

4. KRATKA PREDSTAVITEV MOSTOV IN BRVI, KI POVEZUJEJO BREGOVE LJUBLJANICE GRUBARJEVEGA KANALA IN LJUBLJANICE SKOZI SREDIŠČE LJUBLJANE

1. STRELIŠKA BRV

Poteka v smeri Streliške ulice preko Gruberjevega prekopa in železniške proge Ljubljana- Škofljica-Kočevje z izhodom na Hradeckega cesto. Brv je poimenovana po Streliški ulici kot krajevno ime in je v rabi meščanov, ki uporabljajo ta dostop do Golovca.



2. KARLOVŠKI MOST (NOVI IN STARI)

Kmalu potem, ko je Gabrijel Gruber (1740 – 1815) začel graditi prekop sredi 19. stoletja, so morali na cesti, ki je vodila iz mesta skozi Karlovška vrata, zgraditi most. Gruber je načrtoval velik kamnit most z zapornicami, vendar so izdelali le manjšega lesenega. Tega so leta 1864 nadomestili s kamnitim, leta 1901 so po njem speljali krak mestne železnice. Zaradi naraščajočega prometa so most leta 1934 na obeh straneh razširili s pločniki na posebnih konzolah, kasneje so ga večkrat obnavljali, nazadnje leta 1976 in nad njim zgradili novega. Leta 2003 je postal stari most nevaren za težka vozila, zato je bil zaprt za ves promet in po temeljiti obnovi znova predan v uporabo junija 2007.



Novi Karlovški most



Stari Karlovški most



Karlovški most - novi in stari

3. BRV NA ŠPICI

Povezuje bregova Gruberjevega prekopa v smeri ulice Prule na Ižansko cesto. Brv je poimenovana po Špici kot krajevno ime predela Ljubljane, ki je namenjeno rekreaciji in počitku. Predstavlja krajevno značilnost, ki so jo želeli občani nekdanje Občine Ljubljana Center uporabljati za dostop do »Hiše znanja in eksperimentov«, sedaj so tu na lokaciji nekdanje »Hoje« ob Ižanski cesti zgrajeni srednješolski objekti.



4. PRULSKI MOST

Načrti za železobetonski most, ki naj bi stal tam, kjer danes stoji Prulski most, so bili izdelani že pred prvo svetovno vojno, a niso bili nikoli izvedeni. Na njegovo mesto so že pred tem, okrog leta 1900, prestavili leseni Šempetrski tramvajski most. Današnji Prulski most je bil zgrajen leta 1993 in je delo arhitekta Petra Gabrijelčiča. Ob straneh mostu sta široka pločnika, namenjena pešcem, ki sta na izviren način tlakovana z rdečo opeko.



5. HRADECKEGA MOST

Most povezuje bregova Ljublanice iz Grudnovega nabrežja iz smeri Hrenove ulice na Krakovski nasip. Most je prenesen iz Zaloške ceste pri porodnišnici kjer je služil kot Mrtvaški most, sedaj se predlaga novo poimenovanje. Leta 1931 ga je k »mrtvašnici«¹ prestavil arhitekt Jože Plečnik. Ta litoželezni most je bil postavljen 1867 leta na lokaciji sedanjega Čevljarskega mostu, restavriran in v letu 2011 obnovljen in postavljen na novi lokaciji kot Hradeckega most, poimenovan po zaslužnem ljubljanskemu županu – Janez / Johann Nepomuk Hradecky (1775- 1846), župana mesta v času od 1820 do njegove smrti 1846 leta.



6. ŠENTJAKOBSKI MOST

Šentjakobski most je eden izmed mostov v Ljubljani, ki prečka Ljubljanico. Most povezuje Zoisovo cesto in Breg na zahodnem bregu ter Karlovško cesto in Grudnovno nabrežje na vzhodnem bregu. Leta 1824 je bil na mestu današnjega Šentjakobskega mostu postavljen lesen most. Z železobetonskim mostom so ga nadomestili leta 1915. Nov Šentjakobski most je še ena v seriji tehnično zanimivih rešitev pri gradnji ljubljanskih mostov. Tokrat je manj v ospredju njegova arhitekturna vrednost, bolj pa zato izstopa statična zasnova tega mostu.

Mestni gradbeni urad, ki je v tem času urejal strugo Ljubljanice, je že večkrat poskušal najti trajnejšo in solidnejšo rešitev za ta sicer dokaj prometni most. Največjo oviro postavitvi masivnega mostu sta predstavljala izredno slabo nosilna tla, tako da je moral most nekako čakati na tako tehnično rešitev, ki je poleg ostalega morala zadostiti, še posebej po potresu leta 1895, povečani potresni varnosti in pogojem plovbe na Ljubljanici. To dokaj zahtevno nalogo je uspešno izpeljal takratni adjunkt gradbenega oddelka deželne vlade Alojzij Kralj. V iskanju prave tehnične rešitve se je mladi inženir odločil za takrat na slovenskih tleh prvič uporabljeno konzolno konstrukcijo, ki jo je postavil na oba bregova Ljubljanice. Oblikovno je most obdelal arhitekt Alfred Keller.



7. ČEVLJARSKI MOST

Čevljarški most (poimenovan tudi kot Šuštarški most) je eden ljubljanskih mostov, ki prečkajo reko Ljubljanico, in sicer na mestu, kjer se reka najbolj približa Grajskemu griču in kjer je tudi najožja struga. Prostor, kjer danes stoji Čevljarški most, je bil že dolgo pomembno stičišče treh trgov mesta. Sprva je bil tu zgrajen Zgodnji most, ki je bil drugi najstarejši most v Ljubljani in je povezoval Mestni, Stari in Novi trg. Zaradi ozkih dostopov z Novega trga so širok most uporabili za gospodarske namene, in sicer so most zasedli mesarji, ki so jih sem preselili s starega Mesarskega mostu, po katerih je dobil tudi novo ime - Mesarski most. S širitvijo mesta je postal Mesarski most neprimeren, saj je voda, v kateri so prali in čistili meso, tekla skozi mestno jedro in je obstajala velika nevarnost raznih epidemij. Zato so leta 1614 preselili mesarje ob reko pod cerkev sv. Nikolaja. Na mostu pa so namestili čevljarje; od takrat je most znan kot Čevljarški most. V 19. stoletju, leta 1867, so stari leseni most nadomestili z litoželeznim. Ob koncu dvajsetih in začetku tridesetih let 20. stoletja je Plečnik narisal načrte za nov betonski most, ki bi vrnil izgled starega Čevljarskega mostu s stojnicami.





8. RIBJA BRV

Poteka iz smeri Ribjega trga na Cankarjevem nabrežju preko Ljubljaniice z izhodom na Hribarjevo nabrežje in Gerberjevo stopnišče. Brv je poimenovana po Ribjem trgu, s katerega se pešec odpravi na sprehod preko Ribje brvi, Hribarjevega nabrežja in Gerberjevega stopnišča na Kongresni trg. Predlog poimenovanja je vzeto kot krajevna značilnost, ki jo je javnost že sprejela v dnevni rabi. Ribja brv je v arhitekturnem in konstrukcijskem pogledu začasen objekt, načrtuje se novo stalno brv, ko bo ugotovljena dotrajanost nosilne konstrukcije. Natečajna rešitev za oblikovanje je že predstavljena javnosti v novembru 2012.



9. TROMOSTOVJE

Tromostovje povezuje Prešernov trg s Staro Ljubljano. Na njegovem mestu je že v srednjem veku (1280) stal prvi mestni most čez Ljubljanico, imenovan Stari ali Spodnji most, nekoliko pozneje tudi Špitalski most - poimenovan po mestnem špitalu (bolnici), ki je stal ob njem. Leta 1842 so leseni most nadomestili s kamnitim in ga posvetili avstrijskemu nadvojvodi Karlu. Po prvi svetovni vojni je arhitekt Jože Plečnik po vrnitvi v Ljubljano takratne ljubljanske mestne odbornike prepričal z idejo, da bi razširili obstoječi most z dvema stranskima brvema. Plečnik je z novimi ograjami preoblikoval stari most in nabrežje okoli mostov. Trimostje so poimenovali Tromostovje. Tromostovje je edini kraj, kjer se križata dve Plečnikovi urbanistični osi: vodna os in os Ljubljanski grad-Rožnik. Nazadnje je bilo Tromostovje obnovljeno leta 1992.



10. MESARSKI MOST

Poteka med vmesnim prostim delom Plečnikovih arkad (tržnimi lopami) Adamič- Lundrovega nabrežja 3 in 5 preko Ljubljanice na Petkovškovo nabrežje. Ime je izbrano še iz časov prvotno načrtovanega Mesarskega mostu s strani arhitekta Jožeta Plečnika, vendar so se v zadnjih tridesetih letih odvijale javne strokovne polemike zlasti med umetnostnimi zgodovinarji in kasneje tudi arhitekti. Po dveh neuspešnih načrtovanih »rekonstrukcije velikega Plečnikovega mesarskega mostu«, prvič leta 1988, ko je ljubljanska Energetika želela most izrabiti za tehnično povezavo daljinske oskrbe s toplo vodo do stare Ljubljane in drugič leta 1990, ko je bil izveden javni natečaj ter v nadaljevanju 1993 leta, ko je bil vložen že projekt za izdajo gradbenega dovoljenja, pa ni bilo zagotovljenih javnih finančnih sredstev za gradnjo s strani Ljubljanskih tržnic in takratne mestne občine Skupščine mesta Ljubljana.

Novo zgrajeni most se je gradil od novembra 2009 do julija 2010 in odprt 6. julija 2010. Most je temeljen na pilotih, konstrukcija je iz treh, prostorsko ukrivljenih, lupinastih, jeklenih nosilcev v razponu jeklene konstrukcije je 33,0 m, širina mostu je 17,3 m. Robna pasova na mostu sta izdelana iz troslojnega varnostnega stekla debeline 39 mm s protizdrsno zaščito. Pohodna površina, dostopni stopnišči pa so iz pohorskega tonalita. Pod konstrukcijo je speljan tudi glavni vroečevod in kabelska kanalizacija.

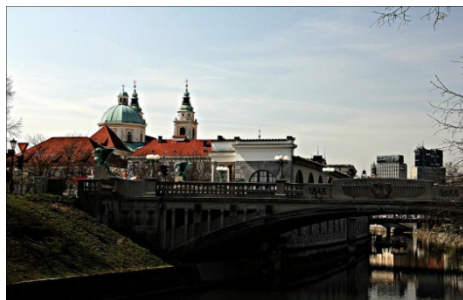


11. ZMAJSKI MOST

Zmajski most je cestni most čez Ljubljanico, ki se nahaja severovzhodno od Vodnikovega trga v Ljubljani. Zgrajen je bil za časa županovanja Ivana Hribarja (1851- 1941) kot nadomestilo za leseni Mesarski most, ki je stal prej na tistem mestu in je bil poškodovan v ljubljanskem potresu leta 1895. Konstrukcija mostu je bila za tisti čas inovativna, iz armiranega betona, po tehniki avstrijskega inženirja Josefa Melana. Namesto železnih palic, vgrajenih v betonsko strukturo, je bil zgrajen na oboku iz železnih tramov, kar je omogočilo gradnjo brezčasne podporne strukture. Dalmatinski arhitekt Jurij Zaninović je oblikoval okrasje v secesijskem slogu z rastlinskimi motivi in štirimi velikimi kipi zmaja, simbola Ljubljane, iz kovane pločevine (poleg velikih so tudi manjši kipi - skupaj je na njem 20 kipov zmajev).

Ob otvoritvi leta 1901 je bil most posvečen štiridesetletnici vladavine cesarja Franca Jožefa I. in poimenovan *Jubilejni most* (nemško *Jubiläumsbrücke*). Na stranicah so v ta namen izpisane letnice 1848 - 1888, obletnico pa sta obeleževali tudi spominski plošči v slovenščini in nemščini. Takrat je bil eden prvih železobetonskih mostov v Evropi in prva železobetonska konstrukcija v mestu. S 33,34 m premera je imel tretji najdaljši lok med tedanjimi evropskimi mostovi.

Kmalu je raba uradnega imena zamrla in most je zaradi svojega okrasja postal znan kot »Zmajski most«. Kasneje je bil kot prvi slovenski most prevlečen z asfaltom, med 1983 in 1984 pa tudi temeljito prenovljen. Danes se smatra za enega najlepših primerov secesijske arhitekture mostov na svetu in je zaščiten kot tehniški spomenik, predstavlja pa tudi eno od znamenitosti mesta Ljubljane.



12. ŽITNA BRV

Poteka iz smeri Gestrinove ulice na Poljanskem nasipu preko Ljubljanice z izhodom na Petkovškovo nabrežje v smeri Usnjarske ulice. Ime je vzeto iz zgodovine, kajti v bližini mostu stoji Ambrožev trg, ki je bil v letih od 1876 do 1898 poimenovan Žitni trg zaradi sejmov, kjer se je vršilo trgovanje z živino in žiti; kasneje je bilo to ime umaknjeno in trg je dobil drugačen meščanski značaj. Zgodovinski spomin na to poimenovanje naj se ohranja in zato je predlagatelj predlagal to ime.

Brv je zasnovana kot ločna betonska konstrukcija in je členkasto vpeta v obrežne opornike. Sestavljena je iz dveh lokov precej dolgega razpona, a vseeno deluje lahkotno. Na sredini se zgornji lok zlomi. Skupna dolžina brvi je 36 metrov, širina je 3,8 metra. Pohodna površina se na sredini razširi na 5,3 metra in je urejena kot razgledna ploščad s klopjo na vsaki strani ali kot jo je imenoval arhitekt kot mala *piazzeta* - trg, kjer se pešec ustavi, poklepeta ali zre v vodni tok. Površina brvi je tlakovana je s kamnitimi ploščami granita tonalit in impala. Po celotni dolžini je brv obojestranska ograja iz nerjavnega jekla z vgrajeno razsvetljavo. Dostop je izveden brez stopnic, kar omogoča neoviran prehod mostu tudi gibalno oviranim osebam in kolesarjem. Obnovili so tudi obstoječe črpališče na Petkovškovem nabrežju, črpališče na drugi strani Ljubljanice pa nadomestili z novim.

V sklopu mostu sta bili izvedeni: vstopno izstopno mesto za ladjice na Poljanskem nasipu in gasilsko črpališče na Petkovškovem nabrežju. Investitor je bil javni zavod Turizem Ljubljana, projektantka pa arhitektka Breda Bizjak



13. ŠEMPETERSKI MOST

Poleg Zgornjega in Spodnjega mostu je kot prvi most čez Ljubljanico zrasel Šempetrski most, ki je čez Ljubljanico vodil k Šempetrski cerkvi na levem bregu Ljubljanice. Do leta 1776, ko so ta most izgradili, je bila na tem mestu preprosta lesena brv, ki je le zasilno služila prehodu. Ob gradnji tramvaja v začetku 20. stoletja so dodali še en lesen most s tramvajsko progo. Po več kot desetletnih prizadevanjih in tudi neuspešnih poskusih s pričetkom gradnje je bil leta 1918 končno dograjen še en železobetonski most, pomemben ljubljanski most, Šempetrski most. Z izgradnjo novega modernega mostu je tako iz ožjega mestnega jedra Ljubljane izginil še zadnji leseni most. Nastal je na istem

mestu, kjer je že daljnega leta 1774 – 76 bil postavljen prvi leseni most. K odločitvi o novi solidni in trajni rešitvi prehoda Ljubljanice je mestno upravo napeljalo dvoje dejstev:

- da je potek del pri urejanju struge Ljubljanice bil že v taki fazi, da obstoječi leseni mostovi niso mogli več ustrezati novim razmeram vodnega režima in
- da je bila mestna uprava zelo zadovoljna z izvedbo Zmajskega mostu v železobetonu.



14. FABIANIJEV MOST

Fabianijev most ima dva nivoja, zgornji je namenjen motornemu prometu, ki poteka po dveh vozniških pasovih v vsako smer, spodnji pa pešcem in kolesarjem. Spodnji nivo mostu povezuje obrežne poti ob Ljubljanici in sicer Vrazov trg na levem ter Poljanski nasip na desnem bregu Ljubljanice. Komisija za poimenovanje naselij in ulic predlaga, da mestni svet sprejme poimenovanje mostu po urbanističnem snovalcu sodobne Ljubljane, arhitektu Maksu Fabianiju (Max Fabiani 1865 1962). Ta most preči reko Ljubljanico skladno z rešitvami, ki jih je arhitekt prikazal mestnim svetnikom leta 1899 kot »Načrt bele Ljubljane« v okviru strokovnih podlag za regulacijski načrt Mesta Ljubljane po potresu iz leta 1895. Arhitekt Fabiani je za te strokovne predloge prejel naročilo s strani takratnega mestnega sveta. Fabianijev most povezuje Roško cesto preko Lipičeve ulice z Njegoševo cesto in tako je dopolnjena cestna mreža mestnih cestnih povezav, ki jih je Ljubljana nujno potrebovala in načrtovala z dolgoročnim planom »Skupščine Mesta Ljubljane in petih ljubljanskih občin za obdobje od 1986 do 2000 leta«.

Na južni strani objekta so omogočeni dostopi za pešce, invalide in kolesarje v spodnji del mostu. Na vzhodni in zahodni strani mostu sta stopnišči, na vzhodni strani pa tudi dvigalo. Konstrukcija mostu omogoča vgradnjo tramvajskih prog.



Fabianijev most v času gradnje in otvoritve v letu 2012



15. MRTVAŠKI MOST

Mrtvaški most je most na Ljubljanici in povezuje Zaloško cesto in cesto Ob Ljubljanici ter Poljanski nasip. Ker je bila v bližini včasih ljubljanska mrtvašnica, je bil most neuradno poimenovan kot Mrtvaški most. Na mestu mostišča sta bila dva mostova: Hrdeckega most (1931 - 2010) in novi Mrtvaški most (2011-danes). Znani ljubljanski most Hrdeckega most je najprej stal na mestu sedanjega Čevlarskega mostu, vendar je litoželezno konstrukcijo arhitekt Plečnik leta 1931 prestavil na lokacijo ob bivši ljubljanski mrtvašnici in tako se je mostu hitro prijelo ime Mrtvaški most, saj so iz Ljubljanske bolnišnice ponoči čez most v mrtvašnico vozili pokojnike. Litoželezni most je bil februarja 2010 odstranjen iz prejšnje lokacije in prenesen v restavriranje ter marca letos postavljen na novo lokacijo med Krakovskim nasipom in Grudnovim nabrežjem, s prvotnim starim imenom Hrdeckega most. Projekt za izgradnjo novega Mrtvaškega mostu je izdelal arhitekt Jurij Kobe s sodelavci



Nadomestni most v času rekonstrukcije



16. POLJANSKA BRV

V izgradnji - bo potekala iz smeri Koblarjeve ulice in ulice Ob Ljubljanici preko Ljubljane z izhodom na Zaloško cesto. Poljanska brv je predvidena že od leta 1989 do 1990, ko je bil izveden javni urbanistično arhitekturni natečaj za rešitve stanovanjske gradnje SO Ljubljana Center, ki so bile predmet sprejetega zazidalnega načrta za gradnjo Novih Poljan, vendar brv še do danes ni zgrajena. Ime je vzeto kot krajevna značilnost, ki jo bo javnost zlahka sprejela v dnevno rabo.

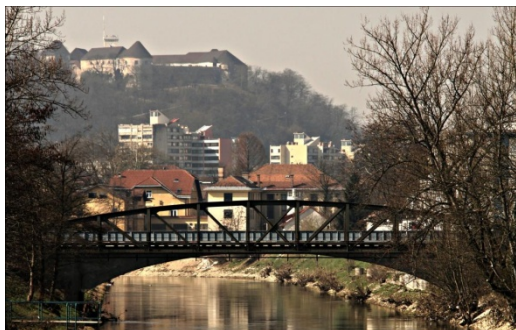


Pogled na korito Ljubljanice iz smeri načrtovane Poljanske brvi »protitočno« v času gradnje novega mrtvaškega mostu

17. MOŠČANSKI MOST

Most bo potrebno rekonstruirati in posodobiti signalizacijo zaradi zagotavljanja varnosti udeležencev v cestnem prometu, kot tudi zagotoviti večji pretok vozil v smeri križišča Grablovičeve ulice in Zaloške ceste, kjer poteka tudi železniški promet.

Predlog za poimenovanje mostu je vzeto kot krajevna značilnost, ime je že v uporabi krajanov širšega območja, saj je do leta 1994 predstavljal skupaj z odstranjenim industrijskim objektom Pletenine mejni značilnosti Občine Center in Občine Moste Polje. Obstoječi most ne odgovarja merilom sodobnega prometnega pretoka in se zato načrtuje izgradnjo nadomestnega in ustreznjega mostu.



18. ŠTEPANJSKI MOST



Podatki o izgradnji mostu so v preverjanju

19. KODELIJEV MOST NOVI



Most čez Gruberjev kanal na Poljanski cesti v Ljubljani, predlagan za preimenovanje v Kodeljev most. Današnji most je bil zgrajen po projektu GRADIS PB Maribor, odgovorni projektant Peter Koren, zgradil pa ga je GRADIS. Prometu je bil predan novembra leta 1987. To je bil prvi montažni ločni most v Sloveniji.

Prekladna konstrukcija je kontinuirana preko treh polj z razponi $10,0 + 61,0 + 10,0$ m. V prerezu je šest prednapetih, armiranobetonskih I nosilcev, sovprežno povezanih z voziščno ploščo. Spodnji rob nosilcev je v osrednjem razponu krožni lok. Objekt je zaradi slabo nosilnih tal temeljen na pilotih. Asfaltno vozišče ima spremenljivo širino od 9,5 do 10,70 m, most ima obojestransko pločnika širine 1,60 m in kolesarski stezi širine 2,0 m. Zelo zahtevna konstrukcija je glede na vodotok zelo poševna: kot križanja je 26° , zato celotna dolžina objekta znaša 125,51 m. Na levem bregu je urejeno stopnišče in klančina za dostop na sprehajalno pot. Na mostu so instalacije za javno razsvetljavo, semaforizacijo in vodovod.

Skupaj z mostom sta bili rekonstruirani tudi Poljanska in Litijska cesta na dolžini preko 500 m in skupni širini 14,20 m, zgrajeno je bilo tudi izvennivojsko križanje z dolenjsko železnico (izvajalec teh del je bil SCT, projekt ceste Janez Repež, TOZD Projekt). Zgrajeni so bili oporni zidovi, protihrupna zaščita in javna razsvetljava. Vse skupaj je celovito oblikoval arhitekt Peter Gabrijelčič.

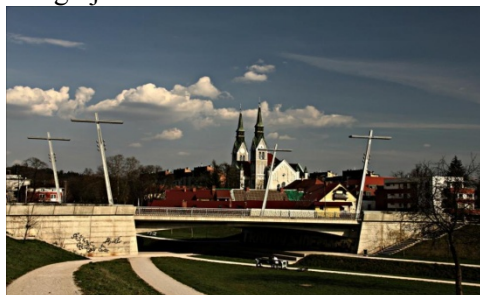
20. FUŽINSKI MOST



Podatki o izgradnji mostu so v preverjanju

21. BARJANSKI MOST

Poteka preko Gradaščice v smeri Barjanske ceste v križišču s Finžgarjevo ulico in Gradaško ulico. Most je izgrajen in dan v javno rabo decembra 2007 leta. Predlog za poimenovanje mostu je vzeto kot krajevna značilnost, ki jo že uporabljajo krajani širšega območja. Ko je bil leta 2007 odprt manjkajoči odsek Barjanske ceste med Ziharlovo in Gradaško ulico preko Gradaščice, je cesta dobila dokončno podobo. Pred tem je bila cestna povezava iz mestnega središča proti jugu urejena po Riharjevi in Finžgarjevi ulici.



22. MOŠČANSKA BRV

Brv povezuje peš promet v smeri Pugljeve ulice od ulice Ob Ljubljani do Zaloške ceste. Podatki o izgradnji brvi so v preverjanju



23. BRV OB SOTOČJU

Brv povezuje peš promet v smeri Miklavčeve ulice preko Kajuhove ulice proti ulici Ob sotočju in Štepanjskemu naselju. Podatki o izgradnji brvi so v preverjanju.

24. MEKINČEVA BRV

Brv povezuje peš promet v smeri Povšetove ulice od končnega postajališča LPP proti Štepanjskemu nabrežju. Podatki o izgradnji brvi so v preverjanju.

25. KAJUHOV MOST 1. in 2.

Mostova sta zgrajena na Kajuhovi cesti južno od križišča z Zaloško cesto do Litijske ceste, eden preči Ljubljani v sotočju, drugi pa v Grubarjevem prekopu. Podatki o izgradnji mostov so v preverjanju.