbine.
- Glavne arterije, ki se stekajo v novomeški trg, so lahko pedsrednjeveškega nastanka in so vodile od stare lokalitete na Marofu k prehodu čez Krko, tako da je prometna smer po Prešernovem in Florjanovem trgu ter dalje po Sokolski ulici (sl. 4) starejša od tiste, ki je vodila od Gorenjih mestnih vrat po današnji Cesti komandanta Staneta preko Glavnega trga do broda (kasneje lesenega mostu) čez Krko v Kandijo. Na ta način si tudi lahko razložimo sicer nenavaden potek vzporednice Glavnemu trgu po sredini dolgih srednjeveških parcel, ki obroblijo Glavni trg na njegovem zahodnem robu.

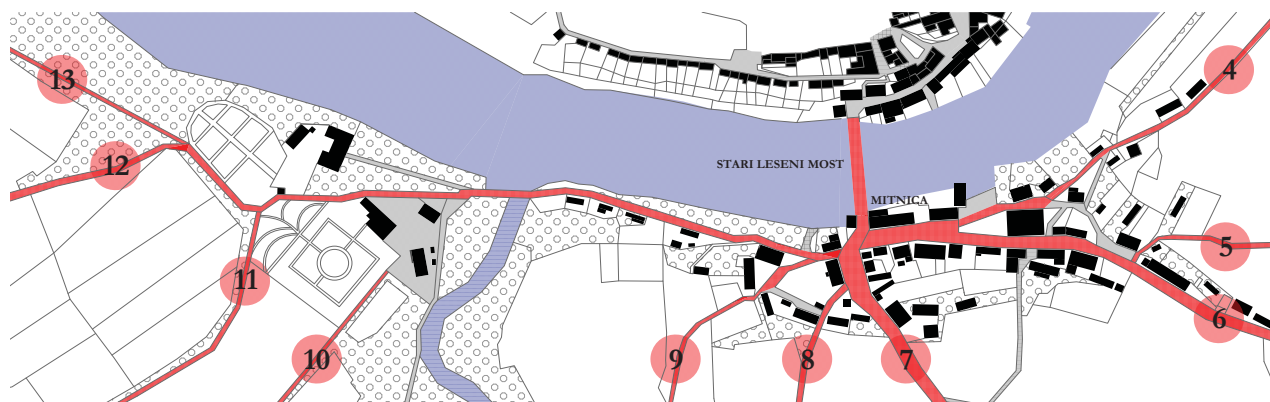


List 25: Prikaz pahljačastega cestnega omrežja pred Gorenjimi vrati

## 2) Analiza prometne mreže v predmestjih srednjeveškega mesta:

### 2a)

- V območju pred gorenjimi vrati je nastala mreža prometnic, ki je značilna za srednjeveška predmestja ob mestnih vratih: le-ta namreč predstavljajo edini prehod skozi zaporo mestnega obzidja in se zato proti njim stekajo vse poti iz



List 26: Prikaz pahljačastega cestnega omrežja v območju Kandije.



okolice. Tako je nastala značilna pahljačasta mreža prometnic, ki se ponovi tudi na notranji strani mestnih vrat, kjer se stikajo štiri poteze: stara in nova glavna prometna smer in dve obzidni poti.

- Do konca 19. stoletja je glavna severna vpadnica v mesto vodila 1) čez Marof, po sedanjem Kettejevem drevoredu. Prav tako je odcep proti Ločni in dalje Mačkovcu potekal po 2) današnji Ulici talcev, medtem ko je bila današnja 3) Cesta herojev še v začetku našega stoletja le ozka poljska pot.

## 2b)

- Podobna pahljačasta cestna mreža se je razvila tudi v Kandijskem predmestju, le da pri tem lahko takoj opazimo posebnost: ceste so urejene v obliki dvojne pahljače, ki jo lahko ponazorimo z naslednjo shemo pri čemer sta bili A1 in A2 prehoda čez oviri (oziroma mostova čez Težko vodo in čez Krko), med njima pa je bila prometnica (današnja Kandijska cesta) speljana po reliefno najbolj ugodni trasi ob Krki.
- Shema zgodovinskih prometnic v Kandiji: lokalna pot v smeri današnje Ragovske ulice;
  - 4) lokalna pot
  - 5) poljska pot v smeri današnje Maistrove ulice;
  - 6) glavna cesta proti Šentjerneju, Kostanjevici in naprej na Hrvaško (danes Kandijska cesta);
  - 7) glavna cesta proti Metliki po današnji Resslovi in Trdinovi ulici;
  - 8) stara cesta proti Šmihelu (njen severni konec ni ohranjen, v južnem delu pa poteka po Smrečnikovi ulici);
  - 9) poljska pot do mlinov na Težki vodi (danes ulica Nad mlini);
  - 10) poljska pot ob Težki vodi (danes del ulice Mirana Jarca);
  - 11) poljska pot proti Šmihelu (danes Šmihelska cesta);
  - 12) stara cesta proti Irči vasi in Brodu skozi Drsko;
  - 13) poljska pot proti Portovalu (danes glavna cesta proti Vavti vasi).



**B) Obdobje po izgradnji dolenske železnice:**

- Ob koncu 19. stoletja so se tudi v Novem mestu postopoma pričele uveljavljati spremembe v prostorski organizaciji mesta, ki so bile povezane s splošnim družbenim razvojem, še posebej pa so jih neposredno pospeševale novosti v tehnologiji prometa.
- Prometno omrežje je v mestih industrijske dobe oznanjalo nove prostorske odnose in ki je bilo najbolj podvrženo hitrim spremembam.
- Splet prometnic v predindustrijski dobi je bil enakovreden del celotne naselbinske zasnove, z vse močnejšim uveljavljanjem kapitalističnih družbenih odnosov pa so promet in njegovi tokovi postajali pomembnejši, hkrati pa so se ta vprašanja reševala vse bolj avtonomno ne glede na učinke in povezave z ostalimi postavkami urbane (oziroma prostorske) celote.
- Prometne poti so na novo trasirali in oblikovali tako, da so zadostili le enemu cilju: večji učinkovitosti (ekonomičnosti) samega prometa.
- Prav pri prometu se je najprej pričelo uveljavljati načelo parcialnega reševanja posameznih problemov, povezanih z razvojem mesta in okoliške krajine, obenem pa tudi funkcionalistični pristop, kjer je načelo neposrednega ekonomskega učinka prevladalo nad ostalimi načeli urejanja prostora.
- V Novem mestu so se te spremembe dogajale postopoma. Čeprav njihove začetke lahko razberemo že v preteklem stoletju (delno celo v določenih posegih s konca 18. stoletja, npr. odstranitev srednjeveškega obzidja), so se v polnem obsegu uveljavile šele po letu 1945, ko je tudi Novo mesto dokončno postalo industrijsko središče.
- Najpomembnejše novosti v ulični in cestni mreži na ozemlju Novega mesta:

Že v 19. stoletju je postopoma izginilo nekaj cestnih povezav, ko so bile nekoč pomembne, potem pa so se zaradi drugačnih razmer spremenile v poljske poti, ki so jih postopoma opuščali, vendar so bile te spremembe v primerjavi s celotnim cestnim omrežjem, ki je bilo nasledek stoletnega razvoja, tako malenkostna, da lahko trdimo, da je Novo mesto z okolico še globoko v 20. stoletje obdržalo staro cestno (in ulično) mrežo.

Najpomembnejše novosti so se pričele dogajati, ko so v 90. letih prejšnjega stoletja začeli graditi dolensko železnico. Kronologija gradbenih posegov, povezanih z železnico, je bila naslednja:

- potem, ko je bila sprejeta odločitev o trasi dolenske železnice in o lokaciji novomeške železniške postaje v Bršljinu, so leta 1892 trasirali cesto od predmestja pod Marofom do Bršljina;
  - leta 1894 je bila železnica od Ljubljane do Novega mesta dokončana;
  - v istem letu je nastal tudi (izgubljeni?) regulacijski načrt širitve Novega mesta na območju Ljubljanske ceste in Ulice talcev (Jarc, 1971, 79);
  - 1898 so postavili novi cestni most v Kandiji;
  - 1812 so zgradili predor in železniški most čez Krko na Loki;
  - 1814 je bila otvoritev podaljška dolenske železnice do Metlike in Karlovca.
- Posledice teh posegov so bile sledeče:
    - Z izgradnjo železnice je Novo mesto »ujelo zadnji vlak« in se priključilo tisti skupini slovenskih mest, ki jim je predvsem železnica kot najpomembnejša pridobitev 19. stoletja omogočila, da so se razvila v sodobna urbana središča.
    - V večini slovenskih mest je na urbanistični ravni lokacija železniškega postajališča, oziroma njen prostorski odnos do mestnega središča, praviloma odločilno vplival na smer razvoja in na premaknitev težišča centralnih dejavnosti v smeri železniške postaje. Zgledi takšnih premikov so Trst, Ljubljana, Celovec, Maribor in Celje, medtem ko Novo mesto sodi v tisto skupino naših mest, v katerih se ta proces ni odvijal preprosto zato, ker je

bila železniška postaja zgrajena na odročnem kraju. V tem je Novo mesto podobno Kranju, Postojni in Ptujju.

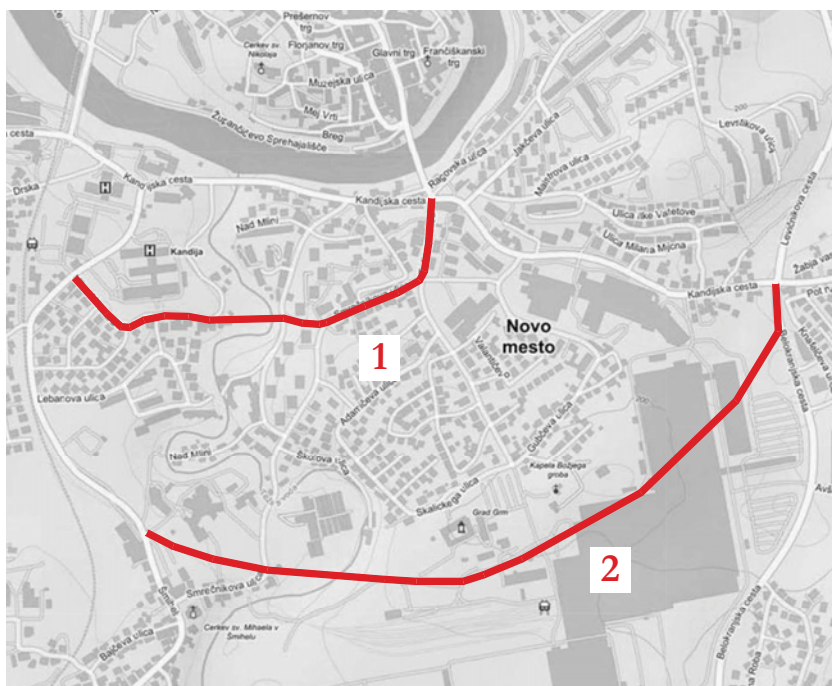
- Nova prometna vloga Novega mesta in splošne zahteve po izboljšavi prometnih razmer so narekovale tudi izgradnjo novega cestnega mostu v Kandiji. Za ožje mestno jedro je bil to najpomembnejši poseg (ki je poleg tega predstavljal pomemben dosežek inženirske gradnje, saj je bil to prvi most z jekleno konstrukcijo v Avstroogrskem cesarstvu). Ne le, da so zaradi mostu žrtvovali dve hiši ob južnem zaključku Glavnega trga in dve hiši na Kandijski strani) saj ta izguba za prostorsko zaključenost trga ni bila tako boleča kot podoben, le da bolj brezobziren poseg na glavnem mariborskem trgu, kjer so leta 1913 prav tako zgradili novi most čez Dravo. Pomembneje je, da se je z novim mostom bistveno izboljšala prometna povezava s Kandijo, tako da je najprej Kandija sama, kasneje pa tudi Grm in po vojni širše območje med Žabjo vasjo, Gotno vasjo, Šmihelom in Drsko postali tisti prostor, kjer se je mesto najbolj razširilo.
- Kandijski most je tako do leta 1977, ko so zgradili novi most v Ločni, nosil vso težo povezave med starim delom mesta na levi strani Krke in na novo urbaniziranimi predeli na desni strani in je kljub izgradnji Šmihelskega mostu leta 1991 še vedno del cestnega omrežja v ožjem delu mesta.
- Za razliko od bršljske železniška postaja v Kandiji ni imela večjega prometnega pomena, prav tako se ob njej niso naselile proizvodne in servisne dejavnosti.
- V primeru Novega mesta železniška proga do nedavnega ni predstavljala bistvene fizične ovire za prostorski razvoj mesta, saj je bila zaradi oblikovanosti zemljišča speljana razmeroma daleč od ožjega mestnega območja. Težave se pojavljajo v zadnjem obdobju, ko je treba urediti ustrezne zunaj nivojske cestne prehode čez železniško progo na celotni potezi od Košenic do Muhaberja, po drugi strani pa z izgradnjo dodatnih postajališč predstavlja razvojno možnost vzpostavitve mestne železnice v zahodnem delu mesta (Košenice – Šmihel/Šolski center Šmihel – Kandija/Splošna bolnišnica Novo mesto – Bršljin – BTC – Muhaber/Kamence).

### C) Obdobje po letu 1945:



List 27: Prikaz železniške in novejšje cestne infrastrukture z mostovi v ožjem mestnem območju.

- Ker gre predvsem za prvotna agrarna zemljišča (travnike, njive, sadovnjake itd.), je bila najlažja pot, da so nekdanje poljske poti spremenili v lokalne ceste in ulice, ki so jih po potrebi razširili na mrežo »napajalnih poti« do posamičnih parcelnih nizov (pri naseljih družinskih hiš) oziroma do stanovanjskih blokov.
- Kot primera ene in druge vrste stanovanjskega naselja lahko analiziramo prometno mrežo v naselju zasebnih hiš nad Težko vodo (Ulica Mirana Jarca) in v blokovskem naselju na Znančevih njivah (Nad Mlini). Priznati moramo, da niti ena niti druga nista preveč domišljeni, kaj šele, da bi zadovoljevali vsaj glavne potrebe stanovalcev (varnost za pešce, predvsem za otroke, racionalna izraba prostora za cestišče v prid povečanim zelenicam oziroma skupnim odprtim prostorom, možnosti za kolesarski promet, itd.).
- V večini novo urbaniziranih stanovanjskih predelov je cestna mreža urejena tako, da v glavnem sicer sledi tehničnim standardom, ki pa so vsi podrejeni le zahtevam individualnega motornega prometa v škodo drugih funkcij sodobnega urbanega prostora s ciljem povečanja kakovosti življenjskega in prostočasnega okolja.
- Podobna potratna uporaba prostora na račun prometnih in manipulacijskih površin, ki jo spremlja tudi že skoraj samo po sebi umevno spodbujanje motornega prometa (in transporta s tovornjaki), je vidna tudi v novomeških industrijskih conah. Pri tem so bile zanemarjene možnosti racionalizacije prometne in druge infrastrukturne mreže, ki bi jo bilo mogoče izvesti, če bi se novomeška industrija razvijala le v enem ali dveh strnjenih industrijskih predelih. Še bolj zaskrbljujoče pa je, da tako izgradnja novih kot širitev obstoječih industrijskih kompleksov moti normalno urejanje in uporabo prometnic v njihovi soseski, kjer so večinoma stanovanjska območja. Tako prostorska rast IMV-ja oz. podjetij TPV in Revoz ob Kandijski in Belokranjski cesti predstavlja značilen, čeprav tudi najbolj oster primer negativnih vplivov, ki se odražajo na vseh ravneh urbane celote.
- Največja napaka je bila storjena, ko ta industrijski kompleks ni bil pravočasno prestavljen na ustrežnejšo lokacijo (okrog l. 1965 je bila najugodnejša možnost predlagana lokacija med Cegelnico in Češčo vasjo), saj je neprestano kazal zahteve po prostorski širitvi. Tako se je IMV razvijal sredi izrazitega agrarnega zaledja Novega mesta, kjer so se že pred vojno, še bolj pa po njej, oblikovali zametki obrtno-servisne dejavnosti (Žabja vas, Gotna vas). Naravno bi bilo, da bi se v tem prostoru okrepila stanovanjska funkcija, kar bi skupaj s primernim razvojem lokalnih središč v obstoječih naseljih in nemotečo servisno-obrtno dejavnostjo nudilo dobre možnosti za uravnotežen razvoj tega dela mestnega obrobja. Namesto tega se je IMV kot tujek vrnil v obstoječo naselbinsko shemo in posledica je, da je zadušil zdravo rast drugih dejavnosti v tem delu mesta. Onemogočil je širitev stanovanjskega območja na Grmu, presekala logične povezave jugovzhodnega mestnega območja z ostalimi deli mesta (tako je bil najprej zaprt iztek Grmske ceste na današnjo Belokranjsko cesto, nato pa presekana še oba kraka Trdinove ceste), njegov industrijski tir (zgrajen leta 1980) pa je nasilno posegel v prostor Šmihela in v okolico Težke vode.
- Ob tem je potrebno omeniti še dve zamujeni možnosti, ki ju v Novem mestu niso pravočasno uresničili, čeprav so bile



ustrezne rešitve predlagane v urbanističnih dokumentih:

- a) ko so pozidali naselje Nad mlini in prostor med Šmihelsko cesto in Težko vodo, je bila v veliki meri zapravljen priložnost, da bi speljali novo cestno zvezo vzhod-zahod po desnem bregu Krke, ki bi razbremenila Kandijsko cesto in omogočila njeno celovito prenovo (traso je že leta 1948 predlagal Herman Hus);
- b) urbanistični načrt mesta iz leta 1973 je predvidel potek železniške proge Novo mesto – Brežice po trasi, ki jo je nekaj let za tem zasedel tir tovarne IMV.

List 28: Variantni predlog obvoznih cest v južnem delu mesta.



#### 01-6.6.4 Značilni vzorci prostorske organizacije:

Analiza se je do sedaj dotaknila tistih dveh prvin naselbinskih oblik, ki se odražajo v dvodimenzionalni (tlorisni) podobi mesta:

- trase prometnic na regionalni in lokalni ravni;
- parcelacijska mreža.

Tretja vrsta tlorisnih oblik so obrisi stavb in drugih zidanih objektov, kot tudi prostori med stavbami, ki so ustvarjeni odprti naselbinski prostori, razen v primeru sklenjenih kompleksov.

Kot primer tridimenzionalne prostorske slike bomo obravnavali sledeče morfološke enote:

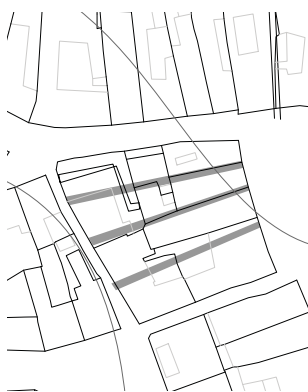
- stavbne otoke ob Glavnem trgu;
- stavbne otoke ob Rozmanovi ulici;
- spomeniško območje Na vratih;
- križišče v Kandiji.

Kot značilen primer stare urbane zasnove ob Glavnem trgu nam bo služila analiza stavbnega otoka, ki ga omejujejo še Rozmanova cesta, Ulica na Florjanov trg in Linhartova ulica:

Zemljišče ni ravno, temveč se zahodno od Glavnega trga dviga proti kapiteljskemu griču ter od Kandijskega mostu proti Rozmanovi ulici.

Terenski pogoji so izkoriščeni tako, da ne motijo pa tudi ne preglasajo zazidalne zasnove: pomembnejše stavbe ob trgu so višje (eno in dvonadstropne), stavbe ob prečni uličici pa večinoma pritlične. Poleg tega je malenkostni padec dela Glavnega trga skoraj neopazen, ker so stavbe ob njem različno velike in postavljene v rahlih zamikih.

Odprti javni komunikacijski kanali, kot so trg in stranske ulice, so zlasti v preteklosti služili tudi drugim dejavnostim, ne samo prometu: zlasti Glavni trg je bil včasih središče javnega življenja v mestu – političnega, verskega, gospodarskega in družabnega, stranske ulice pa so bile neke vrste podaljški zasebnih prostorov hiš, kjer se je odvijal del družinskega življenja in človeški stiki med člani ožje sosedske skupnosti. Ozke stranske uličice pa so predvsem omogočale dostop do vrtov ter pomožnih in gospodarskih poslopij v globini trakastih parcel.



Pozidava ima obliko uličnega otoka z enim dominantnim uličnim pročeljem, ki je še posebej skrbno oblikovano, z lamelno (trakasto) parcelacijo in z organizacijo arhitekturnega tkiva v globino do zadnjega roba uličnega otoka. Še več, v takšni zasnovi je mogoče videti tudi temeljne razvojne stopnje v rasti tega mestnega predela od začetkov, ko je bila urbana zasnova še enostavno urejena, pa do danes, ko je prostor razmeroma zapleteno organiziran.

Ob ustanovitvi mesta so parcele ob Glavnem trgu razdelili na približno enake parcele, med katerimi so potekali protipožarni presledki.

Parcele so bile široke okoli 9 m (30 čevljev) s presledki 3 m (10 čevljev).



Prvotne hiše so bile lesene ali z leseno predalčno konstrukcijo in opečnatimi polnili. Ker pa je Novo mesto nastalo razmeroma pozno je možno, da je bila večina hiš v zgornjem, gospodskem delu trga že nadstropnih, z odprto leseno lopo v pritličju za potrebe trgovanja.

Stavbe naj bi bile dvocelične s takšno notranjo razporeditvijo, ki je omogočala namembnost pritličja trgovanju ali obrti, v nadstropju pa je bil stanovanjski del.

Za nizi stavb so bila dvorišča, sledile so nizke pomožne dvoriščne stavbe in vrtovi.

Zgled: italijanska meščanska arhitektura na prehodu iz gotike v renesanso in nekatera nemška mesta.



Stavbni in urbanistični razvoj Glavnega trga od 2. pol. 16. stol. do sredine 17. stol.:

- pozidali so vse protipožarne presledke, na kar kažejo izredno dolgi hodniki;
- uporabla gradiv bolj odpornih na ogenj z izjemo streh, saj so bile mnoge še med obema svetovnima vojnama krite s škodlami;
- namesto ozkih stavb so zidali večje hiše s širšimi pročelji, kar jim je omogočila odprava požarnih presledkov in združevanje parcel;
- hiše so gradili s slemenami vzporedno s trgom;
- združevali so matične stavbe z dvoriščnimi in tako oblikovali notranja arkadna dvorišča;
- pročelja hiš so oblikovali s slogovno določljivimi prvini, da so detajli sledili »pravi arhitekturi«, kot pri cerkvah, samostanih, gradovih in plemiških dvorcih;
- postopoma so pozidali vrtove, kjer so nastale majhne skromne pritlične hišice za nižje sloje in tako dosegli maksimalno gradbeno izkoriščene parcele;



V 19. stol. so zazidali arkade na Glavnem trgu kot posledica osiromašenja mestnega življenja, ko se je trgovanje izpod arkadnih hodnikov hiš in lokalov preneslo v zasilne lesene lope in kasneje v premične stojnice s platnenimi strehami, kar je posledica dejstva, da trgovske dejavnosti poslej niso več opravljali meščani temveč okoliški kmetje in predmestni obrtniki;

Sedanji izgled Glavnega trga se ne razlikuje mnogo dosti od tistega na franciscejskem katastru oziroma arhivskih fotografijah iz 19. stoletja s sledečimi izjemami:

- še vedno so vidne posledice medvojnega letalskega bombardiranja v stavbnih vrzelih v stiku Rozmanove in Linhartove ulice in na območju današnje tržnice in Florjanovega trga;

- z novo ureditvijo po načrtih arhitekta in konservatorja Marjana Mušiča se je leta 1953 spremenila podoba Glavnega trga, ko so zaradi takratnih prometnih in komunalnih potreb na novo uredili cestišče in pločnike, zasadili drevesa, uredili spominska območja pred rotovžem in ob spomeniku talcev, postavili vodnjak, postopoma odpirali arkade in tako trgu vračali nekdanjo arhitekturno podobo, vendar sočasno tudi prej enotno občuten tržni prostor optično razbili na manjše dele in mu do današnjih dni namenili tranzitno prometno vlogo.

Listi 29-32: Analiza stavbnega otoka med Glavnim trgom, Rozmanovo ulico in Linhartovo ulico.

Kot značilen primer stare urbane zasnove ob Rozmanovi ulici bomo analizirali stavbna otoka:

- a) med Rozmanovo in Kastelčevo ulico ter Prešernovim trgom;
- b) med Rozmanovo in Vrhovčevo ulico.

- Analiza prostora, ki temelji na kartnih, fotografskih in drugih predlogah, nam izkazuje sledeči razvoj:
- V času franciscejskega katastra (1825) so bile že dokaj jasno definirane in še danes obstoječe sledeče gradbene linije:
- ob severni stranici Rozmanove ulice, delno ob južni stranici Rozmanove ulice (od Glavnega trga do Linhartove ulice) in gradbena linija, ki poteka od spomeniškega območja Na vratih in se preko Prešernovega trga nadaljuje do nekdanjega Florijanovega trga (danes tržnice);
- tip lamelaste parcele se je najbolj uveljavil v stavbnem otoku med Rozmanovo in Vrhovčevo ulico, medtem ko je v ostalih primerih sicer prišlo do strnjene ulične pozidave, toda tovrstne parcele so zgolj omogočile vzpostavitev strnjene ulične pozidave, za katerimi so se razprostirali vrtovi, ki pa so se zopet stikali z vrtovi stavb, ki so tvorile strnjeno ulično linijo na nasprotni strani posameznega stavbnega otoka;
- v zahodnem zaključku stavbnega otoka med Rozmanovo ulico in Prešernovim trgom je do leta 1794 stala cerkev sv. Katarine, ki je s svojo zahodno čelno fasado pomembno sooblikovala prostor manjšega trga ob Gorenjih vratih;
- na mestu požgane in nato podrte cerkve je bil nato postavljen kip Matere božje, katerega kopija danes stoji na Strmi poti;
- ob Rozmanovi in Kastelčevi ulici so stale posamične, z vrtovi ločene manjše hiše;
- večji gradbeni poseg se je v obravnavanem stavbnem otoku izvršil ob koncu prejšnjega stoletja, ko so v strnjeni ulični liniji pozidali obrtniške hiše na Rozmanovi 11, 13 in 15, sočasno pa je prišlo v tem delu tudi do sprememb v parcelacijski mreži;
- v tem času iz neznanih razlogov ni prišlo do gradbene dejavnosti v aktualnem trikotniku med Kastelčevo in Rozmanovo ulico, saj so tu prisotni štirje, med seboj ločeni manjši poslovno-stanovanjski objekti še vedno ohranjali za ta prostor značilno parcelacijo;
- med letalskim bombardiranjem Novega mesta dne 14. 9. 1943 je bil obravnavani del mesta močno poškodovan in delno tudi porušen;
- po osvoboditvi so ruševine odstranili in prostor - z izjemo na novo sezidanega objekta na Rozmanovi 9 (stavba Kremenca) – zazelenili, zaradi česar je posledično zopet prišlo do spremembe v parcelaciji, saj je lastnik večjega dela trikotnika postala Mestna občina Novo mesto.
- po omenjenem bombardiranju niso na novo pozidali med vojno porušenih stavb, zaradi česar še vedno nista izoblikovani vzhodna in južna ulični fasadi obravnavanega stavbnega otoka;
- Leta 1998 je Mestna občina Novo mesto v sodelovanju z Društvom arhitektov Dolenjske in Bele krajine organizirala urbanistično arhitekturni natečaj »Kremen« za prenovu stavbnega otoka med Rozmanovo in Kastelčevo ulico. Odkupljena je bila natečajna rešitev arhitekta Marjana Zupanca, ki pa do danes ni bila realizirana. Občinski svet Mestne občine Novo mesto je na 17. seji leta 2000 sprejel Odlok o ureditvenem načrtu stavbnega otoka med Kastelčevo in Rozmanovo ulico v mestnem jedru (Uradni list RS, št. 3/2001). Predmetna idejna rešitev ustreza zahtevam natečajnega gradiva v upoštevanju gradbene linije ob Rozmanovi in Kastelčevi ulici in zapolnjevanju severne stranice Prešernovega trga, ustrezno pa je rešen tudi neposredni stik med interpoliranimi vsebinami in obstoječimi stavbnimi volumni v obravnavanem stavbnem otoku.
- Leta 1953 je bil po načrtu arhitekta Marijana Mušiča izveden večji urbanistični poseg na prostoru Gorenjih vrat, ki je ob regulaciji cestne mreže in formiranju ploščadi s kipom Svobode na mestu lokacije cerkve sv. Katarine izoblikoval današnje spomeniško območje Na vratih.
- Večje spremembe so se v zadnjih 150 letih zgodile tudi v zahodnem delu stavbnega otoka med Vrhovčevo in Rozmanovo ulico ter pešpotjo, ki poteka med sodiščem (Jerebovo ulico) in Kastelčevo ulico ter se pravokotno navezuje na omenjene ulice.



- Tako na franciscejskem iz 1825 kot reambulančnem katastru iz 1869 so bile v omenjenem trikotniku pozidane prosto stoječe hiše, med katerimi so bili vrtovi in dvorišča, kar pomeni, da je do današnje strnjene pozidave prišlo šele ob koncu 19. oz. v začetku 20. stoletja.



List 33: Stanje v območju Rozmanove ulice na franciscejskem katastru iz 1825 s prosojnico današnjega stanja.

3.)

- Z izgradnjo železnega mostu 1898 in nove prometne vpadnice v mestno jedro iz Kandije se je težišče prometnega, v določeni meri pa tudi gospodarskega in socialnega dogajanja preselilo iz križišča Kandijske in Resslove ulice, ki je poslej postala izgubila vlogo južne mestne vpadnice, bolj proti vzhodu, v območje današnjega kandijskega križišča.
- Za potrebe izgradnje novega mostu so v Kandiji porušili dve hiši in rekonstruirali današnjo Trdinovo ulico iz poljske poti v južno mestno vpadnico.
- Z omenjenimi posegi so v prostoru vzpostavili novo prometno križišče, ki pa do današnjih dni ni bil ustrezno urbanistično arhitekturno ovrednoten in zato še danes služi le kot komunikacijska prometna zanka na južnem vstopu v mestno jedro.
- Odstranjeni hiši sta v celoti stali na današnji potezi kandijskega mostu in sicer večja v nivoju križišča, manjša pa pod mostom, ob današnji Ragoovski ulici. Po izgradnji mostu so vzporedno s Kandijsko zgradili novo hišo (Kandijska 13), ki danes oblikuje severozahodni vogal križišča ob samem vstopu na most.
- Na franciscejskem in reambulančnem katastru sta vidni še dve manjši hiši na mestu današnje zelenice, južno od kandijskega križišča, ki pa so ju očitno porušili šele po drugi svetovni vojni ob razširitvi cestišča zaradi povečanega osebnega in tovornega prometa v tem delu mesta.



List 34: Stanje v območju kandijskega križišča na franciscejskem katastru iz 1825 s prosojnico današnjega stanja.





## 1-6.7 Materialno stanje spomenika in okolice

Avtentičnost moramo razumeti predvsem kot vprašanje resničnosti vira informacij v odnosu do atributov dediščinskih virov, kot so forma, substanca, raba, materiali in tehnologije, idr. S sintezo omenjenih refleksij lahko za potrebe analize avtentičnosti uporabimo sledeča temeljna področja:

### 1. Kreativni proces

Edinstvena morfološka zasnova Novega mesta je v prvi vrsti posledica specifičnih topografskih danosti, na prostorsko organizacijo mestnega tlorisa pa so vplivali tudi zgodovinski procesi ter kulturno – civilizacijsko ozadje, ki se materializirajo v fizični pojavnosti mesta s prepoznavnimi slogovnimi obdobji.

### 2. Dokumentarna evidenca

Dokumentarna evidenca je predvsem overitev virov informacij, zlasti pisnega in slikovnega arhivskega gradiva ter znanstvenih in strokovnih dognanj, in temelji na preučevanju zgodovinskih virov ter na arheoloških in stavbnih raziskavah. Za zgodovinsko jedro Novega mesta je značilno, da je na eni strani na voljo veliko arhivskih podatkov (zgodovinski viri, literatura, fotografije, razglednice, karte, ipd.) in strokovnih analiz (morfologija, geografija, demografija, socialne, gospodarske in kulturne študije, prometne študije, ipd.), po drugi strani pa zelo malo dognanj na podlagi arheoloških, geoloških, stratigrafskih in drugih raziskav, ki bi podkrepile arhivske podatke in strokovne teze.

### 3. Socialni kontekst in tradicija

Socialni kontekst in tradicija se nanašata predvsem na nesnovno dediščino, torej na kontinuiteto vrednot, znanj, spretnosti, proizvodov, običajev, ritualov, ipd., ki so značilni v določenem okolju, na oceno njihovega zgodovinskega pomena in v kakšnem razmerju so s snovno dediščino. Za Novo mesto lahko ocenimo, da smo priča velikemu razkoraku med zgodovinsko tradicijo in identitetno kontinuiteto, zaradi česar moramo našo zgodovinsko zapuščino interpretirati s sodobnimi komunikacijskimi orodji, da bo soliden temelj za izgradnjo sodobnih urbanih identitet.

Stanje odprtih javnih površin (ulic in trgov) v mestnem jedru je le delno zadovoljivo. Odprte javne površine glede na kakovost stanja in ureditve delimo na šest območij:

**1) na Glavni trg in Rozmanovo ulico**, vključno s spomeniškim območjem Na vratih, s komunalno in parterno prenovo iz let 1951 in 1953 po načrtih arhitekta in konservatorja Marjana Mušiča;

**2) na zaledne ulice, ki so bile komunalno in parterno prenovljene** v devetdesetih letih prejšnjega stoletja (Vrhovčeva ulica, Strma pot) in v prvem desetletju 21. stoletja (Frančiškanski trg, Jenkova, Šolska, Dilančeva, Kosova, Pugljeva ter del Muzejske in Cvelbarjeve ulice);

**3) na prenovljene in na novo zgrajene pešpoti poti ob reki Krki** (Zupančičevo sprehajališče, sprehajališče Primičeve Julije) in ob mestnih Šancah po načrtih arhitekta Tomaža Levičarja iz leta 2004 (Levičar, 2004);



Glavni trg v Novem mestu. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Rozmanova ulica. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Na vratih. Foto: Tomaž Golob, 2008, ZVKDS OE NM.



Obnovljena Kosova ulica. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.

4) na ostale ulice in trge v mestnem jedru z zastarelo komunalno infrastrukturo in le asfaltiranimi površinami;

5) na komunalno in parterno prenovljeno Kandijsko cesto (2005-2013) z arhitekturno in urbanistično nedefiniranim kandijskim križiščem.



Zupančičevo sprehajališče. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Muzejska ulica v spodnjem delu še čaka na prenavo. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Kandijsko križišče v prenavi. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

## 01-6.7.1 Okviri za analizo integritete in avtentičnosti zgodovinskega jedra Novega mesta

### 1. Celovitost

V analizo avtentičnosti in integritete zgodovinskega jedra Novega mesta moramo vključiti vse tiste mestne predele in soseščine, ki imajo neposreden ali posreden vpliv na prepoznane dediščinske pomene v zgodovinskem jedru.

Ena ključnih značilnosti mestnega razvoja je hitrost preobrazbe. Novo mesto se je skozi zgodovino razvijal z določeno hitrostjo. Praviloma je šlo za počasnejši razvoj, ki je omogočal ohranjanje virov in poudarjal kontinuiteto kulturne tradicije, s katero so se prebivalci istovetili in ki je izoblikovala identiteto mesta. Z današnjega zornega kota lahko rečemo, da se je mesto razvijalo trajnostno. S širitvijo mesta od šestdesetih let prejšnjega stoletja pa so bile našete omejitve presežene. Mestno jedro je postajalo vedno bolj nestabilno, nova urbanizirana območja pa so ob širitvi mesta brez prave razvojne vizije in regulative poplavila tudi zgodovinske obmestne vasi s prej prepoznavno identiteto.

S širitvijo in razvojem mesta nova predmestja vedno bolj prevzemajo vlogo novih mestnih središč, v katerih se odvija vrsta mestnih vsebin, ki so bila še nedavno v pristojnosti zgodovinskega mestnega jedra. Določeni mestni predeli (zlasti trgovsko območje v Mačkovcu in BTC) postajajo novi centri mesta, zgodovinsko mestno jedro in nekdanje vasi (Šmihel, Žabja vas, Bršljin, Gotna vas, Ločna, vse bolj tudi Prečna, itd.) pa »predmestja«, zaradi česar se soočamo s prostorsko in socialno diferenciacijo posameznih mestnih predelov.

Socialno, okoljsko in ekonomsko ravnovesje med zgodovinskim mestnim jedrom in ostalimi mestnimi območji je možno zagotavljati le z integralnimi pristopi pri načrtovanju nadaljnjega razvoja in prenove mesta kot celote, pri čemer je v teh postopkih potrebno dosledno upoštevati zgodovinsko pogojeno identiteto posameznih mestnih območij. Žal smo še vedno priča več kot očitnemu izostanku integralnih in medsektorsko usklajenih postopkov pri razvoju in prenovi tako mestnega jedra kot ostalih mestnih območij v zadnjih šestdesetih letih.

Vizija nadaljnjega prostorskega, gospodarskega, kulturnega in socialnega razvoja Novega mesta mora biti plod strateških premislekov ter odločitev, žal pa se v novomeški občini srečujemo s problemom, da dejansko ne razpolagamo s strokovno pripravljeno ter s konsenzom vseh deležnikov v občini verificirano strategijo dolgoročnega razvoja. Veljavni Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Novo mesto ni toliko na strokovnih ugotovitvah utemeljen realističen razvojni pogled v prihodnost kot skupek želja. Za potrebe priprave omenjenega strateškega in izvedbenega prostorskega dokumenta so bile izvedene številne študije (študija ranljivosti prostora, demografska študija, študija potreb po stanovanjih, analiza razvojnih možnosti, in druge), ki pa so bile le delno vključene v njegovo vsebino. Zato lahko stopajo zlasti pri pripravi in implementaciji občinskih podrobnejših prostorskih načrtov v ospredje parcialni interesi brez določenih prioritet in operativnih usmeritev za izvedbo posamičnih programov ter projektov, ki bi bili med seboj usklajeni.

### 2. Nedotakljivost

Zgodovinsko mestno jedro mora ohranjati solidno fizično stanje, kar pa je mogoče le z uravnoveženim socialnim, ekonomskim in okoljskim razvojem na ravni celotnega mesta. Zgodovinsko obdobje, ki je predmet naše posebne obravnave in varstva in je iz vidika rabe prostora v določeni meri aktualno tudi za današnji čas, sega od 19. stoletja do prenove Glavnega trga in Rozmanove ulice med leti 1951 – 1953 po načrtih arhitekta Marjana Mušiča.

V mestnem jedru Novega mesta se opisane spremembe najbolj občutijo ravno na Glavnem trgu in Rozmanovi ulici. Če smo v večjem delu mestnega jedra priča dokaj stabilnih socialnim razmeram in solidnemu stanju grajenega in zelenega fonda, sta po drugi strani oba osrednja mestna predela podvržena socialni, gospodarski in kulturni degradaciji, ki je posledica neurejenih prometnih razmer, slabih okoljskih pogojev, spremenjenih lastniških razmerij in denacionalizacijskih procesov v bližnji preteklosti, selitve vrste funkcij, zlasti trgovske in deloma tudi upravne, na obrobje mesta, in sočasnega ohranjanja preživetega modela »citizacije« obeh osrednjih mestnih ulic. Konfuzna prometna ureditev, ki vztraja pod krinko zagotavljanja dostopnosti do trgovskih lokalov, bank in javnih ustanov, in neustrezna ponudba dušita odprte javne prostore in onemogočata celovito prenavo mestnega jedra. Priča smo slabim okoljskim in ekološkim razmeram, ke ne omogočajo kakovostnih bivalnih razmer ter delovnih in prostočasnih pogojev. Podobne razmere vladajo tudi na Kandijski cesti.

### 3. Materialna izvirnost

Pri prenovi obravnavanega spomeniškega območja je potrebno ohranjati varovane zgodovinske strukture, zlasti materiale, oblike, v določeni meri pa tudi rabe iz časa med 19. stoletjem in 1953, ki so iz zgodovinskega, likovnega, arhitekturnega, urbanističnega in identitetnega vidika najbolj čitljivi in prepoznani. Varovati je potrebno tudi vse ostale materialne priče preteklih zgodovinskih razvojnih faz mesta, ki izkazujejo rabo prostorov in posameznih objektov skozi čas, in so skrite



bodisi v stavbnih strukturah stavb bodisi v zgodovinskih zemeljskih plasteh.

Zgolj kakovostnemu načrtovanju arhitekta Marjana Mušiča in solidni izvedbi cestnega ustroja se lahko zahvalimo, da je arhitekturni, urbanistični in likovni vtis Glavnega trga in Rozmanove ulice tudi po šestdesetih letih bolj kot ne neokrnjen. Kljub temu pa lahko opazimo sledeče pomanjkljivosti, ki so posledica dotrajanosti in neustreznega vzdrževanja komunalne infrastrukture ter vozni in pohodnih:

- dotrajana komunalna infrastruktura na celotnem območju obravnave;
- nekakovostno vzdrževanje, ki je prizadelo tudi materialno avtentičnost in likovno celovitost posameznih spomeniških celot, struktur in izrazov:

### 3.1 Glavni trg:

Arhitekt Marjan Mušič si je leta 1951 Glavni trg zamislil kot slavnostni atrij mesta, s katerim je predvsem zaradi novih prometnih zahtev nadomestil njegovo tradicionalno vlogo osrednjega tržnega prostora:

*»Prvi pogoj pri obravnavanju trga je to, da z novimi dopolnitvami ne odmrje vtis celote. Zato je pravilno obravnavan cestni tlak, ki se prek rahlih kotanj na obeh straneh veže z drugimi površinami, medtem ko naj za višino robnika dvignjeni pločnik čimbolj spremlja obrise poslopj. Funkcija tržnih površin je podana s strukturo gradiva, ki ima hkrati tudi svoj estetski poudarek: cesta z granitnimi kockami, pločnik s tlakom, pripravljenim iz rečnega prodca, druge površine pa s penetrirano peščeno utrditvijo. Tlak iz rečnega prodca, ki je izgubil na svojem dobrem glasu zaradi slabega izdelka, je vendarle poleg kamnitih plošč še najboljša rešitev v historičnem urbanističnem okolju. Tak tlak namreč more na določenih poudarjenih mestih dobiti monumentalnejšo obravnavo v obliki dekorativne risbe, podane v raznobarnem gradivu. Taka, v kamen prenesena slavnostna preproga je predvidena pred mestno hišo, okrog vodnjaka in spominskega stebra« (Mušič, 2000, str. 150).*

- V prodnatem tlaku narejene slavnostne preproge so bile izvedene le na pločniku ob zahodni stranici južnega dela trga in pred mestno hišo, vsekakor pa ne okoli vodnjaka in spominskega stebra.
- Že arhitekt je opozarjal na delavniško neustrezno izvedbo tlaka iz prodca, za katerega se je odločil tudi zaradi nižje cene izvedbe. Tlak je pričel kmalu propadati, tudi zaradi zimskega zmrzovanja in soljenja pločnikov. Upravljavac mestnih površin je zaradi finančnih, tehnoloških in praktičnih razlogov poškodovane dele prodnatega tlaka vedno pogosteje nadomeščal z asfaltom in betonom, zaradi česar smo danes priča zelo neenotnemu videzu tlakov na Glavnem trgu s kopico zasilnih popravil iz različnih materialov.



Slavnostno oblikovani kamniti tlak s hermo Dragotina Ketteja pred mestno hišo. Na fotografiji se vidi tudi z granitnimi kockami tlakovano cestišče z obojestransko muldo in peščene površine med cestiščem in pločniki. Okoli 1953. Dolenjski muzej Novo mesto.



S prodrom tlakovani pločnik se je ohranil le v spodnjem delu Glavnega trga, kjer so z granitnimi kockami tlakovali tudi parkiranje namenjene površine med cestiščem in pločniki. V zgornjem, ravnem delu trga so te površine prvotno bile peščene. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE Novo mesto.

Upravljavac mestnih površin je poškodovane dele prodnatega tlaka nadomeščal z asfaltnimi in betonskimi prevlekami, pri tem pa je ohranjal členitev pločnikov z granitnimi kockami. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.





- Kmalu po prenovi Glavnega trga so se spremembe zgodile tudi na območju utrjenih peščenih površin, saj je bilo vzdrževanje le-teh zaradi povečanega prometa vedno težje, zato so jih asfaltirali.
- Eden od ključnih elementov v prostoru, ki so porušila temeljno idejo arhitekta o arhitekturni in likovni ureditvi Glavnega trga, so drevesa, ki so prerasla prvotno mišljeno višino. Arhitekt je posebej opozarjal, da je pri zelenju potrebna previdnost:

*»Labko je namreč zelenje zelo koristno, a z njim je tudi kaj lahko mogoče uničiti dragoceno prostornino trga. Namestitev dreves neposredno v utrjene površine s kamnito obrobo mora imeti svojo arhitektonsko zakonitost, spremljati mora izraz arhitekture, ga tu pa tam neutralizirati, posebno pri tistih stavbah, ki so v nasprotju z okoljem, a ponekod ga celo poudarjati. Spodnji del trga naj ima enakomeren ritem zelenje (drevesa v vrstah), na zgornjem delu pa naj se zgosti na določenih mestih, tam, kjer so arhitekturni in plastični dodatki. Tako na primer pred mestno hišo, ob kateri so predvideni na vsaki strani po trije piramidni topoli ali akacije. Dovolj gosti zastor drevja bo tudi koristno ublažil vtis tuje, neokusne arhitekture rotovžja in jo vizualno odmaknil nekoliko v ozadje« (Mušič, 2000, str. 150).*

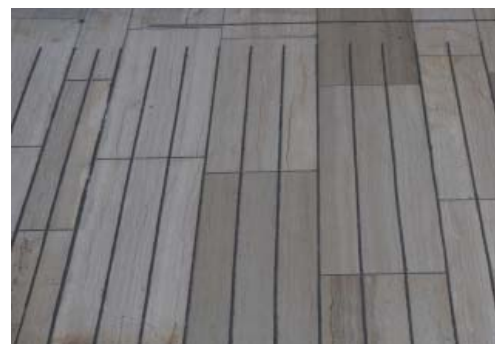
- Avtor današnje ureditve Glavnega trga, Marjan Mušič, je na trg uvedel tudi zasaditev dreves, ki jih prej ni bilo. Zgolj z zgodovinskega vidika prezentacije osrednjega mestnega trga drevesa na Glavnem trgu niso potrebna oz. so celo sporna. Vendar pa nikakor ne moremo negirati dela Marjana Mušiča, saj gre za kakovostno avtorsko delo celovite obnove trga, ki tudi že ima svojo časovno dimenzijo. Drevesa so se sedaj živečim generacijam že vrasla v spomin, zato bi morebitna popolna odstranitev vseh dreves pri ljudeh zbudila določen odpor in zgražanje. Sedanje stanje dreves na Glavnem trgu ni več zadovoljivo. Drevesa so bodisi prerasla prvotno mišljene višine in obsege krošenj bodisi so bila že odstranjena in nenadomeščena oz. nadomeščena z neprimernimi vrstami. Določene odločitve so torej nujne, vendar pa te zaradi zgoraj naštetih dejstev ne bodo enostavne, zato morajo biti še toliko bolj in v naprej argumentirane.

Sloki topoli so bili konec sedemdesetih let prejšnjega stoletja nadomeščeni z neustreznimi koprivovci. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Prvotne peščne površine med cestiščem in pločniki je kmalu zamenjal asfalt, stopnice, ki so nastale po poglobitvi cestišča, pa so originalno tlakovane z granitnimi kockami. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.

Primeri različnih tlakov v arkadnih hodnikih na Glavnem trgu. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



- Najbolj evidentna je situacija pred Rotovžem. Prvotno zasajeni topoli - jagnedi (*Populus nigra 'Italica'*) so s simetrično zasaditvijo in s svojimi ozkimi in visokimi krošnjami poudarjali centralni motiv Glavnega trga. Ob koncu sedemdesetih let 20. stoletja so bili topoli odstranjeni in nesrečno nadomeščeni s koprivovci (*Celtis sp.*) Poleg prevelike krošnje, ki zakriva poglede na Rotovž in ustvarja vtis zasičenosti, je bila pokvarjena tudi simetrija prvotne zasaditve, saj sta kmalu po zasaditvi propadli dve drevesi, ki nista bili nikoli ustrezno nadomeščeni.
- Pri vodnjaku so od prvotne zasaditve dreves ostala le še tri drevesa - en poljski javor (*Acer campestre*) in dva koprivovca (*Celtis australis*). Javor, ki raste kot soliter na nasprotni strani ceste, je sam po sebi lepo drevo, zato naj se ohrani. Linija gabrov v spodnjem delu trga je že nekoliko prerasla optimalno velikost glede na proporce trga. Po obrezovanju v pred dvema letoma je eno drevo (predzadnje) propadlo in je že bilo odstranjeno, eno pa je na poti propada.
- Vse fasade objektov na Glavnem trgu in današnji Rozmanovi ulici so bile celovito obnovljene leta 1978 po načrtih akademskega slikarja Lada Pengova, ki je pri izdelavi študije sodeloval z domačim arhitektom Danilom Lapajnetom, ki je že leta 1965 izdelal arhitekturni posnetek fasad na Glavnem trgu in Rozmanovi ulici.



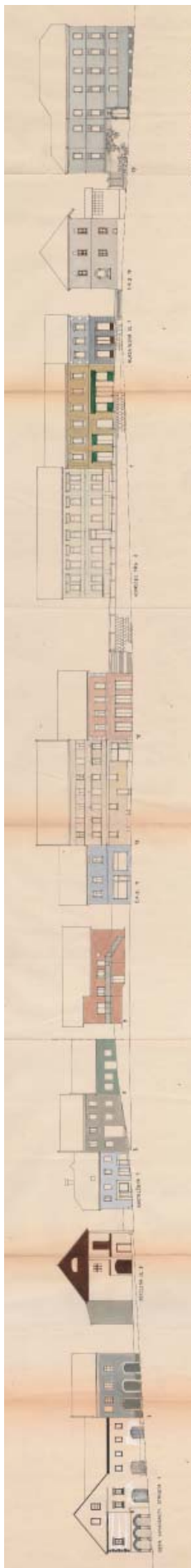
Pri vodnjaku so se ohranila le še tri drevesa: en poljski javor in dva koprivovca. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



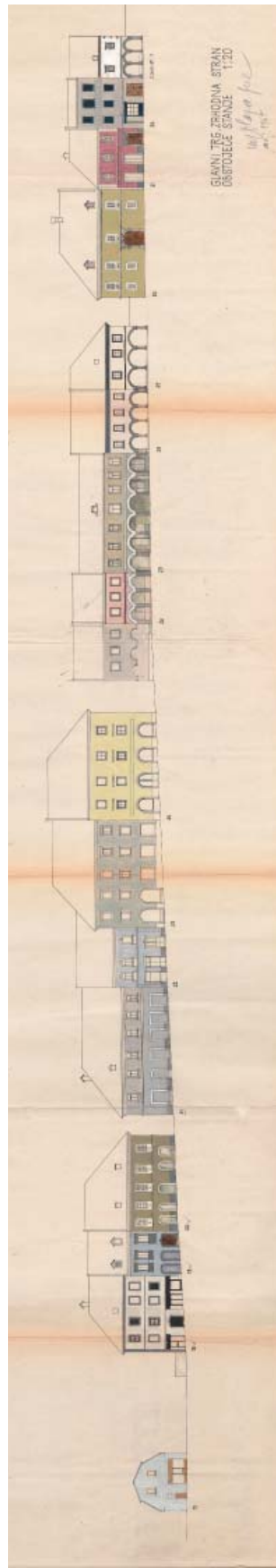
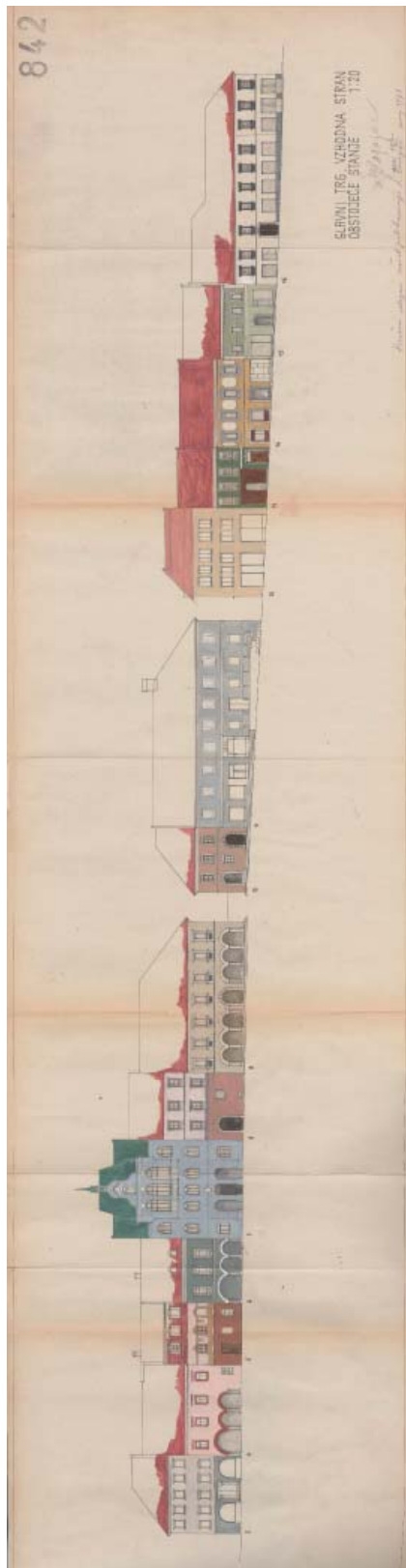
Spomenik obešencema obroblijata pred petimi leti posajeni robinji. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Linija gabrov v spodnjem delu trga je prerasla optimalno velikost. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



List 35: Barvne študije fasad na Glavnem trgu in Rozmanovi ulici izpod rok akademskega slikarja Lada Pengova iz leta 1978. Original hrani ZVKDS OE NM.





- Pri izdelavi barvne študije (Pengov, 1978), na katero je dal soglasje Ljubljanski regionalni zavod za spomeniško varstvo (štev. FM-1062/78 z dne 23. 10. 1978 – priloga barvne študije), se je avtor posvetoval s konservatorko Majdo Frelj-Ribič in arhitektom Marjanom Mušičem (Mušič, Internet 5).
- V sklopu izdelave barvne študije je avtor sondiral omete in beleže na sledečih objektih:
  - a) Rozmanova ulica 1;
  - b) Glavni trg 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 16, 18.

Fasadni niz v zgornjem delu Glavnega trga. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



- Avtor je ugotovil, da je bilo «barvanje dostikrat stihjsko izvršeno in da se v mnogih primerih barve na sosednjih objektih ujemajo» in se ob tem sprašuje, kako na eni strani varovati zgodovinski spomin in želje spomeniškega varstva, po drugi pa uskladiti barvne prehode med posameznimi fasadami.
- Ostale fasade objektov na Glavnem trgu in Rozmanovi ulici niso bile raziskane in je avtor njihovo barvno podobo določil na osnovi barvne podobe »štirih, petih točk na trgu«, ki bodo ključne za barvni videz trga:

Fasadna kulisa vodnjaka. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



- a) rotovž;
- b) Rozmanova 1;
- c) Bergmanova hiša, Glavni trg 1;
- d) Glavni trg 8;
- e) Glavni trg 11;
- f) Glavni trg 18;
- g) Glavni trg 28;
- h) Glavni trg 29.

Zahodna fasada Glavnega trga. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



- Avtor je ugotovil, da »nekatero fasade zahtevajo izrazito grafično reševanje, npr. Rozmanova 1, Glavni trg 28, 29, 16, medtem ko druge zahtevajo bolj slikarski pristop v svojem renoviranju obleke: Glavni trg 7, 8, 10, 13, 14, 15, 30, 31«.

Vzhodna fasada Glavnega trga s pogledom na zvonik frančiškanske cerkve. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Vzhodna fasada spodnjega dela Glavnega trga. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

Pogled na južno fasado Glavnega trga iz Kandijskega mostu. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.

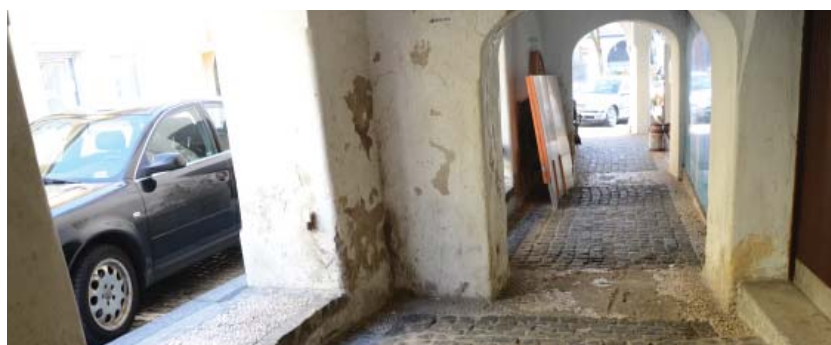






- Avtor nadalje poudarja, da »pa ne bi ostalo samo pri restavriranju avtentičnosti in vsled tolikih stilnih detajlov na enih in istih fasadah«, je poskušal na nekaterih lupinah »dokaj sodobno reševati polihromijo in grafičnost (tako na Rozmanovi 1, Glavnem trgu 1, 3, 4, 5, 8 in 15).
- Avtor se je v idejnem načrtu trudil, da je z barvno zasnovo fasad ohranjal določen red in ritem tako posameznih hiš kot stavbnih skupin in da se »barve hiš povezujejo in stapljajo v logične barvne nianse«.

Napačno izveden pohodni tlak iz granitnih kock z neravno strukturo in preveč poglobljenimi fugami pred objektom Rozmanova ulica 5. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Tlak iz granitnih kock s propadajočo obrobo iz pranege kulirja v podhodu hiš Rozmanova ulica 1 in 3. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Zelenica z zeleno zaveso iz smrek na spominski ploščadi. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Propadajoči tlak iz pranih betonskih plošč na spominski ploščadi. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Primer originalnega betonskega konfina in grede ter neustreznega novega konfina na pločniku Prešernovega trga. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Neustrezno tehnološko in likovno izvedena rekonstrukcija grede na pločniku Prešernovega trga. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Propadajoči tlak iz proda na podestih stopnišča med Rozmanovo ulico in Prešernovim trgom. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Zanemarjena zelenica z ambrovcem v stiku Vrhovčeve in Rozmanove ulice. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Zelenica na spominski ploščadi ob Knjižnici Mirana Jarca. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Tik ob Skabernetovi hiši raste hrast graden. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Pogled na severno fasado Rozmanove ulice s hišo Furlan. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Pogled na južno fasado Rozmanove ulice s Podbevškovo hišo v ospredju. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Po drugi svetovni vojni interpoliran objekt na mestu nekdanje nemške Kazine, v kateri je bila januarja 1848 prva uprizoritev Linhartove igre Matiček se ženi.



Severna fasada v spodnjem delu Rozmanove ulice. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Južna fasada v spodnjem delu Rozmanove ulice. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

- Barvna obnova fasad je bila na žalost izvedena s težkimi in gostimi akrilnimi barvami, ki ne zagotavljajo paropropustnosti, mehko in prosojnosti apnenih beležev.
- Zaradi neustrezne tehnologije so bile mnoge fasade v preteklih dobrih treh desetletjih potrebne celovitih prenov, ki pa so le delno sledile omenjeni barvni podobi Glavnega trga oz. Rozmanove ulice iz leta 1978. Fasade na Glavnem trgu, ki so dobesedno ali vsaj v osnovi ohranile v omenjeni študiji določeno barvno podobo, so sledeče:

- 1) Glavni trg 1;
- 2) Glavni trg 2;
- 3) Glavni trg 4;
- 4) Glavni trg 5 z naknadno rekonstruiranim arkadnim hodnikom v pritličju objekta;
- 5) Glavni trg 7;
- 6) Glavni trg 8;
- 7) Glavni trg 10;
- 8) Glavni trg 11;
- 9) Glavni trg 12;
- 10) Glavni trg 13;
- 11) Glavni trg 14;
- 15) Glavni trg 18;
- 16) Glavni trg 21;
- 17) Glavni trg 22;
- 18) Glavni trg 23;
- 19) Glavni trg 24;
- 20) Glavni trg 28;
- 21) Glavni trg 32.

- Ohranjenost fasad na Glavnem trgu ter njihov doprinos k celostni podobi osrednjega mestnega prostora lahko načeloma ocenimo kot zadovoljiv.

### 3.2 Rozmanova ulica in spomeniško območje Na vratih:

- Na odprtih javnih prostorih Rozmanove ulice in v območju spomeniškega kompleksa Na vratih so večji del ohranjeni materiali, ki so bili vgrajeni za časa povojne prenove po načrtih arhitekta Marjana Mušiča. Stanje vgrajenih materialov je delno zadovoljivo, predvsem pa ne moremo biti zadovoljni s kakovostjo vzdrževalnih posegov na omenjenih površinah, ki ne samo da zmanjšujejo funkcionalnost vozniških oz. pohodniških površin, temveč rušijo tudi integriteto in avtentičnost spomeniških ansamblov. Kot primere nezadostnega oz. neustreznega vzdrževanja lahko navedemo:
  - a) tehnologijo polaganja granitnih kock na pločniku pred lokalom Foto Asja (Rozmanova ulica 5);
  - b) propadajoči originalni tlak iz proda na podestu stopnišča med Rozmanovo ulico in Prešernovim trgom (ob objektu Rozmanova ulica 15);
  - c) propadajoči tlak iz kulir plošč na spominski ploščadi med Rozmanovo ulico in Prešernovim trgom;
  - d) Likovno in tehnološko neustrezno rekonstrukcijo betonskih konfinov in grede na pločniku Prešernovega trga, ki je še del spomeniškega območja Na vratih.
- Drevesa ki rastejo na trikotni površini med Rozmanovo in Kastelčevo ulico nimajo posebne vrednosti in niso plod načrtno zasaitve z jasnim oblikovalskim konceptom. Najlepše drevo (japonsko češnjo) so iz neznanega vzroka odstranili pred pol leta.
- Smreke na koncu Mušičeve ureditve "Na vratih" so sekundarnega značaja in niso del originalne zasaitve in tudi ne predstavljajo posebne kakovosti. - V stiku Vrhovčeve in Rozmanove ulice je manjša zelenica trikotnega tlorisa, na kateri raste ambrovec (*Liquidambar styraciflua*). Zelenica z drevesom kot arhitektonskim poudarkom v stičišču dveh cest je sicer zamisel Marjan Mušiča, vendar je že zdavnaj zgubila prvotni pomen in vlogo v prostoru ter je danes obremenjena s smetnjaki, klopjo, oglasnim stebrom in informacijsko tablo.
- Hrast graden (*Quercus petraea*) ob Skabernetovi hiši (Rozmanova ulica 19) je bil posajen po načrtu Marjana Mušiča, toda preblizu hiše in zaradi neustreznega rastiščnega prostora visi nad cestišče.



- Na zelenici ob knjižnici raste za kipom talca pred leti ponovno posajena vrba žalujka (*Salix alba 'Tristis'*), za Kozinovim spomenikom raste ostrolistni javor (*Acer platanoides*), ob njem trikrpi javor (*Acer ginnala*), pod opornim zidom ob poti proti sodišču pa ginko (*Ginko biloba*).
- Fasade na Rozmanovi ulici, ki so dobesedno ali vsaj v osnovi ohranile v barvni študiji Lada Pengova določeno barvno podobo, so sledeče:
  - 1) Rozmanova ulica 1;
  - 2) Rozmanova ulica 4;
  - 3) Rozmanova ulica 6;
  - 4) Rozmanova ulica 10
  - 5) Rozmanova ulica 13
  - 6) Rozmanova ulica 17
  - 7) Rozmanova ulica 20
  - 8) Rozmanova ulica 22
  - 9) Rozmanova ulica 28
  - 10) Prešernov trg 8;
  - 11) Prešernov trg 9;
  - 12) Hladnikova 1.
- Arhitekturno zasnovano in podobo fasad na Rozmanovi ulici ter njihov doprinos k celostni podobi ene od osrednjih uličnih potez v starem mestnem jedru lahko ocenimo le kot delno zadovoljiv. Na ulici se srečujemo tako s historicistično členitvijo fasad, primeri medvojnega funkcionalizma (Furlanova hiša, delo Marjana Mušiča, Rozmanova ulica 20 in Rozmanova ulica 13) in povojnega brezizraznega socialističnega funkcionalizma (Rozmanova ulica 10) kot novejšim modernizmom (Rozmanova ulica 18), ki pa je ob zadnji obnovi izgubil del svoje avtentičnosti, ko so fasadne lamele nadomestili z vidno, v ometu obdelano dvo-barvno fasado s poudarjeno okensko členitvijo.

### 3.2 Kandijsko križišče:

- Spomladi 2014 je izvajalec v okviru prenove komunalne infrastrukture in cestnega ustroja na Kandijski cesti povrnil v prvotno stanje zelenico v kandijskem križišču. Poseg je bil le delno uspešen, saj so med rekonstrukcijo Kandijske ceste dvignili tako talno koto cestišča kot le-tega razširili za potrebe desnega zavijalnega pasu, zaradi česar je prišlo v območju pločnika in same zelenice do povečane višinske razlike med samim cestiščem in Ragovsko ulico. Pločnik je zelo strm in deloma nevaren oz. težko prehodan za gibalno ovirane osebe, dodatne težave pa se bodo pojavljale pozimi, ko bo zasažen in poledenel. Zelenica ima po novem strme hribine, ki bi se jih dalo ublažiti s podaljšanjem zelenice proti Ragovski ulici.

Na novo zgrajeni podstavek s kipom Leona Štuklja v prostoru, v katerem zaradi obilice mestne opreme in prometne signalizacije prevladuje vizualni nered. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

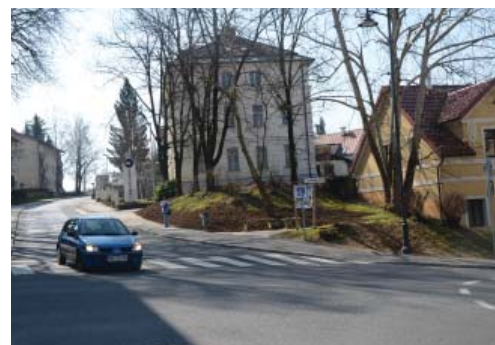


Spomladi 2014 zaključena obnova zelenice v arhitekturno in urbanistično nedoločenem prostoru kandijskega križišča s poddimenzioniranim kipom Leona Štuklja, ki več kot očitno ne obvladuje prostora. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.





- Ob zahodni strani zelenice je investitor brez soglasja ZVKDS OE NM zgradil kamniti oporni zid kvadratnega tlorisa kot podstavek kipa Leona Štuklja, ki več kot očitno ne obvladuje arhitekturno in urbanistično nedefiniranega prostora kandijskega križišča. V zgornjem delu podstavka so posadili grmičke ognjenega trna (*Pyracantha coccinea*), po brežini pa grmičke panešpljice (*Cotoneaster sp.*).
- ZVKDS OE NM ocenjuje izvedeni poseg zgolj kot začasen in obenem v konservatorskem načrtu predlaga izhodišča za prenovo kandijskega križišča v Trg Novomeške pomladi.
- V zahodnem stiku Trdinove ulice in Kandijske ceste je kompozicija dreves iz časa ureditve parkirišča izpred ok. 40 let. Ob Trdinovi ulici rastejo v vrsti štirje beli javorji (*Acer pseudoplatanus*), pod njimi pa dve plantani (*Platanus x acerifolia*). Vsekakor bi bil omenjeni prostor zaradi zelene kulise primernejša lokacija postavitve kipa Leona Štuklja od obstoječe.
- Kandijsko križišče določajo maloštevilni prostostoječi objekti, kot so gostilna Windischer (kasneje hotel Kandija, Trdinova ulica 1 in



Drevesni otok iz časa povojne ureditve parkirišča v stičišču Kandijske ceste in Trdinove ulice. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Objekt Kandijska cesta 13 z bogato členjeno fasado in lesenimi izložbenimi okni. Foto: Mojca Verček Rems, 2009, ZVKDS OE NM.

Nekdanji hotel Kandija oz. gostilna Windischer. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Žalosten pogled na propadajoči Windischerjev vrt. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

Pogled na vzhodno fasado kandijskega križišča z individualnimi objekti. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.





Najbolj prepoznaven pogled na veduto starega mestnega jedra s stopnjevanjem stavbnih mas od Brega proti kapiteljski cerkvi. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Jakčev dom in v ozadju Narodni dom. Foto: Jovo Grobovšek, 1984, ZVKDS OE NM.

Zeleno Novo mesto z najdaljšim zelenim mestnim obrežjem med slovenskimi mesti. Vir: [http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=NOVO\\_MESTO](http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=NOVO_MESTO).



Anton Podbevšek Teater. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.

List 36: Zgodovinsko mestno jedro na franciscejskem katastru s prosojnico današnjega stanja.



Zavod za zdravstveno varstvo in zamrznjena reka Krka februarja 2012. Foto: Tomaž Golob, ZVKDS OE NM.





Severna veduta Novega mesta. Foto: Mitja Simič, 2007, ZVKDS OE Novo mesto

Pogled na mestno jedro iz Marofa. Foto: Mitja Simič, 2007, ZVKDS OE NM.



Kandijska cesta 40), objekt Kandijska cesta 13, Ragovska ulica 1 (nekdanja pošta) in le delno objekta Kandijska cesta 15 in 19. Območje hotela Kandija z nekdanj zelo znanim vrtom, je pričelo propadati v devetdesetih letih prejšnjega stoletja po denacionalizaciji, ko je bila posest vrnjena potomcem družine Windischer. Do tedaj je s hotelom Kandija upravljala Tovarna zdravil Krka. Sedanji lastnik območja je pred leti sicer saniral fasado na Mušičevem hotelskem prizidku ob Trdinovi ulici, kar pa ne omili izredno žalostnega stanja celotnega spomeniškega območja.

Posledice nemškega letalskega bombardiranja leta 1943 na današnji Rozmanovi ulici. Dolenjski muzej Novo mesto.



Predvojna fotografija dveh objektov, ki sta stali v stiku Rozmanove in Kastelčeve ulice in sta bili odstranjeni po nemškem bombardiranju leta 1943. Dolenjski muzej Novo mesto.



#### 4. Izvirnost organizacije prostora in oblike

- Mestno jedro je ohranilo po ustanovitvenem letu 1365 izoblikovano urbanistično zasnovo in morfološka razmerja med odprtimi javnimi površinami in stavbnimi otoki. V določeni meri so se zgodile spremembe le pri parcelacijski mreži in zgoščevanju stavbnih teles na škodo vrtov v nekaterih stavbnih otokih. Kljub temu je v zgodovinskem jedru Novega mesta - za razliko od drugih slovenskih mest - še vedno veliko zasebnih vrtov, ponaša pa se tudi z najdaljšim zelenim mestnim obrežjem v Sloveniji.
- Mestno jedro je ohranilo skozi stoletja izoblikovano veduto s skladnim stopnjevanjem stavbnih mas proti kapiteljski cerkvi.
- V skladno mestno silhueto vnašajo določen vizualni nemir sledeči objekti:
  - Narodni dom, zgrajen 1885;
  - Hotel Jakac, današnji Jakčev dom, zgrajen 1904
  - Prosvetni dom, današnji Anton Podbevšek teater, zgrajen 1930;
  - Poslovni objekt, Mej vrti 5 (Nacionalni inštitut za javno zdravje, OE Novo mesto).
- Kljub širitvi in razvoju mesta so se ohranili značilni pogledi na mestno jedro, zlasti z desnega brega reke Krke na novomeški Breg in frančiškanski samostan ter z Marofa in Šmarješke ceste na severno veduto mestnega jedra. Pogled na mestno jedro je nekoliko okrnjen le s Topliške ceste, kjer ga zapirata železniški most in trgovski center Tuš.
- Današnja Rozmanova ulica je eden od predelov v zgodovinskem mestnem jedru, ki je doživel največje urbanistične in arhitekturne



spremembe po drugi svetovni vojni.

- Nemško letalsko bombardiranje Novega mesta 1943 je prizadelo več hiš v spodnjem delu Rozmanove ulice, ki so jih po vojni porušili, z neugledno arhitekturo pa so nadomestili le dve hiši ob severni stranici ulice (današnja Rozmanova ulica 10).
- Večje preнове je bil deležen tudi objekt Rozmanova ulica 18, ki so ga leta 1982 po načrtih projektivnega biroja SGP PIONIR iz leta 1980 preuredili za potrebe zagrebškega trgovskega podjetja Standard konfekcija.
- Na odločitev, da se ne nadomesti treh hiš v trikotniku med Rozmanovo in Kastelčevo ulico (pozidana je bila le upravna stavba podjetja Kremen na Kastelčevi ulici) je prav gotovo vplivala potreba po izgradnji nove tranzitne prometnice od Gorenjih vrat do Kandijskega križišča. Hiši, ki sta stali v omenjenem trikotniku ob južni stranici Rozmanove ulice sta namreč ustvarjali cestno ožino, ki bi bila ovira sodobnemu motornemu prometu in bi tudi onemogočala izgradnjo pločnikov za pešce. Prostor so po vojni zasilno zasadili z drevesi in grmičevjem brez prave vsebine.
- Za potrebe preнове v prejšnjem poglavju obravnavanega prostora je Zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine Novo mesto dne 30. 5. 1997 (št. SPD-240/97-TG) izdelal morfološko analizo stavbnega otoka med Rozmanovo, Kastelčevo in Prešernovim trgom. Mestna občina Novo mesto je nato izvedla javni natečaj za arhitekturno in urbanistično rešitev omenjenega prostora ter naročila izdelavo Ureditvenega načrta (Uradni list RS, št. 3/01, 86/07).
- Do današnjih dni se tudi ni zgodila interpolacija na mestu hiše, ki je stala v stiku Rozmanove ceste in Linhartove ulice. Vzrok lahko iščemo v potrebi po peščevih površinah, ki so jih v primeru hiš Rozmanova 1 in Rozmanova 3 rešili na Rozmanovo ulico odprtima hodnikoma v pritličju obeh objektov.
- Drugi večji gradbeni poseg se je leta 1953 zgodil v območju Ljubljanskih ali Gorenjih mestnih vrat, kjer so že v preteklosti odstranili večji del arhitekture mestnih vrat in preostali del vključili v stavbni telesi novih objektov (Hiši Rozmanova 17 in Rozmanova 19).
- Do preнове severnega vhoda v mestno jedro se je glavna cesta Ljubljana - Zagreb v močnem vzponu dvignila iz Ljubljanske smeri do ozkega grla na samem vhodu in se iz Katarininega trga v lahni krivini zopet spustila po današnji Rozmanovi ulici do Glavnega trga. Cestni ožini sta vzrokovali dve stavbi, in sicer na južni strani nekdanja gostilna »Na vratih, na severni pa mogočno poslopje »Stare kresije«, ki je bila leta 1779 prezidana iz nekdanjega »mestnega špitala«. Kot ugotavlja Mušič, je bila ožina na prelomu iz 19. v 20. stoletje še bolj kritična; »ko je bil posnet vogal, pa je bila tudi arhitektura »Stare kresije« temeljito predelana v nepomembnem, skorajda brutalnem »baumeisterskem« slogu in je bil tedaj tudi odstranjen portal; še sedaj ohranjeni glavni sklepnik z vklesano letnico 1779 pa je bil ob preureditvi vzdignjen v novo, glavno pročelje, portal sam pa je bil verjetno pri prejšnji preureditvi uničen« (Mušič, 2000, str. 23).

V ozadju je vidna po drugi svetovni vojni odstranjena poškodovana hiša v stiku Rozmanove in Linhartove ulice. Foto: Franc Mesesnel, INDOK center Ministrstva za kulturo.



Na fasadi Skabernetove hiše so vidni kamniti zidovi srednjeveškega obzidnega obrambnega stolpa. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Gorenja ali Ljubljanska vrata s poslopjem »Stare kresije« na levi strani. Okoli 1950. Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Domoznanski oddelek in posebne zbirke Boga Komelja.



Pogled na Gorenja ali Ljubljanska vrata iz mestne strani. Okoli 1950. Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Domoznanski oddelek in posebne zbirke Boga Komelja.







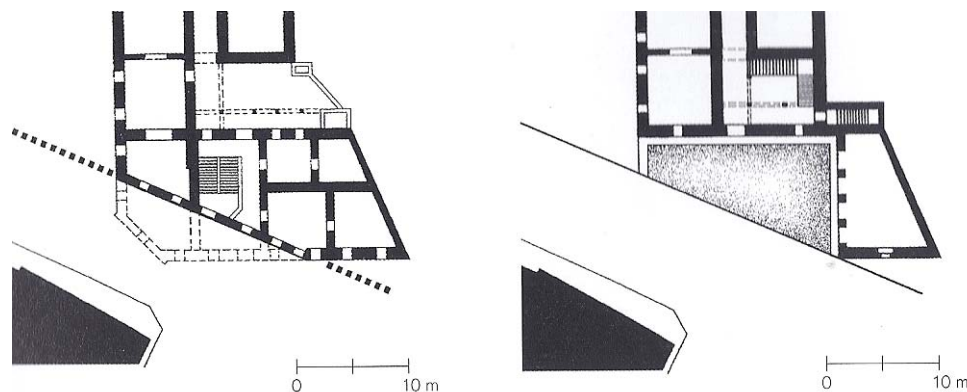
Rekonstrukcija ceste na območju Gorenjih vrat. 1953. Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Domoznanski oddelek in posebne zbirke Boga Komelja.



Rušenje južnega trakta »Stare kresijek«, v ohranjenem delu pa so danes prostori Knjižnice Mirana Jarca Novo mesto. 1953. Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Domoznanski oddelek in posebne zbirke Boga Komelja.

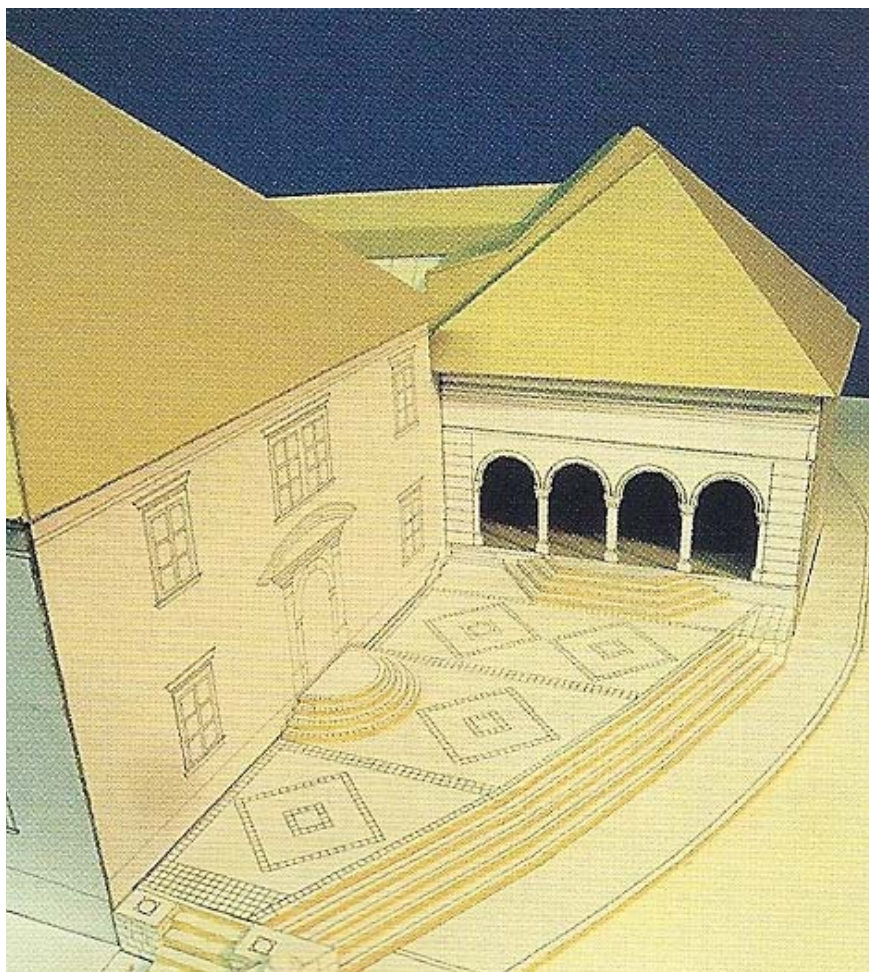
- Kmalu po koncu druge svetovne vojne je postala aktualna preusmeritev tranzitnega prometa ven iz mestnega središča, vendar so po Mušičevih besedah (2000, str. 23) odločitev venomer prelagali dokler ni bil promet že tako povečan, da je postala ožina grla na Gorenjih vratih zaradi neprehodnosti kritična. Leta 1950 je bila izdelana projektna dokumentacija za modernizacijo današnje Rozmanove ulice, na katero je urbanistična in spomeniškovarstvena služba podala vrsto pripomb, ki pa niso bile sprejete. Med drugim je bila podana tudi pobuda za študijo variant nove mestne obvoznice, je pa načrt vseboval izgradnjo avtomobilske ceste Bratstva in enotnosti, ki naj bi prevzela ves tranzitni promet (Mušič, 2000, str. 23).
- Nova regulacijska črta razširjene ceste se je globoko zarezala v »Staro kresijo«, višinska kota nove ceste pa je za 0,85 m pod nekdanjem nivojem na vrhu klanca. Obcestni trakt »Stare kresijek« so podrli pred izdelavo projektov, za preureditev

Stanje pred rušenjem obcestnega trakta »Stare kresijek« in današnje stanje. Arhitekturni načrt Marjana Mušiča. Skeniran načrt je iz monografije Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.



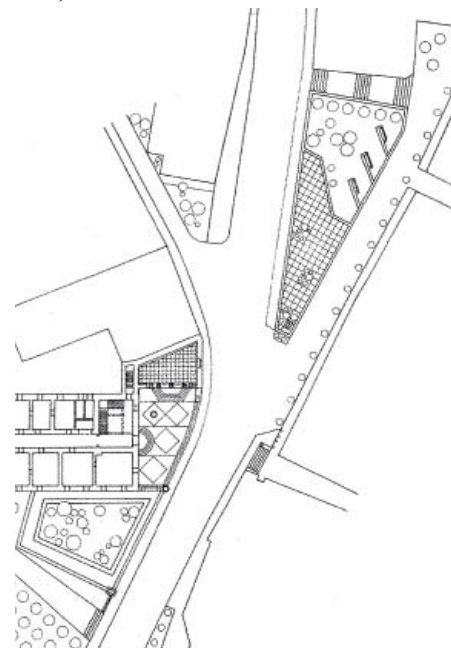
Delovna risba Marjana Mušiča nove spomeniške ureditve Gorenjih vrat. Skenirana risba je iz monografije Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.





Maketa spomeniškega območja »Na vratih« v območju knjižnice in spominske lože. Maketa je delo Marjana Mušiča. Skenirana maketa je iz monografije Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.

Arhitekturni načrt ureditve spomeniškega območja »Na vratih«, delo Marjana Mušiča. Skeniran načrt je iz monografije Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.



predmetnega objekta pa so na okraju na hitro izdelali načrt, ki je po ugotovitvah Mušiča (2000, str. 23) na »primitiven način skušal rešiti konstruktivno in estetsko zamotan problem«.

- Arhitekt urbanist in konservator Marjan Mušič je nalogo prevzel kasneje, in to kljub osebnim strokovnim pomislekom o temeljnosti tovrstnega kirurškega posega v zgodovinsko mestno tkivo. Odločitev je bila nekoliko lažja ob zavedanju, da je bil dragoceni arhitekturni motiv mestnih vrat že prej uničen in da ni ohranjenega spomina nanj ne v načrtih ne v grafikah, dragocena tudi ni bila robna arhitektura, edino kakovost je izkazoval »ambient z zanimivo in živahno grupiranimi plastičnimi gmotami« (Mušič, 2000, str. 24).
- Arhitekt je pristopil k ureditvi spomeniškega kompleksa Na Vratih v hudi časovni stiski in v duhu tedanjega socialističnega realizma, ki izraža borbenost in zanos novega povojnega časa. Izredno plodovito sodelovanje med vrhunskima slovenskima ustvarjalcema, kiparjem Jakobom Savinškom in arhitektom Marjanom Mušičem, je v petdesetih letih prejšnjega stoletja ustvarilo enega najkvalitetnejših slovenskih mestnih prostorov z izredno likovno dorečenostjo, urbanistično pretehtanostjo in visokim estetskim nabojem. V omenjenem spomeniškem kompleksu smo priča kar trem različnim spomenikom NOB: osrednjemu spomeniku padlih Novomeščanov v drugi svetovni vojni z doprsnima kipoma Borisa Kidriča in Staneta Rozmana v loži ob stari kresiji, v kateri danes domuje Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, spomeniku talcu, ki se je zgrudil pod sovražnikovimi streli ob poti, po kateri so zapornike vodili iz sodišča v koncentracijska taborišča in zapore ter spomeniku Pojmo pesem bratje o svobodi na koncu parkovno urejene ploščadi v stiku Rozmanove ulice in Prešernovega trga. Trije različni spomeniki, ki skupaj z na novo arhitekturno ovrednotenim stavbnim fondom, zlasti objekta knjižnice in novo ureditvijo odprtega mestnega prostora na lokaciji nekdanjih mestnih Ljubljanskih ali Gornjih vrat tvorijo skladno celoto in idealno podobo celostne umetnine (Golob, 2010, str. 13-15).



Spominska loža in pročelje starega dela Knjižnice Mirana Jarca, ki je posnetek vhodne fasade graščine na Ruperč vrhu. Foto: Tomaž Golob, 2008, ZVKDS OE NM.



Kip narodnega heroja Franca Rozmana - Staneta v spominski loži, delo Jakoba Savinška. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

Kip talca, za katerega je Jakobu Savinšku poziral igralec Bert Sotlar. Foto: Tomaž Golob, 2008, ZVKDS OE NM.



Kip Pojmo bratje pesem o svobodi, za katerega je Jakobu Savinšku poziral igralec Marjan Kralj. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



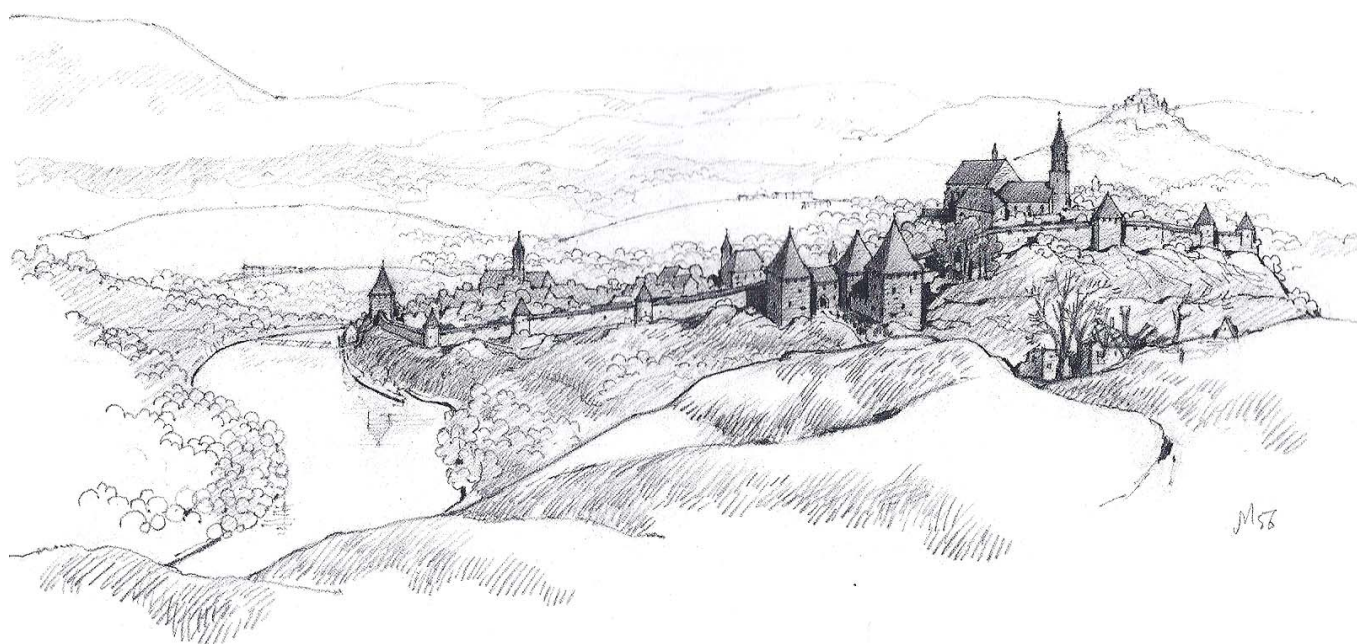


- Pri obnovi spomeniškega kompleksa Na vratih so bila ugotovljena sledeča dejstva (Mušič, 2000, str. 27-28):
  - a) med zniževanjem ceste je bilo ugotovljeno, da so okoliške hiše brez dovolj globokih temeljev;
  - b) med poglobitvijo cestišča so prišli na dan preostanki utrdbene arhitekture;
  - c) višinski potek ceste se je v preteklosti večkrat spreminjal.
- V sklopu prenove spomeniškega kompleksa Na vratih so bili poleg že navedenih izvedeni še sledeči posegi (Mušič, 2000, str. 28-33):
  - a) pročelje današnje Knjižnice Mirana Jarca je posnetek fasade graščine Ruperč vrh, vključno s kamnitim glavnim portalom;
  - b) pri arhitekturnem in likovnem oblikovanju spomeniškega območja so uporabili kamnite arhitekturne detajle (stebre, balustradne ograje, portale ipd.) iz med vojno požganih dolenjskih gradov, kot so Hmeljnik, Ruperč vrh, Soteska, Žužemberk itd.;
  - c) arkadno stopnišče »Stare kresije« so preuredili v stopniščno avlo Knjižnice Mirana Jarca;
  - d) v nekdanji gostilni »Na vratih« (Rozmanova ulica 17) so morali po znižanju kote cestišča poiskati nov vhod za vogalom, ki bi bil dostopen s prvotnega nivoja, kar so rešili z rekonstrukcijo srednjeveškega vhoda na Hladnikovi ulici in vgradnjo kamnitega šilastoločnega portala z gradu Hmeljnik;
  - e) obnovljene in prebeljene so bile tudi druge okoliške hiše, npr. Skabernetova hiša (Rozmanova ulica 19), ki vključuje v svoji sestavi tudi del obrambnega stolpa iz srednjeveškega mestnega obzidja.



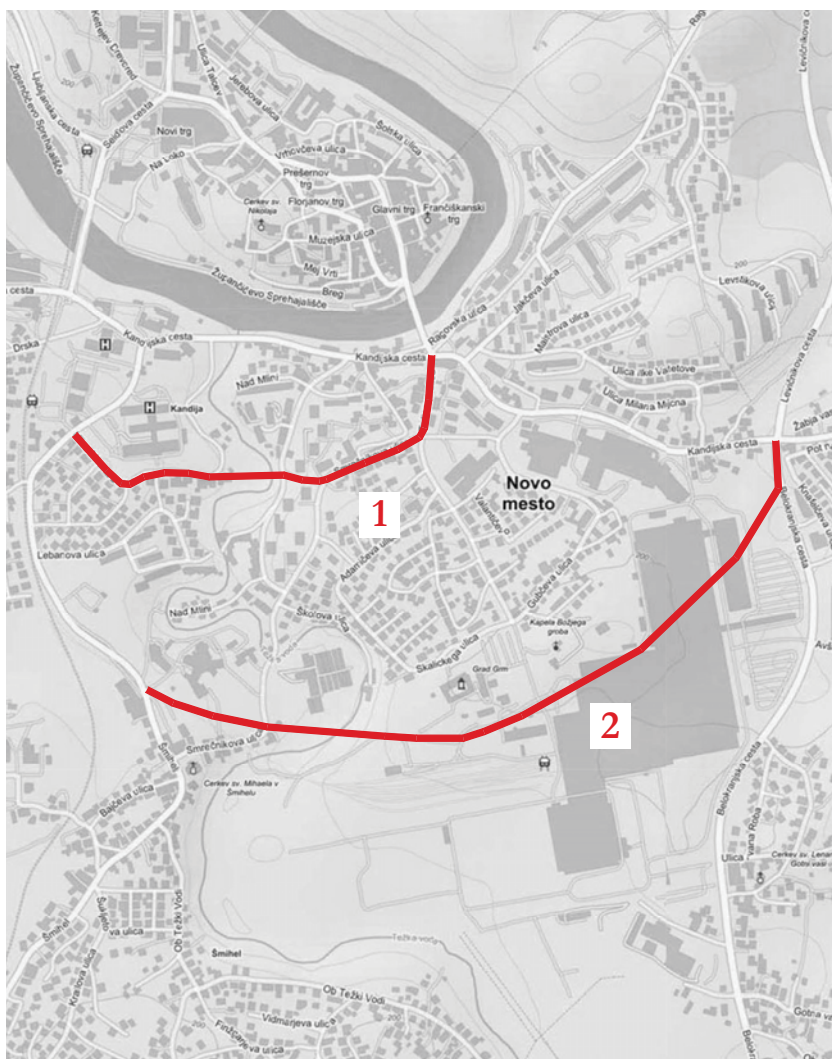
Na čelni fasadi nekdanje gostilne »Na vratih« je viden nekdanji vhod z balustradno ograjo, ki je izgubil svojo funkcijo ob poglobitvi cestišča leta 1953, novi vhod s kamnitim šilastoločnim portalom pa je s strani Trubarjeve ulice. Kamnita balustrada in portal sta iz gradu Hmeljnik. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

Poskus risarske rekonstrukcije zahodnega mestnega obzidja z Gorenjimi ali Ljubljanskimi vrati izpod rok Marjana Mušiča. V ozadju mestne vedute je avtor narisal grad Mehovo. Skenirana risba je iz monografije Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.





- Po drugi svetovni vojni sta bili z vidika upravljanja s tranzitnim prometom v območju Kandije in Grma zamujeni dve priložnosti, zaradi česar se ožje mestno območje sooča s hudimi prometnimi in okoljskimi težavami:
  - a) na območju današnje Smrečnikove ulice bi bilo potrebno pred pozidavo nekdanjih Grmskih njiv in vrtov zgraditi novo regionalno cesto, ki bi povezovala Žabjo vas s Šmihelom in bi danes omogočala kakovostno navezavo na načrtovano zahodno obvoznico, obenem pa bi omogočala kakovostnejši razvoj mestnega predela Kandija;
  - b) v okoljskem, prometnem in krajinskem pogledu pa bi bila dolgoročneje ustrežnejša izgradnja nove regionalne ceste ob južnem robu tovarniškega kompleksa REVOZ, ki bi potekala od Žabje vasi pod Božjim grobom in ob severnem robu Grmskega gradu proti Šmihelu. Izgradnjo tovarniškega kompleksa IMV (danes REVOZ) v območju med Gotno vasjo, Grmom, Regrčno vasjo in Šmihelom ocenjujemo kot škodljiv poseg z vrsto negativnih posledic tako za načrtovanje kakovostnega prometnega omrežja na desnem bregu reke Krke kot urbanistični razvoj južnega območja mesta.



List 37: Zamujeni variantni trasi južne mestne obvoznice v območju Grma.



- V območju mestnega predela Kandija (enota dediščine: Novo mesto – Mestna četrt Kandija, EŠD 14633) prepoznavamo sledeča stanja:
  - a) Zaradi preobremenjenosti s tranzitnim lokalnim prometom je to eden najbolj zanemarjenih mestnih predelov in je posledica zgrešene urbanistične politike v preteklih desetletjih, zaradi česar Kandija ne more dosegati bivanjskih kakovosti in je zato vsebinski pomen Kandije podcenjen.
  - b) Zaradi izključno prometne vloge je do današnjih dni v urbanističnem, arhitekturnem in vsebinskem pogledu ostalo nerešeno vprašanje odprtega javnega prostora v samem kandijskem križišču in njegove robne arhitekturne kulise.
  - c) Kandijsko križišče in Kandijska cesta zaradi prevladujočega pomena tekočega avtomobilskega prometa ne ustvarjata pogojev za nemoteno in kakovostno gibanje pešca in kolesarskega prometa, kar je žal zanemarila tudi zadnja obnova komunalne infrastrukture, cestišča in robnih površin v letu 2013.
  - d) Poudarjen prometni vidik Kandijske ceste onemogoča revitalizacijo brežine reke Krke, ki bi morala postati vitalni življenjski prostor prebivalcev in uporabnikov mesta.
  - e) Ob Kandijski cesti se zaradi neugodnih okoljskih in za zdravje nevarnih razmer soočamo z nezavidljivim stavbnim stanjem objektov, njihovo nizko ekonomsko vrednostjo in posledično s socialnim in gospodarskim nazadovanjem tega dela mesta.
  - f) Lastniške spremembe in izostanek ustreznih programov so povzročile propadanje Windischarjeve gostilne, kasneje Hotela Kandija, in pripadajočega vrta, ki je bil svoj čas najbolj imeniten in prepoznaven gostinski senčni vrt v mestu.
  - g) Do nedavnega pereče pomanjkanje parkirnih mest v ožjem območju kandijskega križišča je bilo zasilno rešeno z rušitvijo objektov v območju nekdanje klavnice na parc. št. 435, 436 in 438, vse k.o. Kandija, in izgradnjo večjega provizoričnega parkirišča, ki je v urbanističnem, arhitekturnem in estetskem pogledu le še dodatno poglobil rane v prostoru.



Na Kandijski cesti se mora pešec ukloniti agresivnemu tranzitnemu prometu. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Ob Windischarjevi gostilni je na mestu nekdanje klavnice provizorično urejeno večje parkirišče. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



## 01-6.8 Opis sprememb rabe in upravljanja s kulturnim spomenikom skozi čas

### 01-6.8.1 Funkcionalne razmere na območju Glavnega trga, Rozmanove ulice in kandijskega križišča

#### 01-6.8.1.1 Promet

- Osnovna zgodovinska funkcija Glavnega trga, Rozmanove ulice in kandijskega križišča je prometna, tako navznoter za potrebe komunikacije med meščani, kot navzven za potrebe tranzitnega prometa.
- Glavni trg je imel vse do Mušičeve prenove v začetku petdesetih let prejšnjega stoletja poleg trgovske tudi funkcijo odprtega manifestacijskega mestnega prostora za izkazovanje in utrjevanje verskih, državljskih in meščanskih vrednot (zborovanja, parade, procesije, proslave, ipd.).
- Glavni trg je izrazitejšo vlogo mestne tržnice prevzel šele med obema svetovnima vojnoma, natančneje v tridesetih letih prejšnjega stoletja, ko je gospodarska kriza svetovnih razsežnosti prisilila trgovce, da so svoje blago prodajali neposredno meščanom brez posredništva novomeških trgovcev.
- Prva in do sedaj edina celovita povojna prenova Glavnega trga v začetku petdesetih let prejšnjega stoletja je nadaljevala politiko izrazite prometne funkcije obravnavanih odprtih mestnih predelov in vzpostavila za tisti čas ustrezne pogoje za prosti pretok sodobnega tranzitnega prometa s sočasno zagotovitvijo kar največjega števila parkirnih mest.
- Arhitekt Marjan Mušič je kljub temu želel prenovljenim mestnim prostorom vdahnuti določene arhitekturne in spomeniške poudarke, vendar jim je zaradi izrazitih prometnih zahtev lahko namenil prostor le ob robovih parterja.
- Zaradi vedno večje prometne obremenitve sta domovinsko pravico na trgu izgubila kolesar in pešec. Zlasti slednjemu je odmerjen zelo skromen prostor na ozkih pločnikih ob fasadah objektov, ki imajo zgolj vlogo peščevega tranzitnega komunikacijskega ožilja na trgu in njegove povezave z zalednimi ulicami.
- Na Glavnem trgu ni urejene kolesarske poti. Kolesarski promet se zato odvija delno po vozišču in delno po pešcevih površinah.
- V preteklih desetletjih je bilo v ožjem središču Novega mesta več bolj



Procesija na Glavnem trgu ob koncu 20. stoletja. Dolenjski muzej Novo mesto.



Osrednja sokolska prireditev ob praznovanju 40-letnice delovanja novomeškega sokolskega društva avgusta 1927. Dolenjski muzej Novo mesto.



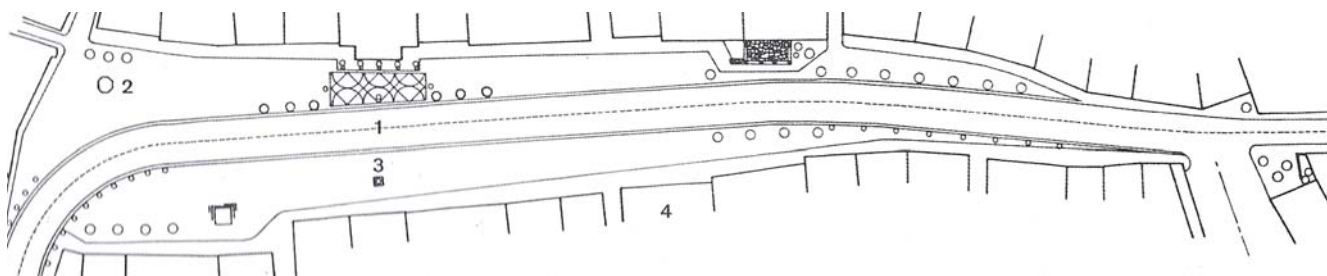
Sejem na Glavnem trgu med obema vojnoma. Dolenjski muzej Novo mesto.



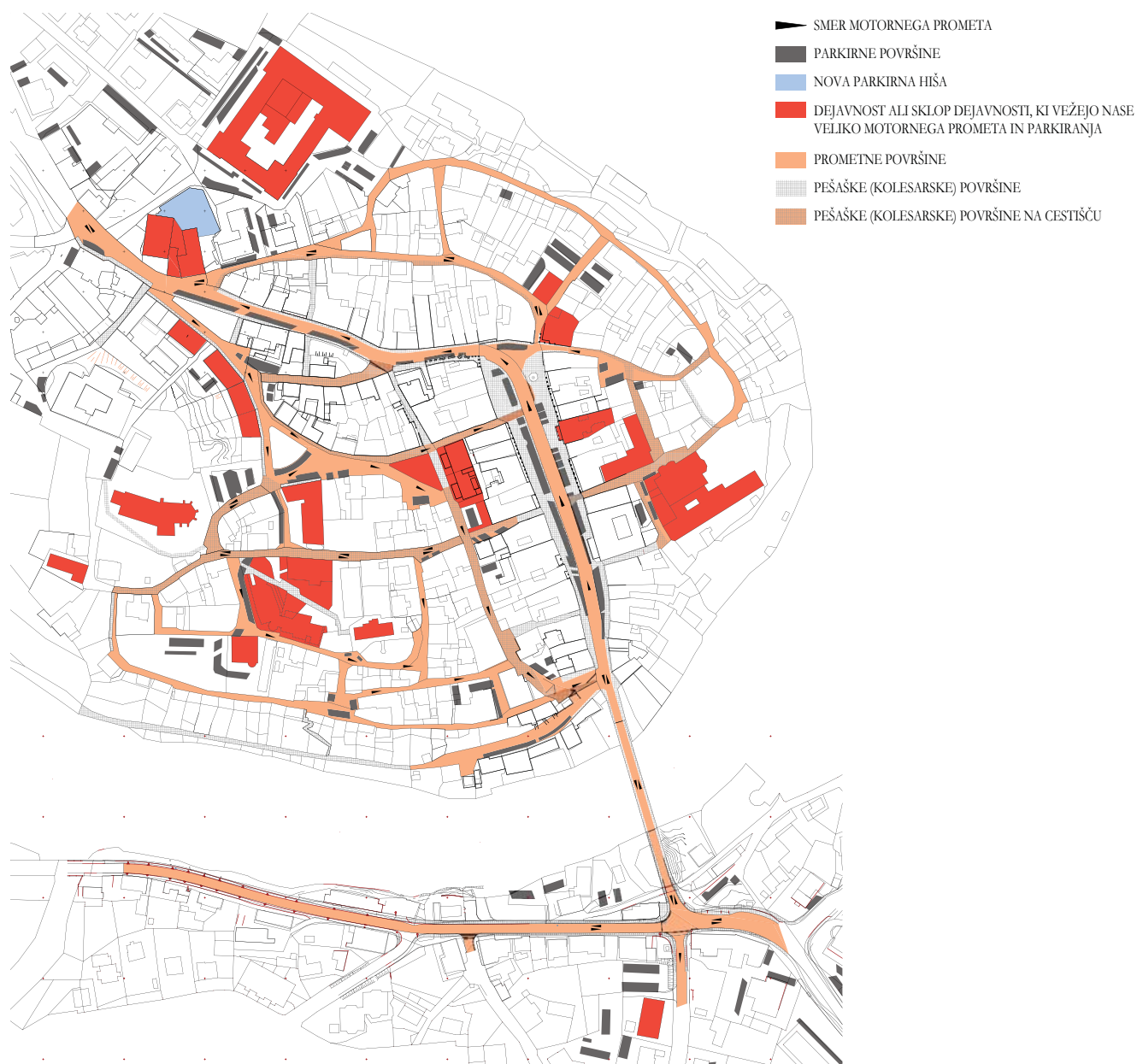
Letalski posnetek starega mestnega jedra iz konca petdesetih let z novo ureditvijo Glavnega trga po načrtih Marjana Mušiča. Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Domoznanski oddelek in posebne zbirke Boga Kovelja.



Načrt Marjana Mušiča za parterno in spomeniško ureditev Glavnega trga. Skeniran načrt je iz monografije Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.



ali manj neuspešnih poskusov urejanje prometne problematike, zadnji je bil v osemdesetih letih prejšnjega stoletja z uvedbo obstoječega enosmernega prometa.



List 38 (Acer 1): Obstoječi prometni režim v zgodovinskem jedru Novega mesta.



- Zlasti v zadnjem desetletju so sodobno pojmovanje funkcij odprtih mestnih javnih prostorov in novi trendi v preživljanju prostega časa vzkročevali ukinitvi parkirnih mest ob vzhodni stranici zgornjega dela trga med vodnjakom in mestno hišo, ki so sedaj namenjeni gostinskim vrtovom in prireditvam na prostem. Ob večjih prireditvah prihaja tudi do začasnih zapor prometa v zgornjem delu trga med Rozmanovo in Jenkovo ulico.
- Na Rozmanovi ulici poteka enosmerni promet iz smeri Glavnega trga proti Prešernovemu trgu oziroma Seidlovi cesti in Novemu trgu. Širina cestišča je zožena zaradi diagonalnega parkiranja ob južni stranici ulice. Cesta je bila namreč do osemdesetih let prejšnjega stoletja dvosmerna, ki je narekovala zaradi pomanjkanja razpoložljivega prostora izgradnjo preozkih pločnikov, kar se še danes najbolj občuti ob hiši Rozmanova ulica 11. Prav tako na Rozmanovi ulici ni pogojev za varen kolesarski promet.
- Na Kandijemskem mostu se odvija dvosmerni avtomobilski promet, ki zaradi ožine cestišča ne omogoča tovrstnega prometa, mestni potniški promet pa je mogoče izvajati le z manjšimi avtobusi. Prav tako na mostu ni mogoče zagotavljati varnega kolesarskega prometa, pešcem pa sta namenjena preozka obojestranska pločnika.
- Podjetje ACER d.o.o. je za potrebe prometne študije 21. 9. 2000 med 7. in 19. uro izvedel beleženje registracij na dveh lokacijah (Prometna študija, str. 20):

a) na Rozmanovi ulici med uvozom v garažo in Trubarjevo cesto in

b) na Kandijemskem mostu.

- Zabeleženih je bilo 9294 vozil, od tega je:
  - +območje med obema lokacijama prevozilo brez ustavljanja 4203 vozil (45,2%);
  - +do 15. minut se je znotraj območja zadrževalo 2058 vozil (22,2%);
  - +do 1 ure se je znotraj območja zadrževalo 913 vozil (9,8%);
  - +od 1 ure do 7 ur se je znotraj območja zadrževalo 735 vozil (7,9%);
  - +od 7 ur do 12 ur se je znotraj območja zadrževalo 148 vozil (1,6%);
  - +preko 12 ur se je znotraj območja zadrževalo 349 vozil (3,7%);
  - +v večernem času po 19. uri se je zadrževalo 891 vozil (9,6%).
- Analiza podatkov kaže, da je tranzitnega prometa v območju zgodovinskega jedra 45,2%. Z ukinitvijo tranzita v ožjem mestnem jedru bi za 4200 vozil dnevno zmanjšali tudi promet na Kandijemskem mostu in Rozmanovi ulici, z isto količino pa dodatno obremenili Kandijemsko cesto, Šmihelski most in Seidlovo cesto.
- Analiza 5091 vozil, ki so se na dan registracije zaustavili v mestnem jedru:
  - +parkiranje do 15 minut 2058 vozil (40,4%);
  - +parkiranje do 1 ure 913 vozil (17,9%);



V zgornjem, razširjenem delu Glavnega trga so gostinski vrtovi ter občasne prireditve na prostem. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Eko tržnica na Glavnem trgu. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Zasnova in konstrukcija Kandijemskega mostu nista primerni za obremenitve dvosmernega prometa. Ta se danes odvija na škodo pešca in kolesarja. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Most so v času obnove leta 2009 zavzeli pešci in kolesarji. Foto: Tomaž Golob, ZVKDS OE NM.

+parkiranje od 1 ure do 7 ur 735 vozil (14,4%);

+parkiranje od 7 ur do 12 ur 148 vozil (2,9%);

+parkiranje več kot 12 ur 346 vozil (6,8%);

+parkiranje zvečer 891 vozil (17,6%).

- Iz podatkov je razvidno, da se kar 40% vozil zadržuje le do 15 minut in do 1 ure 17,9% ter da je parkiranje za celotni delovni čas malo (14,4%). Večina parkiranja je torej kratkotrajna, kar je zaželen trend.
- Iz podatkov beleženja registracij je razvidno, da prihaja v center mesta iz smeri Rozmanove ulice 4243 vozil (45,6%) in iz Kandijskega mostu 5051 vozil (54,4).
- Pri analizi t.i. mirujočega prometa oz. parkirišč v zgodovinskem jedru Novega mesta je potrebno ločevati:
  - a) parkirišča na odprtih javnih površinah;
  - b) parkirišča v javnih garažah;
  - c) parkirišča na odprtih zasebnih površinah\*;
  - d) parkirišča v zasebnih garažah\*.

\*K zasebnim površinam prištevamo tudi garaže in zunanje površine javnih institucij, kot so Mestna občina Novo mesto, Upravna enota Novo mesto, Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Zavod za zdravstveno varstvo Novo mesto, verske skupnosti ipd., torej vse površine, ki niso namenjene koriščenju širše javnosti.

- Analizirati je potrebno tudi uporabnike javnih in zasebnih parkirnih prostorov v zgodovinskem jedru Novega mesta in njihove medsebojne odnose oziroma posebne potrebe različnih uporabnikov:
  - a) prebivalce v mestnem jedru s potrebami po dolgotrajnem parkiranju na zasebnih ali javnih odprtih oz. zaprtih površinah (praviloma v popoldanskem in nočnem času);
  - b) uporabnike storitev v mestnem jedru s potrebami po celodnevem kratkotrajnem parkiranju;
  - c) dnevne migrante s potrebami po dolgotrajnem parkiranju na zasebnih ali javnih odprtih oz. zaprtih površinah (praviloma v dopoldanskem času).

Podjetje ACER je po naročilu Mestne občine Novo mesto (Prometna študija, str. 21-29) analiziralo stanje mirujočega prometa (odnos med parkirnimi možnostmi in dejansko parkiranimi vozili) v mestnem jedru Novega mesta in na podlagi nemških standardov, ki jih povzemajo Tehnični normativi za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin (FAGG

- Prometnotehniški inštitut, 1991, poglavje VIII) ugotavljal parkirne potrebe stanovalce, gospodarskih, poslovnih in družbenih dejavnosti ter trgovine in storitvene dejavnosti.
- Ocenjujemo, da ima analiza iz gledišča današnjega časa sledeče pomankljivosti:



Na Glavnem trgu kraljuje avtomobilska pločevina s pravokotno na cestišče parkiranimi avtomobili. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



V spodnjem delu Rozmanove ulice je mogoče avtomobile parkirati vzporedno s cestiščem. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Večji del Rozmanove ulice je namenjen diagonalnemu parkiranju avtomobilov, s čimer se še dodatno omejuje gibanje pešcev. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



V zalednih ulicah zgodovinskega mestnega jedra parkirajo zaposleni v tamkaj delujočih inštitucijah in prebivalci: primer ulice Mej vrti. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Prenoviti je potrebno tudi Prešernov trg in na njem vzpostaviti nov prometni režim. Z izgradnjo garažne hiše na lokaciji zgornjega parkirišča pod Kapiteljsko cerkvijo bi odpravili potrebo po parkirišču ob Anton Podbevšek Teatru, na katerem parkirajo tudi bližnji stanovalci. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Stanovalcem ter v mestu delujočim inštitucijam in birojem je potrebno v največji možni meri omogočiti parkiranje na zasebnih površinah s pogojem, da jih skrijejo za ograjami dvorišč in vrtov. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



- a) obravnava le javna odprta in zaprta parkirišča;
  - b) v tem času se je na področju dostopnosti javnih parkirišč zgodilo več sprememb v coni 23 (nova parkirišča v trgovskem centru Tuš in ob stadionu na Topliški ulici), coni 24 (parkirišče ob potoku Težka voda) in coni 25 (v letu 2013 zgrajeno zasilno, vendar veliko parkirišče na območju nekdanje klavnice ob Windischerjevi gostilni).
- Mestna občina Novo mesto je skladno z Odlokom o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto (Uradni list RS, št. 57/2009) v letu 2013 izdala 80 dovolilnic stanovalcem v mestnem jedru za parkiranje na javnih površinah. Odlok v 12. členu narekuje, da upravičenec lahko zaprosi za eno dovoljenje za parkiranje na gospodinjstvo. Upravičenec mora biti lastnik vozila ter imeti stalno bivališče na tem območju. Dovoljenje se praviloma izda za parkiranje v neposredni bližini naslova stalnega bivališča upravičenca. Kljub temu, da ni izdelana analiza uporabnikov dovolilnic, lahko s poznavanjem morfologije in rabe prostora sklepamo, da gre večinoma za stanovalce na Prešernovem, Florjanovem in Glavnem trgu ter na Rozmanovi ulici, v manjši meri pa za stanovalce v zalednih ulicah, kjer imajo mnogi možnost parkiranja na zasebnih zemljiščih.

Obstoječa parтерна ureditev ni prijazna do gibalno oviranih oseb: primer Glavnega trga. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.



Po drugi strani pa si moramo prizadevati za celovito prenovo osrednjih mestnih trgov brez prometa: primer Frančiškanskega trga. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.





- Na celotnem obravnavanem območju obstoječa parterna ureditev z vrsto talnih ovir in višinskih razlik (robniki, stopnice brez klančin, ozki pločniki, preveliki nakloni pohodnih površin, itd.) onemogoča nemoteno in varno gibanje gibalno oviranim, starejšim in staršem z otroškimi vozički.

#### 01-6.8.1.2 Namenska raba objektov

- Tradicionalna raba objektov na Glavnem trgu in delno tudi na Rozmanovi ulici je bila poslovni lokal v pritličju in stanovanje (lastnika in njegove družine) v nadstropju, v globini parcele pa odprto dvorišče in pomožna poslopja. Pritličja objektov v zgornjem delu Glavnega trga so imela na trg odprte arkadne hodnike vse do obdobja merkantilizma v 19. stoletju, ko so arkade zazidali za potrebe razširitve trgovskih lokalov, da bi jih ob Mušičevi prenovi ponovno rekonstruirali v prvotno stanje.



Glavni trg z zazidanimi arkadami v začetku 20. stoletja. Dolenjski muzej Novo mesto.

Hiša Glavni trg 9 z zadanimim arkadnim hodnikom, ki je do današnjih dni ohranila stanovanjsko namembnost v nadstropju, z zazidanimi arkadami. Dolenjski muzej Novo mesto.



Rekonstrukcija arkad v Koncilijevi hiši na Glavnem trgu 7 leta 1964. Dolenjski muzej Novo mesto.



- Za območja Glavnega trga, Rozmanove ulice in kandijskega križišča je značilen nizek delež naseljenih stanovanj s trendom, da se nekdanja stanovanja preureja v poslovne prostore.
- Analizo namenske rabe objektov v zgodovinskem jedru Novega mesta je aprila leta 1999 izdelalo podjetje Acer (Prometna študija, 2001, glej mapo Priloge - 4). Ocenjujemo, da se v zadnjih petnajstih letih razmere na tem področju niso bistveno spremenile.

## 01-6.8.2 Upravljanje z območjem Glavnega trga, Rozmanove ulice in kandijskega križišča

- Z odrtimi javnimi površinami v zgodovinskem jedru Novega mesta ves čas od ustanovitve mesta upravlja mestna občina Novo mesto. Izjema je bila le Kandija, ki je bila vključena v mestni prostor šele leta 1923, do tedaj pa je bila del občine Šmihel - Stopiče.
- Z ustanovitvijo Novega mesta leta 1365 je vojvoda Rudolf IV. mestu podelil mestne pravice, ki jih je uveljavljal mestni sodnik (Vrhovec, str. 12).
- V obdobju od ustanovitve leta 1365 do 1811, ko mesto zasedejo Francozi, je z mestom upravljal mestni zbor pod vodstvom mestnega sodnika (Vrhovec, str. 60-187). Z ustanovitvijo Ilirskih provinc je bila funkcija mestnega sodnika zamenjana z župansko, Francozi pa so v mestu uveljavili tudi novo upravno, davčno in politično organizacijo.
- V drugi pol. 19. stoletja Novo mesto postane osrednji sedež državnih uradov na Dolenjskem (Pungerčar, str. 73). Vlogo pokrajinskega centra je mesto ohranilo do današnjih dni.
- Na področjih razvoja in reševanja težav in odnosov v sodobnih mestih se v strokovni in širši javnosti vse pogosteje uveljavlja pojem upravljanja mesta. Pri tem ni vedno jasno, kaj naj bi upravljanje mest dejansko pomenilo. Je upravljanje mest oblika razvoja mestnih inštitucij ali nasprotno pomeni povsem novo delovanje mestnih inštitucij? Da bi razumeli pomen kot tudi orodja in metode upravljanja mest je zato najprej potrebno vedeti, kdo so ključni akterji v procesu odločanja v posameznem mestu. Je upravljanje mest proces, v katerega naj bodo vključeni vsi deležniki v mestu ali je upravljanje mest predvsem področje, s katerim naj se ukvarjajo profesionalni urbani menedžerji? In kdo so v tem primeru urbani menedžerji? Strokovnjaki, zaposleni v mestnih institucijah, župani ali preprosto vsakdo, ki skuša reševati težave v sodobnih mestih?
- Zato se postavlja vprašanje, kaj je upravljanje mest in kakšen je njegov pomen za današnja mesta, čigava odgovornost je upravljanje mest, in katere so metode in orodja upravljanja mest? (<http://ipop.si/2010/10/06/delavnica-upravljanje-mest-za-urbano-prihodnost/>)
- Novodobne informacijske tehnologije ter globalizacija gospodarstva zmanjšujejo moč državnih inštitucij, ki so po eni strani podvržene močnim globalnim tokovom (tako finančnim kot produkcijskim), po drugi strani pa ne zmorejo odgovoriti na posebne potrebe lokalnih skupnosti, ki vedno bolj prevzemajo osrednjo vlogo. Na eni strani so zaradi majhnosti dovolj okretne, da se prilagajajo in odzivajo na zahteve globalizacije, po drugi pa so dovolj blizu občanom, da se lahko prilagajajo specifičnim razmeram in okoljem. Mesta, zlasti regijska središča, postajajo zaradi večjega števila nalog in pristojnosti tista teritorialna enota, ki samostojno odloča o svojem ekonomskem razvoju in konkurenčnih prednostih (do drugih mest). Postajajo nosilci ekonomskega razvoja ter hkrati kreatorji strategije, kako privabiti in obdržati vlagatelje ter visoko specializirano delovno silo (Bačlija, str. 4-5).
- Ob tem pa se mesta, vključno z Novim mestom, soočajo tudi z urbano problematiko (Bačlija, str. 5):
  - a) problematiko neenakomerne polarizacije in fragmentacije (družbe, dobrin);
  - b) visoko stopnjo onesnaženosti (okoljevarstveni vidik);
  - c) razkrajajočo se infrastrukturo (preobremenjenost in dotrajanost infrastrukture);
  - d) slabo prometno pretočnostjo.
- Raziskave kažejo, da je optimalna velikost mesta, ki omogoča učinkovito zagotavljanje javnih storitev, med 25.000 in



70.000 prebivalci (Bačlija, str. 5). Za primerjavo, Novo mesto ima 22.415 prebivalcev.

- Urbani menedžment ne smemo enačiti z urbanim vladovanjem (urban governance), saj pri prvem govorimo o izvajanju javnih politik (zagotavljanje javnih storitev), urbano vladovanje pa pomeni več kot to, saj se nanaša na načine, kako različne oblastne in druge družbene strukture medsebojno delujejo in vplivajo druga na drugo, kako sprejemajo odločitve in v kakšnih odnosih so z uporabniki oziroma občani. Mesta morajo biti tako upravljana kot vladovana (Bačlija, str. 7).
- Osnovne naloge urbanega menedžmenta so (Bačlija, str. 72):
  - a) načrtovanje, operacionalizacija in vzdrževanje javne infrastrukture in zagotavljanje javnih storitev;
  - b) upravljanje z zemljišči;
  - c) integracija in načrtovanje projektov;
  - d) ekonomski razvoj;
  - e) zdravstveni standardi;
  - f) urbano okolje.
- Orodja urbanega menedžmenta (taktična raven odločanja) so (Bačlija, str. 72):
  - a) institucionalni razvoj, vključno z motiviranjem, izobraževanjem in strokovnim izpopolnjevanjem kadra;
  - b) decentralizacija (devolucija) mesta;
  - c) odpiranje komunikacijskih kanalov med glavnimi urbanimi deležniki;
  - d) vključevanje prebivalcev v proces sprejemanja javnih politik;
  - e) javno - zasebno partnerstvo;
  - f) okoljsko načrtovanje.
- Ravni odločanja delimo na strateško, taktično in operativno. Urbani menedžment lahko razumemo kot taktično raven odločanja. V Sloveniji ima strateška raven (občinski svet) odločanja svojo taktično raven v funkciji župana in operativno raven v vlogi direktorja občinske uprave.
- Vladovanje se nanaša na vodenje, oblastna organizacija na vodenje in implementacijo, javni menedžment pa se nanaša le na implementacijo. Rezultat vodenja in implementacije pa nam da informacijo o kakovosti vladovanja (Bačlija, str. 73).
- Ko ocenjujemo kakovost menedžiranja z odprtimi javnimi površinami, infrastrukturo in objekti ter zemljišči v Novem mestu, s katerimi upravlja Mestna občina Novo mesto, lahko ugotovimo, da s stanjem ne moremo biti povsem zadovoljni. Slabo vzdrževanje javnega uličnega parterja je posledica predvsem nizke identitetne, gospodarske, socialne in kulturne vloge zgodovinskega mestnega jedra znotraj celotnega mesta. Kaže se v slabi osvetljenosti Glavnega trga in Rozmanove ulice, nedorečene politike glede načina vzdrževanja pohodnih površin, zlasti s prodrom tlakovanih pločnikov, pomanjkljive ulične opreme, ipd. Stanje je posledica družbenih sprememb v zadnjih desetletjih in širitve mesta v smeri nekdanjih obmestnih vasi, ki so povsem razvrednotile tradicionalne funkcije mestnega jedra in težišča urbanih pojavov in procesov prenesle v novo nastajajoča središča na mestnem obrobju.
- Zaradi porušenih odnosov med zgodovinsko tradicijo in identitetno kontinuiteto je v mestnem jedru prišlo do razvojnega neravnovesja in je zato potrebno pristopiti k celoviti socialni, kulturni, gospodarski in fizični prenovi celotnega območja. Mestna občina Novo mesto ni edina odgovorna za zatečeno stanje in prav tako ni edina odgovorna za načrtovanje in implementacijo omenjene celovite preнове, vsekakor pa je odgovorna, ker se ni v okviru svojih pristojnosti in nalog dovolj zgodaj odzvala na omenjene družbene spremembe, odgovorna pa je tudi za prenovu in vzdrževanje odprtih javnih površin, za vključevanje in koordiniranje vseh v prenovu vključenih deležnikov ter iskanje



skupnega konsenza glede današnje in bodoče vloge mestnega jedra v celoti mesta. V tem pogledu mora razviti in v prostoru uveljaviti potrebne strategije, metode in orodja ter biti sposobna se prilagajati hitro spreminjajočim se družbenim in prostorskim pojavom in procesom, za kar pa mora Občinski svet Mestne občine Novo mesto na predlog župana in občinske uprave, sprejeti ustrezno politično odločitev.

- Upravljati mesto pomeni zagotoviti takšno kakovost življenja v mestnem središču, da bodo meščani tam res radi bivali, vsi obiskovalci pa bodo mnenja, da jim mestno središče ponuja primerne razmere za delo, oskrbo, nakupe, zabavo in dejavnosti v prostem času. Mestni menedžer mora biti nosilec idej, je tista oseba, ki različne zamisli usklajuje, in je skrbnik kakovosti bivanja v središču mest (Čakš, 2013).

### 01-6.8.3 Povzetek ugotovitev

- Temeljna ideja arhitekta, da ob prenovi Glavnega trga v osrednjo tranzitno prometno žilo le-tega spremeni tudi v slavnostni atrij mesta, je bila že od vsega začetka sama v sebi kontradiktorna.
- V začetku petdesetih let prejšnjega stoletja res še ni bilo veliko prometa v mestnem jedru, vendar so novi časi z industrializacijo in hitro širitvijo mesta nakazovali znatno večjo prometno obremenitev v samem mestnem središču, kateremu sta skušali ustreči tudi prenova Glavnega trga 1951 in območja Gorenjih ali Ljubljanskih vrat leta 1953. Arhitekturno dovršene rešitve z visoko likovno izraznostjo, ki so jim posebno dodano vrednost dajale še Savinškove herme pred rotovžem, so se sčasoma vedno bolj zgubljale sredi avtomobilske pločevine. Pešec je vedno bolj zgubljal domovinsko pravico zadrževanja na Glavnem trgu, s tem pa se je izničil tudi estetski vidik slavnostne preproge na peščevih površinah, okoli vodnjaka in spominskega stebra. Še dodatno težavo so povzročila drevesa, ki so prerasla prvotno mišljene višine in so s svojimi košatimi krošnjami vedno bolj negativno vplivale na enotno in celovito dojetje osrednjega mestnega trga. Prostor je postajal vedno bolj vizualno, strukturno in funkcionalno razdrobljen na posamezne prostorske in strukturne sklope, ki so izničile njegovo zgodovinsko pogojeno enotnost in preglednost. Pri iskanju rešitev je arhitekt izhajal tudi iz svojih osebnih preferenc, ki so bile blizu mediteranski likovni izraznosti in izrazito nenaklonjene vsemu, kar je prihajalo iz severa.
- Glavna zasluga arhitekta in kakovost njegove rešitve je predvsem v njegovem uspehu, da je prvotno mišljeno grobo, zgolj utilitarno prenovu Glavnega trga v osrednjo prometno žilo mesta nadgradil z vrsto avtorskih arhitekturnih in likovnih rešitev. Vendar ravno zaradi negativnih vplivom motorizacije Glavnega trga in preveč razraščanih dreves je rešitev dosegla manjši učinek kot v primeru njegove prenove spomeniškega kompleksa Na vratih. Pa vendarle, sodobne funkcije in vrednotenja odprtih mestnih javnih prostorov ponovno aktualizirajo Mušičevo rešitev, ki je v časih načrtovanja in prenove Glavnega trga nehote omogočil današnjemu času in potrebam prilagojeno rabo osrednjega mestnega odprtega javnega prostora za potrebe druženja, preživljanja prostega časa, prirejanja kulturnih in razvedrilnih dogodkov, sejmov, ipd. Da je temu tako, dokazujejo, in to kljub neustrezni parterni infastrukturi in motočemu prometu, vedno večje potrebe po novih rabah in za njihovo organizacijo potrebnih površin in infrastrukturi.
- Kljub postopni preusmeritvi regionalnega in mednarodnega tranzitnega prometa iz območja ožjega mestnega jedra na novo zgrajeno cesto Bratstva in enotnostno oziroma današnjo avtocesto A1 ter izgradnji dveh novih mostov v Šmihelu in Ločni, prometna žila, ki povezuje Kandijo preko Glavnega trga in Rozmanove ulice s Seidlovo cesto, še vedno ohranja lokalni prometni tranzitni značaj. Razloga za to sta dva:
  - a) za razvoj sodobnega prometnega ožilja neugodne geografske in morfološke danosti;
  - b) pretekle napake novomeškega urbanizma v preteklosti, ki je povsem zanemaril že dlje časa perečo problematiko prometa v mestnem jedru in njegovi ožji okolici.
- Slabo upravljanje z mestnim jedrom in njegovim vplivnim območjem ter hitro spreminjajoče se družbene razmere so povzročile ne samo gospodarsko in socialno nazadovanje Glavnega trga, temveč tudi izgubo njegove tradicionalne simbolne, hierarhične in identitetne vloge v celoti mesta.
- Rozmanova ulica je v povojnem obdobju zaradi posledic nemškega letalskega bombardiranja in vloge osrednje prometne žile v zgodovinskem mestnem jedru sicer doživela vrsto sanacijskih posegov, toda določene arhitekturne in urbanistične rane omenjenega bombardiranja so v prostoru še vedno ostale. Ne glede na dejstvo, da bo ulica tudi v bodoče namenjena prometu, bo potrebno ustrežnejše urediti peščeve in kolesarske površine, in sicer na račun mirujočega prometa. Posebej zahteven zalogaj bo izgradnja novih stavbnih teles po zahtevah ureditvenega načrta v stičišču Rozmanove, Kastelčeve in Linhartove ulice, kateri mora slediti prenova celotnega stavbnega otoka med Rozmanovo in Kastelčevo ulico ter Prešernovim trgom.

- Kandijska cesta je v vlogi edine cestne povezave na desnem bregu reke Krke med Žabjo vasjo in Brodom že dlje časa priča nemogočim bivalnih in delovnih razmeram in posledično gospodarskemu in socialnemu nazadovanju ter zanemarjanju in propadanju tamkajšnjega stavbnega fonda. Dejstvo je, da regionalna cesta tako v topološkem kot morfološkem pogledu – ne glede na njeno tradicionalno tranzitno prometno vlogo – ne ustreza sodobnim prometnim in okoljskim standardom in dobesedno onemogoča prepotrebno revitalizacijo omenjenega mestnega predela.
- V zgodovinskem mestnem jedru in na Kandijski cesti se torej soočamo s sledeči procesi in pojavi:
  - a) s prometno preobremenjenostjo s tranzitnim in stacionarnim prometom, ki onemogočata kakovostno komunikacijo pešcev med posameznimi mestnimi predeli;
  - b) s slabimi ekološkimi razmerami s škodljivimi vplivi na zdravje prebivalcev in uporabnikov teh prostorov;
  - c) z neustreznimi razmerami za gibalno ovirane, starejše in družine z otroškimi vozički ter s pomanjkanjem površin za pešce;
  - d) s pomanjkanjem površin za javne prireditve in preživljanje prostega časa na prostem, razpoložljive pa ne nudijo zadovoljive infrastrukture in zdravih okoljskih pogojev;
  - e) z odseljevanjem in staranjem prebivalstva;
  - f) s spremenjenimi lastniškimi odnosi kot poslico denacionalizacijskih postopkov;
  - g) z visokimi najemninami;
  - h) s slabo dostopnostjo do stanovanj ter javnih in poslovnih prostorov na Glavnem trgu, Rozmanovi ulici in Kandijski cesti lokalov;
  - i) z nekonkurenčnostjo storitvenih dejavnosti, zlasti trgovskih lokalov, z nakupovalnimi središči na obrobju mesta;
  - j) v ožjem mestnem jedru še vedno niso ustvarjeni pogoji za specializirano butično prodajo, uslužnostno obrt, pozitivne premike zasledujemo le v selitvi neustreznih dejavnosti iz mestnega središča na obrobje mesta in v razvoju gostinstva.
  - k) s slabimi upravljanjem odprtih javnih prostorov brez razvojne vizije današnje in prihodnje vloge obravnavanih zgodovinskih odprtih javnih površin v celoti mesta in regije.



## 01-6.9 Predhodne raziskave

### 01-6.9.1 Morfološke raziskave

Celovito morfološko analizo zgodovinskega mestnega jedra in več primestnih vasi je izdelala mag. Jelka Kocbek Pirkovič in jo objavila v študiji Morfološke značilnosti prostora Novega mesta, Urbanistični inštitut SRS, Ljubljana, 1982 (Knjižnica ZVKDS OE NM).

Dodatne morfološke raziskave je izdelal ZVKDS OE NM v okviru konservatorskega programa za prenovu tržnice (morfološka analiza mestnega prostora med Glavnim trgom in Kapiteljskim gričem; Konservatorski program za prenovu tržnice, 2009) in za potrebe javnega natečaja za interpolacijo niza objektov na območju »Kременa« (Morfološka analiza stavbnega otoka med Rozmanovo, Kastelčevo in Prešernovim trgom).

### 01-6.9.2 Strokovne podlage za potrebe priprave Občinskega prostorskega načrta MONM:

Podjetje ACER je v sodelovanju z Urbanističnim inštitutom RS leta 2006 izdelalo vrsto študij in strokovnih podlag za potrebe priprave Občinskega prostorskega načrta MONM: demografsko študijo, študijo gospodarskih razmer, analizo pravnih režimov, analizo stanja okolja v MONM, varstvo naravne in kulturne dediščine, analizo teženj v prostorskem razvoju MONM, stanj in teženj na področju poselitve, stanj in teženj na področju gospodarske javne infrastrukture ter na področju krajine (Strategija prostorskega razvoja in prostorski red Mestne občine Novo mesto, 2006).

### 01-6.9.3 Barvna študija fasad na Glavnem trgu in Rozmanovi ulici:

Edina celovita barvna študija fasad na Glavnem trgu in Rozmanovi ulici je bila izdelana leta 1978 s strani akademskega slikarja Lada Pengova, ko je avtor tudi raziskal stratigrafijo fasadnih ometov in beležev na večini objektov na Glavnem trgu (Pengov, 1978, knjižnica ZVKDS OE NM, glej poglavje 01-6.7.1/3).

## 01-6.10 Manjkajoče informacije o spomeniku

Pri izdelavi konservatorskega načrta pogrešamo zlasti sledeče podatke:

- stratigrafijo ometov in beležev na fasadah objektov, ki niso bili zajeti v raziskavo leta 1978 ter na fasadah objektov na Rozmanovi ulici;
- sistematično merjenje tekočega prometa na Kandijski in Seidlovi cesti ter na Šmihelskem mostu v času zapor Kandijskega mostu;
- študijo poseljenosti stanovanj iz zasedenosti poslovnih lokalov na Glavnem trgu in Rozmanovi ulici v začetku letošnjega leta;
- študijo strukture in ponudbe poslovnih lokalov v centru Novega mesta;
- ekološko stanje v starem mestnem jedru na podlagi sistematične meritve polutantov (PM10, PM2,5 prašnih delcev, ozona, ogljikovega dioksida, žveplovega dioksida, itd.).\*

\*V Novem mestu ARSO meri le delce PM10 na Žibertovem hribu, ki ni ustrezna referenčna točka.



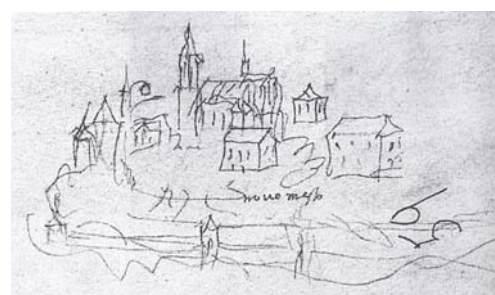
## 01-7 Družbeni pomen spomenika

### 01-7.1 Obrazložitev kulturnega (zgodovinskega, estetskega) pomena

Novo mesto je od nekdaj pomemben oblikovalec kulturnega, gospodarskega in političnega življenja na Dolenjskem. 7. aprila 1365 ga je ustanovil vojvoda Rudolf IV. Habsburški, da bi v trgovsko-prometno pomembni dolini Krke in v središču Dolenjske ustvaril novo gospodarsko in upravno-politično jedro in oporišče vse bolj proti Jadranu stremeči in razširjajoči se habsburški posesti. Z ustanovitvijo mesta se je v njem izoblikoval tudi nov družbeni sloj meščanstva, ki živi od svoje obrtne produkcije za trg ali dobička od trgovine. Svoje potrebe po kmetijskih in drugih proizvodih in storitvah krije z zamenjavo in trgovanjem v svojih mestnih obrtniških delavnicah in trgovinah ter na tedenskih in letnih sejmih.

Zunanji odraz blagostanja, ki ga je mesto doživljalo v prvem obdobju svojega obstoja, je njegova podoba, ki je v tem času nastajala in se je v svojem zgodovinskem jedru vsaj v svojih najvažnejših komponentah ohranila do današnjega dne (Jarc, 1990).

Mestno jedro stoji na skalnatem pomolu, ki ga v treh zaporednih okljukih obliva reka Krka. Izredno razgibana topografija polotoka z najvišjo točko na kapiteljskem griču, ki se strmo spušča proti reki Krki, je narekovala urbanistično zasnovo mestnega jedra. To nam pričujejo pogledi na mesto, od katerih sta najpomembnejša oba pogleda iz juga in vzhoda, potem z Marofa na zahodu in iz današnje Šmarješke ceste na severni strani. Mestne vedute so bile tudi pogosti motiv risarjem, slikarjem in grafikom (z juga: Valvasor, Jakac, Lamut in zgodovinska rekonstrukcija M. Mušiča, v vzhoda: Klobučarič, Škola, Rechbach, Sturm, Vavpotič, Jakac, Kobe, z zahoda: Koch, Rechbach, s severa: Orač).



Klobučaričeva veduta Novega mesta iz leta 1604, objavljena v monografiji Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.



Valvasorjeva veduta Novega mesta iz albuma bakrorezov »Topographia Ducatus Carnioliae« (1679).

Risba rekonstruiranega poteka obzidja »Na Sanci« in podobe kapiteljske cerkve okrog leta 1600. Isti motiv je Marjan Mušič uporabil pri oblikovanju Ex librisa za brata, dr. Draga Mušiča.



Risba je objavljena v monografiji Marka Mušiča: Marjan Mušič. Arhitektura za vse čase, 2002.



Mestno jedro je v osnovi historična urbana tvorba, ki se je oblikovala v visokem in poznem srednjem veku in je v glavnem obdržala na poseben način izražene značilnosti srednjeveškega urbanističnega sistema zahodnoevropske usmeritve z značilno zasnovo prometne in parcelacijske mreže. Jedro mesta je osrednji trg (Glavni trg), z glavnima napajalnima ulicama (Rozmanova in Pugljeva do zgraditve kandijskega mosta) med Gorenjimi (severnimi) in Dolenjimi (južnimi) mestnimi vrati. Trg obdaja sistem kapilarnih poti, ki ga sestavljajo prečne in stranske ulice. Ob notranji strani srednjeveškega mestnega obzidja, z izjemo območja Kapitlja in frančiškanskega samostana, pa so bile speljane obzidne poti, iz katerih se je po porušitvi obzidja razvil sistem ulic z značilno pozidavo.

Najstarejšo parcelacijo lahko slutimo med današnjo Muzejsko ulico in Prešernovim trgom, torej na območju nekdanje posesti Nemškega viteškega reda in Seidlove hiše (Prešernov trg 1, 2) in ob prazgodovinski cestni komunikaciji, ki je potekala od halštatskega gradišča na Marofu po današnjem Prešernovem in Florjanovem trgu ter Sokolski ulici do broda v izteku Pugljeve ulice na Župančičevo sprehajališče. Samo obrobje Prešernovega trga pa ima bolj gosto in geometrijsko nekoliko pravilnejšo parcelacijsko mrežo, vendar brez značilnih srednjeveških trakastih parcel. Vsekakor gre za najstarejši del mesta s kontinuirano poselitvijo še izpred ustanovitve Novega mesta leta 1365.

Po ustanovitvi mesta so pod staro naselbino načrtno zgradili novo mestno središče. Najprej so začrtali obsežen tržni prostor kot razširitev nove glavne cestne hrbtenice, nato pa razdelili zemljišče ob njem na značilne ozke srednjeveške trakaste parcele. Tako zasnovana parcelacijska mreža ob Glavnem trgu, ki je največji srednjeveški trg na Slovenskem, se je ohranila do današnjih dni. Urbani zasnovi gornjega, gospodarskega dela trga, daje pečat meščanska arhitektura z značilno trgovsko-obrtniško hišo iz druge polovice 16. stoletja: pozidava ima obliko uličnega otoka z dominantnim trškim, običajno z arkadnim hodnikom členjenim pročeljem, s trakasto parcelacijo in z organizacijo arhitekturnega tkiva v globino. Notranja arkadna dvorišča služijo kot komunikacijski in svetlobni jaški za prostore v globini parcel. Poleg za Novo mesto značilnih meščanskih hiš z arkadnimi hodniki so v gornjem delu trga prisotne tudi patricijske hiše z elementi grajske arhitekture (Glavni trg 2, Glavni trg 24, Glavni trg 30). V 19. stoletju se je podoba trga temeljito spremenila. Zazidali so arkade in pomaknili izložbena okna neposredno na trško fasado. Trgovine so nastale tudi na spodnjem delu trga, tako da je postal Glavni trg izrazit trgovski center. Ko so leta 1898 zgradili nov železni most čez Krko, so morali porušiti nekaj hiš ob spodnjem delu trga.

Pogled iz novozgrajenega Kandijskega mostu na Glavni trg konec 19. stoletja. Dolenjski muzej Novo mesto.



Nekdanja obzidna pot na novomeškem Bregu. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Najstarejši del mesta, ki je bil poseljen pred ustanovitvijo leta 1365, je območje med Prešernovim in Florjanovim trgom ter Muzejsko ulico. ZVKDS OE NM.



Razglednica Glavnega trga iz časa med obema vojnama. Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Domoznanski oddelek in posebne zbirke Boga Komelja.





Družbeno segregacijo, ki se je izražala v prostorski delitvi mesta na posamezna območja, je spremljala tudi značilna arhitekturna tipika, parcelacijska mreža in razmerje med pozidanimi in nepozidanimi površinami. Na eni strani sta meščanska Glavni trg in Rozmanova ulica s strnjeno pozidavo parcel, na drugi strani Breg kot etnološka posebnost Novega mesta in nekdanje prebivališče najrevnejših prebivalcev mesta, ostale mestne predele (Med Vrhovčevo in Šolsko ulico, med Muzejsko ulico in Mej vrti, med Sokolsko in Kosovo ulico in območje med Kastelčevo in Prešernovim trgom) pa zaznamuje neurejena parcelacijska mreža z delno strnjeno pozidavo skromno zasnovanih, prvotno pritličnih hiš manj premožnih meščanov - obrtnikov z obsežnimi vrtovi in običajno tudi s pomožnimi pritličnimi gospodarskimi poslopji v globini parcel. V omenjenih mestnih predelih je razmerje med pozidanimi in nepozidanimi površinami v korist slednjih.



Ena najslikovitějšíh znamenitosti Novega mesta je vsekakor mestni predel Breg, strnjeni stavbni niz na južni mestni fasadi. Na vrhu kamnitih sten polotoka, kjer je v srednjem veku potekalo mestno obzidje, so postopoma, v močnejšem zagonu pa po 1786, zgradili vrsto skromnih stanovanjskih hiš, ki so bile kasneje večkrat predelane. Njihove tipološke značilnosti so, da so naslonjene na ostanke mestnega obzidja, ki jih je večina še ohranila v kletnih substrukcijah, da stojijo v strnjem stavbnem nizu in da imajo na obrečni strani značilne konzolne lesene ganke.



Dominanta Novega mesta je kapiteljski grič s cerkvijo sv. Nikolaja. Znotraj območja Kapitlja so še monumentalna prošnja z notranjim dvoriščem,



Pritlične hišice z vrtovi med Muzejsko ulico in Bregom. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

Pogled na skromne hišice na Bregu konec 19. stoletja. Dolenjski muzej Novo mesto.

Pogled na novomeški Kapitelj. Foto: Jovo Grobovšek, 1976, ZVKDS OE NM.



Franciški samostan. Foto: Jovo Grobovšek, 1976, ZVKDS OE NM.



stara mežnarija, kanoniška hiša, kašča, šance in prostran vrt. Jugovzhodni del mestnega jedra zaznamuje frančiškanski samostan s cerkvijo sv. Lenarta in ograjenim vrtom.

Od nekdanjega mestnega obzidja so se ohranile le Šance ob kapiteljskem vrtu. Ostalo obzidje je ohranjeno le v substrukcijah in kletnih etažah stavb na Bregu, Caparskem bregu, ob Pugljevi ulici ter v območju med Glavnim trgom in frančiškanskim samostanom. Od nekdanjih obrambnih stolpov so ostali le štirje, sicer v dobršni meri predelani v stanovanjske hiše: zagotovo na Kapiteljski ulici 8, pogojno pa na Šolski ulici 6 ter na Glavnem trgu 13B in 16B.

Zgodovinsko pogojen videz Glavnega trga se je najbolj spremenil v 50. letih 20. stoletja, ko so po načrtih arhitekta Marjana Mušiča uredili cestišče in pločnike, zasadili drevesa, uredili spominska območja pred Rotovžem in ob spomeniku talcev, postavili vodnjak, itd. Postopoma so na fasadah odpirali arkade in tako trgu vračali nekdanjo arhitekturno podobo. Zaradi zahtev tranzitnega prometa je Mušič urbanistično in spomeniško preuredil tudi območje Gorenjih vrat, Katarininega trga in stare kresije, ki ga danes poznamo pod imenom Na vratih. Izredno plodovito sodelovanje med vrhunskima slovenskima ustvarjalcema, kiparjem Jakobom Savinškom in arhitektom Marjanom Mušičem, je ustvarilo enega najkvalitetnejših slovenskih mestnih prostorov z izredno likovno dorečenostjo, urbanistično pretehtanostjo in visokim estetskim nabojem (Golob, 2010).



Novomeške Šance na Kapitlju ob začetku prenove. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Ostanki mestnega obzidja na vrtovih frančiškanskega samostana. Foto: Tomaž Golob, 2012, ZVKDS OE NM.



Nekdanji obrambni stolp iz druge polovice 14. stoletja je bil konec 18. stoletja prezidan v stanovanje, današnjo podobo pa ima iz konca 19. stoletja. Foto: Tomaž Golob, 2012, ZVKDS OE NM.



Glavni trg po Mušičevi prenovi v začetku petdesetih let prejšnjega stoletja. Foto: Ivan Komelj, INDOK center na Ministrstvu za kulturo.



Spomeniško območje »Na vratih« po prenovi leta 1953, ko sta bila sestavni del prostora še jambor in ulična svetilka. Foto: Vladimir Braco Mušič, Dolenjski muzej Novo mesto.



## 01-7.2 Obrazložitev razvojnega potenciala

Pri razvijanju razvojnega potencialu zgodovinskega mestnega jedra je pomembno odgovoriti na vprašanje, kako bo Mestna občina Novo mesto s prenovo zgodovinskih odprtih javnih prostorov in drugimi politikami in ukrepi sposobna zagotoviti kakovost bivalnega, delovnega in prostočasnega urbanega okolja? Ali bo sočasno znala in zmogla spodbujati ustvarjalne in inovativne procese, s katerimi sodobna mesta kot prostori kulturne identitete privabljajo investitorje in kapital, ter ali bo s pametno in premišljeno prostorsko politiko, ki edina zagotavlja visoko kakovost življenja in okolja, v mestu znala zadržati in vanj tudi privabiti čim večji sloj (izobraženega in ustvarjalnega) prebivalstva (Golob, 2009c)?

Že dlje časa trajajoče težnje po decentralizaciji Slovenije in ustanavljanju pokrajin kot avtonomnih administrativnih, v določenem pogledu pa tudi političnih oblik lokalne samouprave niso nekaj novega, ampak se napajajo iz zasnove policentričnega razvoja Slovenije, ki se je porodila leta 1964 ob pripravi prvega republiškega regionalnega načrta. Občine so večje pristojnosti dobile z novo ustavo SFRJ leta 1974, ko so postale ne le upravne, temveč tudi gospodarske enote, kar se je odražalo v pridobivanju večjega dela davkov in prispevkov krajanov in podjetij, s čimer se je ekonomski položaj občin občutno izboljšal. Občinska središča so se razvijala kot gospodarska središča, ker pa je bilo teh tedaj 64, je to pomenilo prvi večji odklon od prvotne zasnove, ki je predvidevala le 5 oziroma 13 regionalnih središč (Golob, 2009c).

Policentrični koncept razvoja Slovenije pomeni izbor mest, ki bodo postala glavna mesta pokrajin in v katerih so se ali se še bodo skoncentrirale dejavnosti, pomembne za gospodarski in socialni razvoj tako mesta kot regije. V skladu s sodobnimi razvojnimi usmeritvami mest, ko ta niso več le proizvodna središča, temveč centri oskrbnih in storitvenih dejavnosti, morajo nova pokrajinska središča biti izredno dobro opremljena zlasti z dejavnostmi kvartarnega sektorja, v prvi vrsti uprave, pa zdravstvenimi, s šolskimi in kulturnimi ustanovami, kot so osrednja regijska bolnišnica, pokrajinski muzej, pokrajinska knjižnica, gledališče ter visoke ali višješolske ustanove (Golob, 2009c).

Sočasno s spremembami na področju regionalizma pa se Slovenija sooča tudi z vse bolj prisotnimi procesi postindustrijske dobe. Ti temeljijo na globalni konkurenčnosti zlasti večjih urbanih središč, v katerih se povečuje vloga storitvenega sektorja v povezavi z razvojem modernih informacijskih in komunikacijskih tehnologij ter kakovostno transportno infrastrukturo (Golob, 2009c).

Ker je mreža mestnih občin porazdeljena enakomerno po celotnem slovenskem prostoru, je vse bolj živa ideja, da bi v pripravah na regionalizacijo, ki se v zadnjem obdobju vse bolj odmika, dali mestnim občinam nove oziroma dodatne pristojnosti, tako da bi lahko postopoma prevzele funkcijo regijskih središč. To bi bilo tudi v skladu z navodili Odbora za lokalno samoupravo v Evropskem parlamentu, ki poudarja, da razvoj Evrope temelji na razvoju tako imenovanih »malih mest« (small cities) (Golob, 2009c).

Novo mesto, ki ga vsekakor prištevamo med manjša evropska mesta, se je v minulih desetletjih razvilo v središče specializirane proizvodnje, od katerih sta močni zlasti avtomobilska in farmacevtska industrija. Ekspertno znanje, ki ga zahtevajo tovrstne specifične dejavnosti, pa se lahko razvija le v kakovostnem univerzitetnem okolju. Dolgoročni cilj mora biti, da se v mestu razvijajo dejavnosti, ki bodo zahtevale izobraženo delovno silo in ustvarjale visoko dodano vrednost (Golob, 2009c).

Novo mesto zaradi svoje majhnosti ne bo moglo nikoli konkurirati močnim urbanim središčem v neposredni sosesčini, kot so Ljubljana, Trst, Gorica, italijanski Videm, Celovec ali Zagreb. Zato je pomembno, da v mestu odkrijemo in razvijemo tiste edinstvene razvojne potencialne, ki bodo naše mesto naredile kulturno, gospodarsko in socialno prepoznavno, zanimivo in konkurenčno v slovenskem in srednjeevropskem prostoru.

(1-5): Nizozemska mesta so vodilna na področju oblikovanja mestnih blagovnih znamk. Primer priročnika za oblikovanje in uporabo mestnega logotipa in barvne palete iz nizozemskega Nijmegena. Vir: [http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/896374/Stadshuisstijl\\_Altijd\\_Nijmegen-2.pdf](http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/896374/Stadshuisstijl_Altijd_Nijmegen-2.pdf)





Mestno jedro je z bogato zgodovino, srednjeveško urbanistično zasnovo in prepoznavnim arhitekturnim izročilom vir novih razvojnih možnosti, ki jih dopolnjuje še v svetovnem merilu edinstvena halštatska zapuščina. Dediščino namreč vedno bolj prepoznavamo kot razvojni potencial z visoko dodano vrednostjo, kot vir gospodarskega delovanja in ustvarjanja novih delovnih mest, in vedno manj kot breme in strošek, ki ga ni mogoče upravičiti z ekonomskega vidika.

Za razliko od dediščine verskega in simbolnega pomena ter spomenikov in spomeniških območij z izrazito didaktično vlogo, za vse druge zvrsti dediščine velja, da mora ekonomska vrednost dediščine podpirati tudi njen kulturni pomen, in obratno: kulturni pomen dediščine mora biti vir dodatnega ekonomskega zanimanja. Dejstvo je, da v kolikor je dediščina ekonomsko privlačna, ne more biti ogrožena; in nasprotno, v kolikor je ogrožena, pomeni, da je njena ekonomska vrednost nizka ali pa da nikoli ni bila ustrezno preverjena. To pomeni, da v njej ni prepoznana niti neposredna uporabna vrednost, ki se kaže v ustrezni namembnosti, niti posredna uporabna vrednost kot navdih poslovnih priložnosti, zaposlovanja, storitev, ipd. (Golob, 2012a).

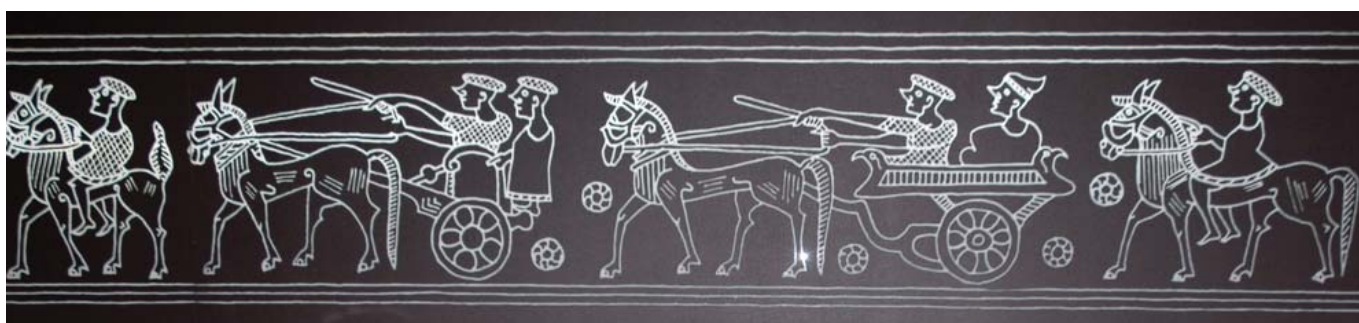


Primer spletnega logotipa z vzdevkom iz nemškega mesteca Wasserburg am Inn, ki je po velikosti in morfologiji zelo podoben Novemu mestu. Vir: <http://www.wasserburg.de/en/>

Detajl figuralnega reliefa iz halštatske situle, izkopane na Kapiteljskih njivah na Marofu. Dolenjski muzej Novo mesto.



Situlska umetnost kot vir blagovne znamke, primer Hostla Situla. Foto: Tomaž Golob, 2009, ZVKDS OE NM.





Občinski svet Mestne občine Novo mesto je na svoji 26. seji 9. marca 2006 sprejel sklep, da se Novo mesto poimenuje »Novo mesto – mesto situl«. Novo mesto je pridobilo vzdevek, ki ga je mogoče strokovno utemeljiti, in se v tem lahko primerja z mnogimi drugimi slovenskimi mesti (npr. Celje – Knežje mesto, Nova Gorica – mesto vrtnic, Ptuj – mesto muzej, Ljubljana – mesto heroj, Idrija – mesto naravoslovne in tehnične dediščine), ni pa bilo v mestu nikoli ambicije, da bi svetovno prepoznavne dosežke t.i. »cvetočega dolenskega halštata« nadgradili s preišljeno in celostno izoblikovano trženjsko znamko (Golob, 2009b).

Celostna podoba mesta z izdelano trženjsko znamko je pomembna zlasti za razvoj turizma kot ene največjih industrijskih panog na svetu. Vendar ni dovolj, da turizem omejimo le na njegov ekonomsko razvojni okvir, ki se odraža v novih delovnih mestih, prihodu z naslova turističnih taks in v drugih finančnih ugodnostih. Turizem seveda prinaša denar, vendar turizem zgolj opogumlja ponudnike turističnih produktov, da so v tem prizadevni in nič več. Tem namreč manjka priložnosti, da bi z ustrežno ponudbo pripomogli k predstavitvi in ohranitvi mestne identitete. In ravno zgodovinska mesta imajo to prednost pred drugimi turističnimi destinacijami, da imajo vire za oblikovanje zgodbe. Ta mora biti unikatna, in kakor vemo iz prakse, je unikatnost prodajni produkt kulturnih, naravnih in zgodovinskih prednosti posameznega prostora. V tej ponudbi so za obiskovalce zanimivi muzeji, kulturni spomeniki in naravne znamenitosti, kulturne in športne prireditve, še zlasti če so tradicionalne in same po sebi trženjske znamke. To so produkti, v katere je potrebno investirati in ta investicija mora biti tako konceptualna (kaj je produkt?) kot finančna (kako ga lahko tržimo?). Torej govorimo o ustvarjanju produkta, posledično pa tudi o procesu ustvarjanja s kulturnim izročilom prežetega mestnega prostora (Golob, 2009b).

In kako bi se lahko v Novem mestu kot mestu situl za oblikovanje trženjske znamke mesta naslonili na bogato prazgodovinsko izročilo halštata? Za mestni logotip bi lahko izbrali katerega od likovnih detajlov situlske umetnosti, za oblikovanje barvne palete pa bi lahko kot osnovo vzeli zlato barvo tolčene bronaste pločevine, s katero so izdelovali situle, na voljo pa je tudi pestra barvna paleta živopisnih, prav tako za to obdobje značilnih steklenih jagod (Golob, 2009b).

Trženjska znamka mesta z enotno oblikovano grafično podobo (logotip, barvna paleta in slogan) je osebna izkaznica našega mesta in občine, s katero Novo mesto potrjuje svojo identiteto in edinstvenost navznoter (krepitve mestne samozavesti, komunikacijska zanka vseh mestnih deležnikov, ipd.) ter krepi svojo prepoznavnost in konkurenčnost navzven. Zato se morata logotip in vzdevek (Novo mesto – mesto situl) skladno z odločitvijo Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto vsebinsko naslanjati na bogato halštatsko dediščino. Seveda pa je mogoče v logotip likovno vključiti tudi druge prepoznane vrednote našega mesta, da se poudari zgodovinsko tradicijo in identitetno kontinuiteto med davnim halštatom, bogato zgodovino mesta in današnjo mestno družbo kot viri za bodoči razvoj mesta. Logotip in barvna paleta bi morala postati tudi sestavni del mestne opreme, izložb in v različicah tudi osnova za logotipe izobraževalnih ustanov (primer Visokošolskega središča Novo mesto, Visoke šole za zdravstvo), gostinskih in hotelskih podjetij (primer hostla Situla), turističnih organizacij, trgovin, itd.

Drugi vidik pri izoblikovanju trženjske znamke pa je seveda bolj vsebinski. Dolenski muzej je z rezultati vsakoletnih zaščitnih arheoloških izkopavanj, ki sistematično potekajo že od druge polovice osemdesetih let prejšnjega stoletja na Kapiteljski njivi na Marofu, ter s kvalitetnim strokovnim delom dosegel, da so najdbe iz halštatskega obdobja svetovno prepoznaven umetniški izdelek (Golob, 2009b).

Arheološki park na Marofu, ki bo vključen v Regionalni razvojni program jugovzhodne regije za obdobje 2014 – 2020, bo vsekakor velika pridobitev za mesto, obenem idejno središče nove mestne identitete ter vir zamisli za oblikovanje trženjske znamke mesta in ustvarjanja tržno zanimivih proizvodov. V ta namen bo treba spodbuditi ocenjevanje in nagrajevanje najboljših primerov iz prakse, saj so nagrade in priznanja vedno velika spodbuda vsem vpletenim v projekt, še zlasti tistim, ki so pri tem nekoliko omahljivi, ter neizčrpen vir novih idej. Tovrstna prizadevanja bi bilo seveda treba nadgraditi tudi z uvedbo znaka kakovosti. Nagrajevali bi predvsem produkte, ki se vsebinsko in oblikovno naslanjajo na bogato dediščino mesta. Poleg produktov, kot so spominki in promocijski material, bi lahko nagrajevali še kulinarično ponudbo, urejenost lokalov in izložb, prireditve ipd. To je pomembno tudi iz vidika socialne in ekonomske preнове mestnega jedra, da v mestnem jedru končno dobimo specifične programe in produkte, ki niso primerljivi s ponudbo v trgovskih centrih.



## 01-7.3 Obrazložitev vzgojnega pomena

Kulturna dediščina je od nekdaj glavna opora kulture, umetnosti in kreativnosti, po drugi strani pa smo danes vedno bolj zavezani k povsem novemu vrednotenju strateške vloge dediščine in njenega varstva znotraj današnjih družbeno-prostorskih pojavov in procesov, ki težijo na eni strani k brezmejni dostopnosti kulturnih in materialnih dobrin in svobodni življenjsko-stilni izbiri posameznikov, skupin in organizacij, po drugi pa vedno bolj poudarjajo pomen lokalnega kulturnega okolja in tradicije.

Tako kot kultura tudi dediščina postaja vedno bolj fluiden fenomen sodobne družbe. Skladno s sodobno teorijo varstva jo obravnavamo kot socialni konstrukt, ki je rezultat socialnih procesov v določenem prostoru in času. Dediščina zato ni statično utelešenje kulture, temveč medij, ki služi (pre)oblikovanju družbene identitete.

Ustvarjalni razred in kulturna industrija sta del vsakdanjih procesov in marsikdaj tudi motiv ohranjanja kulturne dediščine in orodje na eni strani preživetja kulturnih ustanov, kot so muzeji in galerije, na drugi strani pa vir novih poslovnih priložnosti, posledično pa tudi celostnega ohranjanja kulturne dediščine. Še več, socialni in lokalni vidik kulturne dediščine v tesni povezavi s kulturno industrijo postaja osrednje orodje izgradnje lastne identitete številnih evropskih mest in lokalnih skupnosti s ciljem njihove večje prepoznavnosti in konkurenčnosti v regionalnem, nacionalnem in svetovnem okolju.

Da bi uspešneje vključevali dediščino v vsakdanje življenjske tokove, bi morali ravno na področju vzgoje in izobraževanja več pozornosti nameniti spoznanju o pomembnosti dejavnije integracije vrednot v življenje in delovanje posameznika, saj, kot ugotavlja Musek (Internet 1), če vzgoja ne temelji na vrednotah, potem je ni. Ob tem posebej poudarja, da »ni družbe, družbenega sistema in kulture brez značilnega sistema vrednot«, in da na eni strani ta sistem usmerja »družbene in kulturne dejavnike (starše, šolo...), da pri posamezniku oblikujejo sebi skladen individualni vrednotni sistem«, na drugi strani pa usmerja »vrednotni sistem posameznika v njihovem ravnanju in medsebojnih odnosih tako, da bo to ustrezalo temeljnim vrednotam in omogočilo reprodukcijo družbe in kulture iz ene generacije v naslednjo« (Musek, internet 1).

Na tem polju družbenega vsakdana poleg izobraževalnega sistema, ki dejansko premalo pozornosti posveča domoznanskim temam, nosijo določeno odgovornost tudi znanost in stroke, katerih zanimanje in skrb je kulturna dediščina. In ravno temu področju smo v preteklosti posvečali premalo pozornosti, kar pomeni, da se moramo v bodoče bolj posvetiti berljivosti kulturne dediščine, torej, da bo pravilno razumljena s strani opazovalca oziroma javnosti. Dediščine ne smemo obravnavati le z njenega dokumentarnega in/ali estetskega vidika, temveč tudi kot medij



Primer interpretacije kulturne dediščine udeležencem sprehoda po novomeških cerkvah s strani kustosinje Dolenjskega muzeja: obisk lokacije cerkve sv. Katarine v današnjem spomeniškem območju »Na vratih«. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.

Primer interpretacije kulturne dediščine udeležencem sprehoda po Krajčevi poti ob 170. letnici njegovega rojstva: kustosinja Majda Pungerčar ob razstavi Dolenjskega muzeja »Novo mesto 1848 – 1918«. Foto: Tomaž Golob, 2013, ZVKDS OE NM.



Primer interpretacije kulturne dediščine udeležencem sprehoda po Krajčevi poti ob 170. letnici njegovega rojstva: bibliotekarka Darja Peperko Golob ob razstavi Krajčeve zapuščine v Knjižnici Mirana Jarca. Foto: Tomaž Golob, 2013, ZVKDS OE NM.



Primer interpretacije kulturne dediščine udeležencem sprehoda po Krajčevi poti ob 170. letnici njegovega rojstva: konservatorica Marinka Dražumerič v prenovljenem Božjem grobu na Grmu. Foto: Tomaž Golob, 2013, ZVKDS OE NM.



komunikacije, torej se moramo posluževati pravih medijev s področja interpretacije dediščine.

Interpretacijo moramo razumeti kot komunikacijski proces, ki razkriva pomen in vlogo kulturne dediščine na način, ki je blizu osebnim izkušnjam ljudi, povečevanju njihovega interesa in motivacije ter širjenju njihove razgledanosti (Glen, 2009).

Glen (2009) poudarja, da interpretacija ni »izobraževanje« v ožjem smislu poučevanja, kot smo ga vajeni v šolskih procesih, temveč je informacijski proces, ki običajno pride do veljave, ko so ljudje sproščeni, v njihovem prostem času, celo ko lahko izbirajo med »preučevanjem« ali zgolj »spoznavanjem« kraja, ki so ga obiskali. Kulturne informacije moramo zato posredovati širši javnosti s pomočjo (unikatnih) zgodb, te pa so med drugim tudi tržni produkt kulturne industrije in turizma ter vir novih blagovnih znamk. V Novem mestu imamo vse pogoje za ustvarjanje tovrstnih uspešnic, ki bodo tudi v vzgojnem in identitetnem pogledu prispevale k večji povezanosti urbanih populacij in povečanju njihove pripadnosti mestu.



## 01-7.4 Obrazložitev simbolnega, identifikacijskega pomena

Sodobni migracijski tokovi ter družbena in socialna slojevitost prebivalstva povzročajo vse manjšo odvisnost od delovnega in bivalnega okolja, s tem vse slabše istovetenje s tem okoljem, posledično pa tudi s kulturno dediščino v tem okolju. Z obnovo samobitnosti in identitete mestnega jedra in posameznih, nekdanjih samostojnih vaških, danes mestnih predelov, bi se ustvarjali pogoji za vzpostavitev procesa t.i. novega lokalizma, kot enega izmed načinov iskanja identitete v lokalnem okolju.

Človek vedno teži po lokalnem, domačem, vendar je novi lokalizem – za razliko od starega – stvar prostovoljne, bolj ali manj racionalne izbire, in je v tem pogledu bližje današnjemu načinu življenja (Strassoldo, 1990). Tako kot se prebivalec, tudi če je priseljensec, prej kot slej poistoveti npr. z lokalnim športnim klubom, se bo, če bodo za to ustvarjeni pogoji, poistovetil tudi z določenim mestnim okoljem, ki bo s svojim prepoznavnim kulturnim in zgodovinskim izročilom izkazoval svojo samobitnost. Le tako bo mogoče preprečiti nadaljevanje sedanje prakse, ko se izredno slojevit spekter urbanih populacij, kot so stanovalci, dnevni migranti in uporabniki mesta (Martinotti, 1993, 1996), izgublja v anonimnem okolju mesta, ko nimajo ne do mesta, ne do svojega delovnega ali bivalnega okolja prav nobenega identitetnega odnosa, temu primerno pa je posledično mnogokrat »izgubljena v prostoru in času« tudi dediščina. Ob vse bolj občutnem pomanjkanju državlanske zavesti in kulturne pripadnosti narodu, torej, pripadnosti narodovi kulturi, se žal posledično zmanjšuje tudi simbolna vrednost urbane dediščine.

Če je na eni strani opazna očitna izguba identitete posameznika znotraj mestnega prostora, pa je po drugi strani postmoderna čas pripomogel h krizi klasične oblike družbe ravno na račun poudarjanja posameznika in njegovih ozkih potreb. Zato moramo tako v varstveni kot v urbanistični stroki do vseh navedenih družbenih pojavov zavzeti skrajno kritičen odnos, tudi v luči identifikacije, varovanja, popularizacije in preнове urbane dediščine.

Ustavna odgovornost celostnega ohranjanja kulturne dediščine je zlasti naloga države in občin, uprav in javnih služb, tudi spomeniškovarstvene službe in muzejev. Koželj ugotavlja (2009), da so ohranjanje kulturne dediščine v širšem pomenu besede ukrepi in dejanja, ki vodijo k zavarovanju, ohranjanju in skupnemu uživanju dediščine. Da pa bi lahko dediščino uživali mora biti le-ta dostopna. Poleg fizične dostopnosti do objektov, območij, predmetov ali nesnovne dediščine mora biti javnosti dostopno tudi znanje, ki je nakopičeno v dediščini. S postopki celostnega ohranjanja presega kulturna dediščina področje kulture in se vključuje tudi na druga področja in dejavnosti ter pri tem pridobiva tudi ekonomsko in družbeno razsežnost.



Živahen ulični utrip v Ljubljani, Tübingenu in Bruslju. Foto: Tomaž Golob, 2010-2013.

V izrazito turističnih mestih, kot je primer stare Ljubljane, lahko v zimskih mesecih na ulici pogosto vidite le žalostnega klovna. Foto: Tomaž Golob, 2014, ZVKDS OE NM.



Govorimo o ustvarjanju produkta, posledično pa tudi o procesu ustvarjanja s kulturnim izročilom prežetega mestnega prostora in podajanju kulturnih informacij. Slednje pa je močno povezano z osebnim doživljanjem dediščine vsakega posameznika in zahteva določene ukrepe s področja scenografije in prizoriščnosti.

Tovrstni pristopi pa niso brez pasti. Če se najprej omejimo na mestni prostor se moramo vprašati ali ne gre pri tem za pogosto pretirano uporabo uniformiranih pristopov in rešitev in premajhno upoštevanje avtentičnosti posameznih historičnih mestnih prostorov? Ob tem pa se srečujemo še z enim od še vedno problematičnih urbanih fenomenov, in sicer s t.i. »fasadizmom«, ki se poleg načel varstva kulturne dediščine dotika še celo vrsto vprašanj o urbani kulturi. Kako živimo v mestu, kakšne so naše materialne potrebe, naš način življenja, naše gibalne navade po mestu? Kakšne so naše predstave o mestu? Kako dojemamo odnose med zasebnimi in javnimi prostori, med centrom in periferijo?

Pojav »fasadizma« razkriva pomembnost socialnega statusa, kaj lastnik zgradbe ali mestna oblast (npr. akcija Ljubljana, moje mesto) želi, da skupnost vidi. Prav tako se nanaša na urbano krajino, kako je organizirano mestno tkivo, podoba mesta, ne pa toliko struktura in namembnost posameznih objektov. Če se s tem pretirava pride do sprevrženih efektov: mesto postane dekor, odrsko scenski prostor brez identitete. Skratka, poiskati je potrebno odgovor na večno, tako rekoč primarno vprašanje, kakšno mesto si sploh želimo, oz. kakšno naj bo mesto po meri današnjega človeka, tako njegovega prebivalca kot uporabnika, da bo po eni strani - zlasti v vsebinskem pogledu - ponujal čim več »globalne univerzalnosti«, po drugi strani pa ohranjal in poudarjal svojo identiteto, tako na ravni celotnega urbanega okolja kot posameznih mestnih predelov, ki se napajajo iz zgodovinske in kulturne tradicije mesta.

Pri načrtovanju in vodenju prenove zgodovinskih mestnih predelov se je potrebno ves čas zavedati, da vprašanja, kakšno mesto želimo, ne moremo ločiti od vprašanja, kakšne socialne vezi si želimo, kakšen bo naš odnos do življenjskih stilov, tehnologij in estetskih vrednot. Pravica do mesta je namreč mnogo več kot le dostop do urbanih virov: je pravica spremeniti nas same s spreminjanjem mesta in obratno: naša pravica kot posameznikov, da vplivamo na spremembe mesta. Vendar pa to ni odvisno le od nas samih, temveč v kolektivni moči načrtovanja in izvajanja kakovostnih urbanizacijskih procesov.

Sodobno urejeni javni prostori nudijo tudi intimne koticke: primer ljubljanskega Brega s kipom župana Hribarja v ozadju. Foto: Tomaž Golob, 2010, ZVKDS OE NM.



Grand Place v Bruslju proti večeru zavzamejo mladi. Foto: Tomaž Golob, 2013.



## 01-7.5 Družbeni pomen spomenika - sinteza vseh pomenov (Golob, 2013)

Novo mesto se zlasti od sedemdesetih let prejšnjega stoletja pospešeno širi izven svojih historičnih meja proti okoliškim obmestnim vasem, ki sčasoma vedno bolj postajajo del mesta in pri tem ohranjajo svoja stara naselbinska imena, s katerimi danes označujemo določen mestni predel oziroma predmestje.

Ob tej ugotovitvi se pojavi vprašanje, ali so le-ta res postala enakovreden del naših mest ali pa gre le za nekdanje vasi s še vedno delno ohranjenim vaškim videzom, predvsem pa z izgubljeno identiteto kot posledico suburbanizacijskih procesov, ki se kažejo v slabi kvaliteti urbanega okolja in življenja ter njihovi neakakovostni zraščeniosti z urbano celoto?

Naslednje vprašanje, ki se ob tem poraja, pa je, zakaj prenova v Novem mestu še vedno ni spoznana kot edini celovit metodološki pristop pri regeneraciji v zadnjih štiridesetih letih porušeni kulturnih, socialnih, ekonomskih, ekoloških in prostorskih odnosov v zgodovinskih območjih našega mesta?

Dejstvo je, da se ekonomska in socialna vloga zgodovinskega jedra in ostalih zgodovinskih območij Novega mesta od druge polovice prejšnjega stoletja ves čas spreminja in da prebivalci zlasti mestnega jedra zaradi globalnih procesov in vedno večje mobilnosti skoraj nimajo nikakršnega vpliva več na tradicionalne rabe in funkcije mesta, ki se vedno bolj prilagaja ostalima dvema skupinama mestnih populacij: dnevnim migrantom in uporabnikom mest.



Pogled iz Grmskega gradu na Šmihel danes in od Heferletove vrtnarije pred dobrimi stotimi leti. Foto: Tomaž Golob, 2010, ZVKDS OE NM; Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto, Domoznanski oddelek in posebne zbirke Boga Komelja.



Zaradi vedno večje mobilnosti prebivalstva in gospodarskih potreb so tudi v Novem mestu vedno večje potrebe po novih prometnicah, ki pa niso le mestne vpadne in povezovalne ceste temveč tudi mednarodne tranzitne hitre ceste, kot je primer 3. razvojne osi. Vir: <http://www.park.si/2011/04/iz-novega-park-locna-vecna-zrtev-nepremisljenega-razvoja/>



Miheličeva je ugotovila, da je vzroke za slabo stanje zgodovinskih mestnih jeder kot tudi nekaterih novejših mestnih sosesk potrebno iskati v strukturnih ekonomskih in socialnih spremembah, zaradi česar je potrebno v procese prenove vključiti vse deležnike, ki izkazujejo do določenega mestnega prostora socialni, ekonomski in identitetni odnos. Prenovo je opredelila kot »sklop gospodarskih, pravnih, socialnih, urbanistično arhitekturnih in ekoloških ukrepov za izboljšanje stanja grajenih struktur in življenjskih razmer v mestih za vse kategorije mestnega prebivalstva ob hkratnem ohranjanju identitete mesta in njegove kulturne dediščine ter povečanju njegove privlačnosti«.

Na zadrege v zvezi z izvajanjem prenove mestnih jeder vpliva vrsta družbenih okoliščin. Kos opozarja zlasti na nizko stanovanjsko mobilnost, slabo utečen promet z nepremičninami, šibke organizacijske in ekonomske podlage za izvajanje prenovitvenih posegov, skromne praktične izkušnje pri izvajanju celovito zastavljenih prenovitvenih projektov, splošno protiurbano ali neurbano kulturo in posledično na močan trend suburbanizacije na slovenski način. Miheličeva pa ob tem kaže tudi na pomanjkljive podatkovne baze, na neustrezne urbanistične in arhitekturne standarde, na vztrajanje na prenovi zgolj stavbnega tkiva, na slabo obveščenost prebivalcev, na neosveženost lastnikov nepremičnin ter na nerazvite metode aktivnega sodelovanja prebivalcev pri prenovi.

Znano je, da v Sloveniji ne sledimo svetovni praksi širitve mest. Priča smo protiurbanim prostorskim praksam in z njimi povezanimi vrednotami, ki so posledica specifičnih zgodovinskih dejstev in vrednostnih vzorcev Slovencev. Za povprečnega Slovenca je še vedno življenjski cilj hišica z vrtom na podeželju ali v predmestnem naselju. A kljub temu so naša, v evropskem merilu majhna in srednje velika mesta, vključno z Novim mestom, pospešeno podvržena mnogim globalnim urbanim razvojnim procesom, tako pozitivnim kot negativnim. Na eni strani so gibalno gospodarskega, socialnega in kulturnega razvoja, pri tem nase prevzemajo tudi mnoge naloge države, po drugi strani pa postajajo vse bolj skupki med seboj si različnih mestnih prostorov, brez prave medsebojne povezave, tako v fizičnem kot v socialnem in vsebinskem pogledu.

Ravno hitrost preobrazbe je ena ključnih značilnosti mestnega razvoja. Mesta so se skozi zgodovino razvijala z določeno hitrostjo. Praviloma je šlo za počasnejši razvoj, ki je omogočal ohranjanje virov in poudarjal kontinuiteto kulturne tradicije, s katero so se prebivalci istovetili in ki je izoblikovala identiteto mesta. Z današnjega zornega kota lahko rečemo, da so se mesta razvijala trajnostno.

Arhitekt in konservator Marjan Mušič je celovito prenovo Glavnega trga, današnje Rozmanove in mestnega predela Na vratih načrtoval v začetku petdesetih let 20. stoletja še v identitetno neokrnjenem mestnem prostoru s tradicionalno mestno družbo, ki je v prostoru ohranjala ekonomsko, socialno in kulturno identitetno kontinuiteto. Po končani drugi svetovni vojni so se tako kot v drugih mestih tudi v Novem mestu pokazale potrebe po reševanju najbolj perečih komunalnih vprašanj, zlasti izgradnje vodovoda, kanalizacije in cest. Zaradi povečanega tranzitnega prometa, ki si je zaradi takrat edinega mestnega mostu v Kandiji utrl pot skozi mestno jedro, kot tudi zahtev vojske po usposobitvi državne ceste v območju historičnega Novega mesta za neoviran promet najtežjih in največjih bojnih vozil, je bilo treba izvesti večje gradbene posege na območju Glavnega trga in današnje Rozmanove ulice. Izgradnja nove prometnice na Glavnem trgu je bila na srečo sestavni del celostne parterne ureditve trga, ki je ostala nespremenjena do današnjih dni. Drugo ozko prometno grlo je bilo območje Gorenjih vrat, kjer so ravno tako morali nekoliko poglobiti

Stanovanjsko predmestje Maribora pod Piramido. Foto: Tomaž Golob, 2010, ZVKDS OE NM.





in razširiti cestišče. V ta namen so morali podreti del stare kresije. Srečna okoliščina pri tem velikem in za prihodnjo mestno podobo pomembnem gradbenem posegu je bilo dejstvo, da je mesto sočasno moralo reševati še spomeniški problem, ki naj bi bil rešen do bližnje obletnice ustanovitve brigad. Na srečo je bil tedaj sprejet arhitektov predlog, da bi obe vsebini združili in tako omogočili kvalitetnejše oblikovanje tega dominantnega mestnega motiva v območju današnje Knjižnice Mirana Jarca, ki je obenem tudi osrednji spomenik NOB v Novem mestu.

S kasnejšo širitvijo mest, kar velja tudi za Novo mesto, pa so bile našete omejitve presežene. Zgodovinska mestna območja so postajala vedno bolj nestabilna, s porušeni družbeno-prostorskimi odnosi. Mnogi meščani so zapustili stara mestna jedra in se raje naselili v udobnejših novih hišah na obrobju mest, po drugi strani pa so se mesta širila, gospodarsko razvijala in posledično privabljala vedno več ljudi, zlasti s kmečkega okolja, pa tudi z drugih krajev tedanje Jugoslavije.

Če se je »stari, predvojni meščan« še identificiral z mestom, je novi prebivalec mesta, zakoreninjen v svojem starem svetu, v mesto prinašal navade iz svojega okolja, obenem izkoriščal vse ugodnosti, ki mu jih je mesto nudilo, mestno okolje pa mu po drugi strani ni bilo nikoli povsem domače. In tako smo (bili) priča svojevrstnemu paradoksu: na eni strani znatnemu gospodarskemu razvoju mest, po drugi pa vse do današnjih dni opaznemu nazadovanju kvalitete tako mestnega prostora kot življenja v njem.

Po osamosvojitvi Slovenije v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja se je proces siromašenja mestnega jedra le še dodatno okrepil, ko se je v spremenjenih političnih, družbenih in ekonomskih razmerah na eni strani uveljavljalo tržno gospodarstvo in z njim povezana selitev mnogih, zlasti centralnih dejavnosti iz mestnih središč v vse bolj razvijajoča se predmestja, tudi kot posledica spremenjenih lastniških razmerij in denacionalizacijskih procesov v mestnem jedru. In še preden je bilo mogoče najti prave odgovore na omenjene tranzicijske procese, so tudi Slovenijo dosegli globalizacijski procesi. Ti se kažejo v izoblikovanju postindustrijske družbe, posledično pa tudi v evoluciji Novega mesta v postmoderno urbano okolje, za katerega je med drugim na eni strani značilen razvoj storitvenih dejavnosti in informacijsko komunikacijskih tehnologij na račun občutno zmanjšane vloge klasične industrije, po drugi strani pa smo priča tudi vse večjemu interesu za prenovo, pa tudi za povsem novo ovrednotenje odprtih javnih mestnih prostorov.

Ulice in njihovi pločniki so najpomembnejši javni prostori mesta in njegovi najvitalnejši organi. Če so zanimive ulice mesta, je zanimivo celotno mesto. Današnje dojetje mestnega prostora se od nekdanjega bistveno razlikuje v dejstvu, da se tega danes ocenjuje po videzu in vtisu odprtih mestnih prostorov in ne več toliko po kvalitetni ureditvi in funkcionalni izbiri notranjščine posameznih stavb kot nekoč. Razumeti je namreč potrebno, da to ni več tisti celoviti organizem naselja iz časa nastanka in razvoja, temveč da gre po novem za nekakšno oazo načrtovanih vsebin s ciljem revitalizacije porušeni odnosov znotraj mestnega tkiva. Nujna posledica teh procesov je določen izostanek avtentičnega načina življenja v tako prenovljenih mestnih okoljih.

Moderna obravnava ulic zahteva povečano preskrbo z ulično opremo, ko so klopi, smetnjaki, prometni znaki, usmerjevalne table, svetilke, stojala za kolesa, oglaševalski stebri, gostinski vrtovi itd. V tem pogledu lahko v mnogih mestih opazimo, da celotne mestne predele ali vsaj posamezne ulice in trge namenijo izključno pešcem, ko prostori postanejo kraji



Blokovski naselji na Mestnih njivah in Šegovi ulici. Foto: Jovo Grobovšek, 1978, ZVKDS OE NM.

V začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja se je pričel proces selitve trgovine v nove centre na obrobju mesta. ZVKDS OE NM.



Le kaj se dogaja za lepimi fasadami v prenovljeni Stari Ljubljani? Foto: Tomaž Golob, 2010, ZVKDS OE NM.





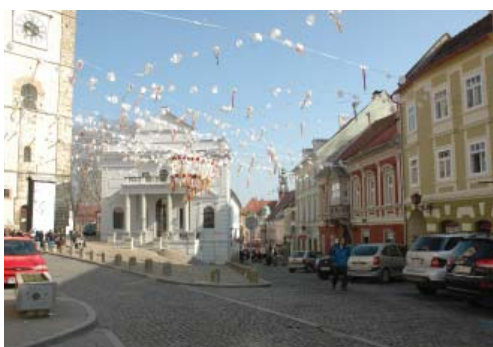


srečevanja in druženja, uličnega performansa ipd., kar pa zahteva enotno, marsikdaj sterilno in dokaj dolgočasno tlakovanje teh površin ter obilico mestne opreme. S tem se v prostoru poruši tradicionalni vizualni red in okoliške zgradbe, mnoge vrhunski kulturni spomeniki, so le še kulisa novemu sodobnemu dojetju odprtega mestnega prostora. Po drugi strani pa dosledno ločevanje prometa in ljudi vodi odprto grajeno okolje v dva, med seboj ostro razmejena svetova. Prvega določajo prometni strokovnjaki, drugega pa arhitekti s področij urbanega dizajna.

Postmoderna obravnava javnih odprtih mestnih prostorov se kaže navsezadnje tudi v izboru in načinu postavitve javne plastike. Danes ji namenjamo vlogo čimbolj nevtralnega in obenem estetskega polepšanja javne sfere in tako zmanjšujemo njen nekdanji politični in kulturni pomen. Po novem izbrane lokacije niso le materialna kulisa, pred katerimi se odvijajo v kipih izklesane zgodbe, temveč skupaj z javno plastiko ustvarjajo nove urbane zgodbe. Pri tem je še zlasti pomemben izbor mikrolokacije postavitve z vidika mimoidočih (npr. pred kratkim dokončani Mesarski most v Ljubljani s skulpturami Jakova Brdarja ali kip Alm M. Karlin na Krekovem trgu v Celju, delo Ane Četković Vodovnik).

In še ena novost je: kraji postavitve javne skulpture so naenkrat postali vsi odprti in zaprti javni mestni prostori, ne glede na njihovo lokacijo, stavbni in urbanistični razvoj ali pomen v makrokozmosu mesta, kar kaže na izredno pluralnost in razpršenost kulturnega in političnega dojetanja mesta. Mestni prostor tako postane ena celota, v določeni meri celo sekundarnega pomena v pestrosti politične, kulturne, ekonomske, socialne in vsake druge ponudbe mesta s poudarkom na individualnem, medijsko pokritem in potrošniško usmerjenem življenjskem utripu slehernika.

Primer simbioze avtomobila in pešca na Ptuj in v svetovno znanem mestecu Rothenburg ob der Tauber v Nemčiji. Foto: Tomaž Golob, 2011.



Sodobna namembnost odprtih javnih prostorov v mestih zahteva obilico mestnega pohištva, ki pa v prostoru ustvarja določen vizualni nemir: primer iz Augsburga. Foto: Tomaž Golob, 2010.



Primer strogega ločevanja med pešcevimi in prometnimi površinami na mariborskem Glavnem trgu. Foto: Tomaž Golob, 2010, ZVKDS OE NM.



Kip podvodnega moža na Mesarskem mostu, delo akademskega kiparja Jakova Brdarja. Tomaž Golob, 2010, ZVKDS OE NM.





Zavedati se moramo, da mestna jedra vse bolj postajajo »predmestja« naših mest, predmestja pa nova mestna središča, ki so nase prevzela vrsto mestnih vsebin, ki so bila še nedavno v pristojnosti zgodovinskih mestnih središč. Zato se Novo mesto že dlje časa sooča s prostorsko in socialno diferenciacijo posameznih mestnih predelov.

Finančni in gospodarski interesi, tako javni kot zasebni, so mnogokrat pomembnejši od pravice do zdravega in kakovostno oblikovanega življenjskega okolja mestnega prebivalstva. Dejstvo, ki ga podpira tudi aktualna zakonodaja s področja načrtovanja prostora, je, da arhitekti in urbanisti ne znajo ali nočejo iskati odgovorov na vprašanje, kakšen življenjski prostor si ljudje želijo oziroma kaj bi bilo za njih dejansko dobro in primerno. Pozabljajo na socialni in okoljski vidik urejanja prostora in na prostor gledajo skoraj izključno iz gospodarsko razvojnega in finančno smotrnega vidika prostorskega načrtovanja. Po drugi strani pa se moramo zavedati, da živimo v sodobni, tako imenovani postmoderni družbi, v kateri ni več nobenih pravil, jasno določenih razvojnih procesov in predvidljivosti.

Če je bil še v industrijski dobi razvoj družbe predvidljiv in dokaj stabilen, ideje in usmeritve jasno izražene ter želje posameznika podrejene družbenim normam, postmoderna doba nasprotno dopušča veliko svobode in stalne spremembe. To je obdobje, v katerem kraljuje posameznik z veliko možnostjo vsakodnevene, potrošniško naravnane izbire, zaradi česar smo priča strukturnim spremembam sodobne družbe, za katere sta značilna površinskost, nestalnost, individualizirana raznovrstnost, časovna odsotnost in izginjanje zgodovinske tradicije. Omenjene spremembe se seveda kažejo tudi v razvrednotenju zgodovinske in simbolne vloge zgodovinskih mestnih območij, kar zlasti občutijo tisti, ki so v teh okoljih preživljali vse svoje življenje, so na njih čustveno vezani in zato izražajo globoko nostalgijo za svetom, ki so ga poznali in ki ga danes ni več.

Zato mora zgodovinsko mestno jedro Novega mesta v 21. stoletju pomeniti mnogo več kot le turistično atrakcijo in impresivne kulturne spomenike. Simbolna vloga mestnega jedra se mora pri izoblikovanju kulturnega okolja in etičnih načel mestne družbe v vsej polnosti odražati zlasti v primeru odprtih mestnih javnih prostorov, v katerih se odvijajo pomembna medsebojna socialna vplivanja, ki spodbujajo mestni utrip in skupne vrednote. Z bogatim kulturnim izročilom in tradicijo prepojeno mestno jedro mora ponovno zgraditi mostove med različnimi družbenimi skupinami, krepiti medsebojno spoštovanje ter kot materialni odraz zgodovinsko pogojenega spomina pomagati pri razvoju nove mestne kolektivne zavesti ter medgeneracijskega in medkulturnega dialoga.

Kulturna dediščina lahko odločilno pripomore h krepitvi stikov med posameznimi mestnimi populacijami in je lahko temelj nove mestne identitete. Zato je v skladu z novo teorijo varstva kulturne dediščine izredno pomembno, da raziščemo in poudarimo celoten razpon vrednot, ki se navezujejo na določeno zgodovinsko mestno območje ali na mesto kot celoto, saj le tako lahko spoznamo, kako so se pretekle generacije istovetile z omenjenimi prostori in kakšna je njihova socialna vloga v današnjih družbenih odnosih. Torej je nujno, da tako pri prenovi kot pri načrtovalskih in upravljaljskih postopkih ves čas izhajamo iz poznavanja odnosov med urbano kulturno tradicijo in identitetno (dis)kontinuiteto mestne družbe.

Javni prostori so agresivni oglaševalci potrošništva, kot je vidno na fotografiji iz Dortmundunda, obenem pa tudi prostori živahnih socialnih interakcij v primeru mestne plaže v Kölnu. Mitja Simič, 2011.



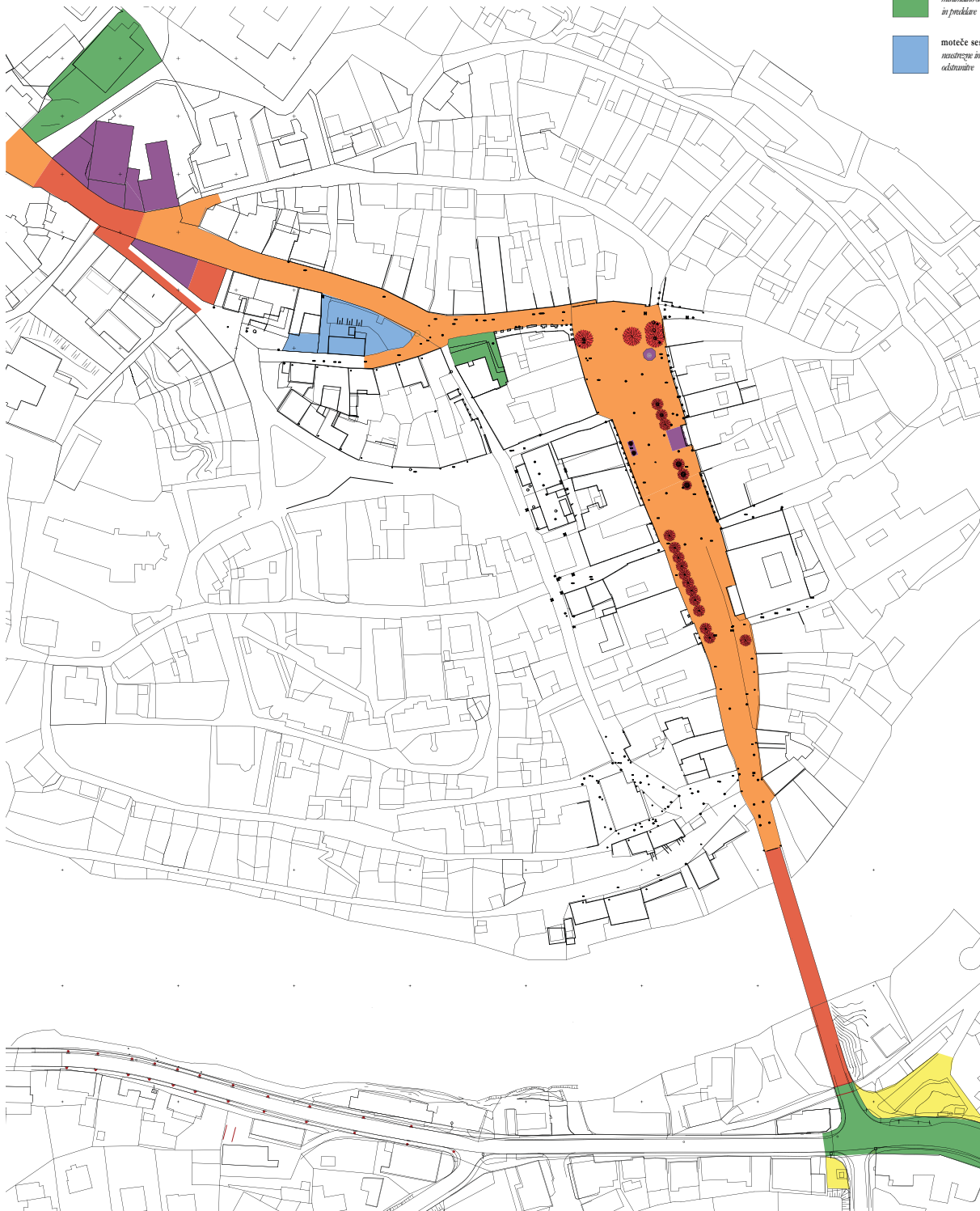
Z nostalgijo prežeto staro jedro Ulma se z novim, modernim mestom povezuje v skladno celoto. Foto: Tomaž Golob, 2011.





## 01-7.6 Stopnje družbenega pomena

- stopnja družbenega pomena
- legenda
- sestavine spomenika izjemnega pomena  
*osetne, ki jih obkrajajo, močnejši posegi, ki obkrajajo vrednost*
  - sestavine spomenika velikega pomena  
*delno razvrščene sestavine, močnejši posegi, ki obkrajajo oz. malopri vrednost*
  - sestavine spomenika srednjega pomena  
*razvrščene sestavine delišča, močnejši posegi, ki malopri vrednost*
  - sestavine spomenika majhnega pomena  
*majhna sestavina delišča, močnejši posegi in posejane sestavine*
  - sestavine spomenika brez pomena  
*manjvredne sestavine pridobitne, močnejši posegi in posejane sestavine*
  - motiče sestavine  
*neozdravljive in neobkrajne sestavine, rupe odčitavne*





## 01-8 Ranljivost in ogroženost spomenika

### 01-8.1 Splošna ocena ranljivosti spomenika

#### SWOT ANALIZA

##### Prednosti (notranji dejavniki)

- bogata zgodovinska zapuščina in tradicija kot vir izoblikovanja sodobne mestne identitete;
- prepoznavna urbanistična in arhitekturna kulturna dediščina ter edinstvena halštatska zapuščina kot vir unikatnih zgodb ter temelj nove blagovne znamke in celostne grafične podobe mesta;
- bogata kulturna tradicija in umetniška ustvarjalnost;
- razvojne možnosti na področju turizma, male obrti, gostinstva, trgovine, kulturne in mladinske produkcije ter kulturnih industrij;
- možnost revitalizacije odprtih javnih površin (Glavni trg, Florjanov trg) in atrijev hiš v odprte dnevne prostore mesta z razvitimi socialnimi interakcijami;
- Novo mesto je središče gospodarsko razvite jugovzhodne regije.

##### Slabosti (notranji dejavniki)

- socialna, gospodarska in prostorska diferenciacija posameznih mestnih prostorov in predelov;
- pomanjkanje blagovne znamke tako na ravni celotnega mesta kot zgodovinskega mestnega jedra;
- pomanjkanje razvojne vizije;
- neustrezna prometna politika;
- neugodne okoljske in ekološke razmere;
- slabo upravljanje odprtih javnih površin (neustrezno vzdrževani tlaki, slaba osvetljenost ulic in trgov, pomanjkljiva in neustrezna urbana oprema, nedostopnost (zlasti za gibalno ovirane);
- dotrajana komunalna infrastruktura;
- neustrezna ali zgolj delno zadovoljiva gostinska in trgovska ponudba;
- nerazvita turistična infrastruktura;
- nepovezano delovanje relevantnih mestnih deležnikov;
- pomanjkanje politik, strategij, metod in orodij na ravni Mestne občine Novo mesto za potrebe prenove in upravljanja s starim mestnim jedrom.



## Priložnosti (zunanji dejavniki)

- povečano zanimanje za prenovu mestnih jeder v Evropi in tudi v Sloveniji;
- novi urbani trendi in nova, bolj demokratična vloga odprtih mestnih javnih prostorov;
- večja okoljska in ekološka ozaveščenost prebivalstva;
- večja kulturna razgledanost in višja izobrazbenost prebivalstva;
- vznikanje ustvarjalnega razreda (inovativnost, kreativnost);
- razvoj civilne družbe;
- spremenjena davčna politika.

## Nevarnosti (zunanji dejavniki)

- neurbane navade in vrednote Novomeščanov in okoličanov;
- težnje po selitvi na podeželje ali mestna obrobja, k čemur pripomore tudi večja mobilnost prebivalstva, razvoj IKT in nižji stroški;
- pritiski gospodarskih in kulturnih globalizacijskih tokov na lokalne tradicije;
- prenašanje pristojnosti, nalog in finančnih obveznosti države na Novo mesto kot regijsko središče in omejene proračunske zmožnosti (so)financiranja celovite prenove starega mestnega jedra;
- pritiski na Novo mesto po izboljšanju konkurenčnosti do sorodnih slovenskih in srednjeevropskih mest;
- dolgotrajni denacionalizacijski postopki;
- visoke najemnine;
- prostorska zakonodaja.

## 01-8.2 Splošna ocena ogroženosti spomenika

Na ogroženost obravnavanega spomeniškega območja vplivajo zlasti dejavniki, ki so navedeni v SWOT analizi v rubrikah »slabosti« in »nevarnosti«. Pomanjkljivosti, ki vsekakor negativno vplivajo na razmere in stanja v starem mestnem jedru, so obenem tudi prednosti in priložnosti in samo od angažiranosti in odgovornosti vseh relevantnih deležnikov v Novem mestu - z Mestno občino Novo mesto na čelu - bo odvisna (ne)uspešnost prenove in sposobnost uvajanja sodobnih strategij, metod in orodij na področju integralnega upravljanja z urbanim okoljem Novega mesta.