

LADO BERNARD  
predsednik Sveta za urbanizem

## URBANISTIČNI RAZVOJ ŠKOFJE LOKE

Enkrat je jubilej Škofje Loke, ki proslavlja svojo tisočo obletnico. Lepa starost je to. V vseh teh tisoč letih je Loka rasla in se razvijala v obseg in podobo, v kakršni se nam danes predstavlja. Ko jo s kritičnimi očmi ogledujemo, ugotavljamo njeno zdravo rast kot tudi grehe, ki so bili storjeni v njenem razvoju. Urbanizem, ta največkrat nepriljubljeni pojem, ji je dajal današnjo obliko, s katero je posredno povezano celotno življenje v tem lepem mestu.

S tem člankom hočem prikazati v kratkih, preprostih obrisih njen razvoj do današnje podobe in dileme, ki nas tarejo za bodoče.

Loka ni slučajno zrasla na tem mestu kot je danes. Njen položaj so določile naravne in družbene razmere. Narava je nudila prostor na rečnih terasah med obema Sorama, kamor sega s Kranceljna obronek Loškega pogorja. Tod je bil pripraven kraj za obrambo po srednjeveškem načinu bojevanja. Hkrati so bila tu vrata za promet z ravnine v dve dolini — Poljansko in Selško, ki odpirata pot za trgovino na večje razdalje. Pridobitev obsežnega loškega ozemlja z darilno listino leta 973 je vzpodbudila fevdalnega gospoda-freisinskega škofa, da si je ustvaril tu središče svojega gospostva, sedež uprave in



Staro mestno jedro Škofje Loke

obrambe ter izhodišče za promet in trgovino. To so bili nagibi in pogoji za nastanek Škofje Loke.

Urbanizma v današnjem pomenu naši predniki niso poznali. Racionalno gospodarjenje s prostorom je narekovala potreba po obrambi in varnosti. Zateči se pod varno okrilje utrdbe in na kraj lažje obrambe med Sorama in hribovjem, ves naseljeni prostor pa obzidati z obrambnim zidom, to stremelje-nje ni dopuščalo, da bi zapravljali dragoceni prostor. To je pogojevalo skrajno strnjenost starega mestnega jedra v prostor za mestnim obzidjem. Razvoj je sčasoma prešel možnosti, ki jih je dajal ta prostor. Nove površine so pred-niki iskali izven obzidja, vendar še vedno tesno navezane na njegovo varnost in življenje, ki se je odvijalo za njim. Tudi mešana dejavnost meščanov, ki so se poleg obrtništva, trgovine, gostinstva istočasno ukvarjali tudi s kmetijstvom na okoliških za to porabnih površinah, ni dopuščala potrate s površinami. Urban-ist je bil čas s svojimi pogoji in lastnik zemlje s svojim interesom na njej.

Tudi razvoj okoliških vasi je pogojen z varčevanjem površin za kmetijsko izkoriščanje, s strnjenostjo zaradi varnosti ter skupnih funkcij. Marsikje se je uveljavilo načrtno naseljevanje, ki ga je za zaščito lastnih interesov diktirala fevdalna gosposka.

Čas in njegovi pogoji pa so pričeli rahljati stare okove. Varnost za obzidjem je pričela zgubljati na pomenu, gospodarski razvoj je zahteval nove površine. Potres leta 1511 in požar leta 1660 sta spremenila podobo Loke, vendar jo je obdržala v starih okvirih. Še vedno je bil pogoj življenja racionalen urbanist.

Preobrat v razvoju mesta in njegovi širitvi so povzročili gospodarski pre-miki v širšem okolju. Tak premik je bila zgraditev gorenjske železnice leta 1870. Proga se je umaknila mestu za tri kilometre. Različna so mnenja o vzrokih za to. V nekaterih virih zasledimo, da so k temu pripomogli tedanji loški »furmani«, ki so se v strahu za svojo vpeljana in dobičkanosno dejavnost odpravili k takratnemu cesarju Francu Jožefu I. in dosegli to odmaknitev. Po drugih virih pa je tedanja mestna uprava poslala cesarju peticijo, naj se proga spelje skozi mesto, vendar temu iz tehničnih razlogov ni bilo ugodeno. Verjel bi prej tej drugi varianti, dokončno pa bodo o tem dali oceno še zgo-do-vinarji. Dejstvo je, da se je proga mestu odmaknila. S tem je ustvarila bistve-no drugačen pogoj za nadaljnji razvoj mesta, kot če bi šla skozi ali tik ob mestu.

Železnica s kolodvorom, kot tedaj ceneno in najbolj uspešno prevozno sredstvo, je postala magnet za takrat nastajajoče gospodarske dejavnosti. S tem pa je mesto ostalo neokuženo z obrati, ki bi v nasprotnem primeru z zavzetjem površin ob mestu, hkrati z umetno pregrajo, ki bi jo povzročila železniška proga, gotovo bistveno vplivali na bodočo podobo Škofje Loke.

Težko je danes dajati oceno o teh posledicah, verjetno pa je, da bi se takratna loška obrt, če bi tekla železnica skozi mesto, lažje razvila v industrijo, gospodarski razvoj bi hitreje napredoval, Loka bi bila danes drugačna. V me-stu in to prav v starem jedru je zrasla le Krennerjeva tovarna sukna.

Tudi posledice prve svetovne vojne so vplivale na razvoj mesta. Nova državna meja je prekinila povezavo s Primorsko, kar je povzročilo zastoj v gospodarskem razvoju. Vojaške investicije na loškem ozemlju med obema vojnama — utrdbe na linijah in vojaška cesta — so sicer dajale nekaj zaslužka, niso pa prinesle gospodarskega napredka. Industrija je rastla v Kranju, Škofja Loka pa je zastajala. Namesto industrije pa smo dobili v tistem času vojašnico, ki je zavzela lep prostor, povzročila nadaljnje razsejanje vojaških objektov

v 2. svetovni vojni po najdragocenejših površinah za razširjanje mesta in bistveno vplivala na nadaljnji razvoj.

Kljub mnogim neizkoriščenim možnostim za pridobitev industrije pa je vendar nastala v istem času osnova za nadaljnji razvoj s prvimi industrijami, kot so lesna in tekstilna na Trati, strojna in tekstilna v Škofji Loki.

Druga svetovna vojna stagnacijo podaljša, dokler ne nastopi nova doba razvoja Škofje Loke, ki se prične s celjenjem ran 2. svetovne vojne.

Za prvo povojno desetletje bi težko govorili o smotrnem urbanističnem planiranju. Zato ni bilo potrebnih kadrov niti pogojev v takratnem razvoju. Stanovanjska gradnja se je reševala z graditvijo individualnih privatnih hiš. Družbene — blokovne gradnje praktično ni bilo. Industrija se je na srečo navezala na predvojne zametke v glavnem ob železniški postaji. Iz bivše Hajnriharjeve in Dolenčeve žage se je razvil »Lip«, iz bivše vojaške baze in Vebrovega lesnega skladišča vojni lesni obrat in v neposrednem sosedstvu lesni obrat »Gradis«. Predilnica je ostala v obstoječih okvirih. V mestu pa je iz Thalerjeve tovarne nastala strojna industrija »Motor«, vezana na delovno silo iz zaporov na gradu, »Šešir« je ostal v starem obsegu, prav tako tovarna prešitih odev »Odeja«. Z nastajajočo industrijo so zaradi potreb po delovni sili zgradili prve bloke v gozdiču sedanjega Frankovega naselja. Urbanizacija mesta se je razvijala nenačrtno, narekovala so jo trenutne potrebe, kratkoročne ocene, navezane na obstoječa stanja in zemljiško lastništvo. Vse to pa niso pogoji, iz katerih bi se lahko rodila dolgoročna načrtna gradnja in ureditev mesta. Taki so bili tedaj pogoji, katerih posrečene in neposrečene rezultate je bilo treba kasneje vključiti v nadaljnji razvoj mesta.

Tovariš Marijan Masterl je leta 1954 izdelal ZAMISEL URBANISTIČNE UREDITVE in ŠTUDIJO PROMETNE UREDITVE. Oba dela sta bila objavljena v Loških razgledih št. 1, leta 1954. Upam si trditi, da je to delo prvi korak k načrtnosti razvoja Škofje Loke in prvo osvetljuje problematiko bodočnosti. Urbanistična zamisel izhaja iz prometne ureditve, ki je osnova vsakemu urbanističnemu projektu. Če ocenjujemo te zamisli iz pogojev tedanjega časa, lahko ugotovimo daljnovidnost in pravilnost nekaterih predpostavk. Nadaljnji čas je te zamisli v neki meri popravil, ni jih pa v zasnovi zavrgel. Masterlovo zamisel je presenetil nagli razvoj prometa, ki je po letu 1960 tako porasel, da je presenetil tudi planerje, ki so imeli na voljo boljše podatke in študije.

Do leta 1960 se je gradnja razvijala po delnih zazidalnih načrtih za posamezne stanovanjske cone. Zgradilo se je manjše blokovno naselje pri Domu zveze borcev, gradili so se prvi bloki v sedanjem Frankovem naselju, rasti je pričelo naselje Novi svet. Individualna gradnja je popolnila površine pod zdravstvenim domom, neposredno je obzidala Poljansko cesto Za brajdo in iskala proste površine, kjer so bile dosegljive. Prav na tem področju se je precej grešilo.

Leta 1961 je sklenila takratna občina pogodbo s projektivnim ateljejem v Ljubljani za izdelavo urbanističnega programa in načrta za celotno mestno področje. Nalogo je prevzel dipl. ing. arh. Stane KOVIČ, ki še danes načrtuje loški urbanizem.

Izdelava tega načrta je potekala v tesnem sodelovanju strokovnjakov, občinskih dejavnikov s posameznih področij in komunalno distribucijskih podjetij kot tudi ob pomoči republiške uprave.

Razvoj in gradnja ob načrtovanju do leta 1966 sta se prilagajala sprotnim študijam in rezultatom. Tako sta se zaključili naselje Novi svet in Frankovo

naselje in pričelo se je graditi Groharjevo naselje. Industrija se je širila v že takrat določeni industrijski coni, ki je zaprta za nadaljnjo stanovanjsko gradnjo. Na osnovi razdelitve namena za uporabo površin izdelal načrtovalec idejne načrte prometnega omrežja, vodovodnega omrežja, kanalizacije, električnih daljnovodov in mestne mreže. Rezultat petletnega dela so zbrani v publikaciji »Ureditveni načrt Škofje Loke«, ki je izšla leta 1966. Skupščina ga je po pridobitvi vseh republiških soglasij končno kot celoto potrdila leta 1968. Načrt je bil osnova vsem gradnjam v letih od 1962 do 1972, prilagajal se je le življenjskim zahtevam. Določila ureditvenega načrta upravni organi dosledno upoštevajo in kljubujejo vsem zahtevam, ki bi rušile njegovo zamisel.

V tem času ni bilo storjenih večjih napak. Seveda pa so pogoji in finančne možnosti zahtevale tudi odstopanje od idealnih rešitev.

Stanovanjska blokovna gradnja se je po zaključku Frankovega naselja nadaljevala le v mestu. Leta 1963 se je zaključilo naselje Novi svet z izgradnjo zadnjih stanovanjskih stolpičev, vrtca in samopostrežne trgovine. Leta 1968 se je zaključila graditev Groharjevega naselja. Pravkar zaključujemo prvi šop stolpnic ob Partizanski cesti. Dosledno pristopamo k dokončni graditvi sosesk s spremljajočimi objekti, trgovinami, zelenicami, parkirnimi prostori in s komunalno mrežo. Rezultati načrtno gradnje so nedvomno tu.

Individualna gradnja je v prvem delu tega obdobja obdana z zaporami področij, za katere bodo kasneje izdelani zazidalni načrti, in z zaporami površin, ki za te namene niso predvidene. Finančna politika preusmeritve družbenih sredstev iz stanovanjskega sklada v kredite in preusmeritev tekočih sredstev podjetjem, ki le ta prav tako v veliki meri v kreditiranje individualne gradnje je povzročila padec rasti blokovne gradnje in je pritiskala na odpiranje površin za individualno gradnjo. V nasprotju z željami urbanistov smo porabili v zadnjih petih letih obsežne površine dragocenih zemljišč za individualno gradnjo. Zraslo je Hafnerjevo naselje na Trati, montažne hiše



Novi svet

pod Plevno, raste novo naselje Podlubnik. Popolnjene so vse proste površine od Grenca do Form. Prej kmečka naselja so spremenjena v stanovanjska. Isto se dogaja na Godešiču in v Retečah. Nujno zlo skušajo urbanisti reševati z večjim ali manjšim uspehom tako, da je čim manj škode. Rezultati kratkoročne politike so tu in o nadaljnji poti bo morala v kratkem odločati občinska skupščina z realno oceno, kam nas bo taka poraba površin pripeljala.

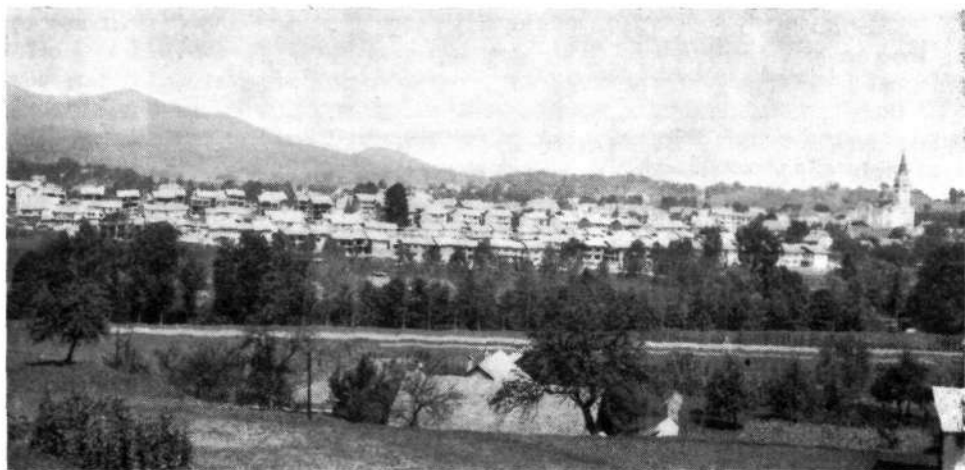
Industrija se je v tem času pričela razvijati. V začetku je bila storjena napaka, da je zrastle v starem mestu klavnica. Adaptacijo na starem mestu pogojujejo takratni kreditni pogoji, vendar pa greha ne opravičijo. Plačuje ga že danes samo podjetje, ki je zaprto na tem mestu brez možnosti za obstoj, plačuje ga mesto s svojimi soseditvi. Podjetje bi bilo prav tako brez perspektive z lokacijo na Suhi, ki postaja iz dneva v dan bližji sosed mesta. Rešitev za naprej bo moralo iskati v celotni preselitvi na za to primerno lokacijo.

Iz prejšnjih majhnih podjetij se v tej dobi razvijajo podjetja v perspektivne obrate s težnjami po nadaljnji širitvi. Programi LTH, Jelovice, Gorenjske predilnice, Transturista se uresničujejo, hkrati pa zahteva njihov nadaljnji razvoj vedno nove površine.

Iz majhnih delavnic v predvojnih objektih nastajajo tovarne, Kroj, Odeja, EGZ, Inštalacije, Elra so že ali so tik pred tem, da zrastejo v nove tovarne.

Škofja Loka je zanimiva za investitorje izven občine. Zrasla je moderna tovarna »Termika«. Dogovarjamo se z novimi investitorji.

Trgovina, gostinstvo se širita tako z objekti kot s svojimi bazami. Formirati se je pričel novi mestni center z graditvijo trgovske hiše NAMA in hotelskega kompleksa Transturist. Vse to zahteva nove in nove površine in narekuje načrtnost, varčnost in smotrnost izrabe razpoložljivih površin, ki so enkratne in ne bodo nikdar večje. Napake so dolgoročne, posledice se pokažejo čez leta, vežejo ogromna finančna sredstva in so realno težko popravljive. Teh dejstev se pogosto premalo zavedamo, ko izsiljujemo rešitve po trenutno najmanjšem odporu.



Novo naselje Podlubnik

V grobih potezah smo preleteli razvoj Loke in planiranja urbanizma, poglejmo še nekoliko v bodočnost.

Svet za urbanizem in skupščina sta se odločila, da v letošnjem letu naročita revizijo urbanističnega programa in načrtov. Revizijo narekujejo že določila zakonov o urbanističnem planiranju, po katerih je občina dolžna vsakih pet let izvršiti to delo. Dinamičen razvoj občine v zadnjih petih letih, vključitev Žirov v občino in novi gospodarski momenti zahtevajo to revizijo tudi ne glede na zakonska določila.

Že pri dosedanjih razpravah smo se ravnali po načelu, da program in načrte iz leta 1966 samo dopolnjujemo ter da osnovnih sprememb pri tej reviziji ne bo. Dopolnitve in vsebinski posegi pa bodo tam, kjer nas je razvoj po času prehitel, to je predvsem pri razvoju industrije.

Poudarim, da bom v naslednjih mislih izrazil svoja osebna stališča do nekaterih problemov, ki pa so lahko tudi drugačna, kot jih bosta sprejela svet za urbanizem in skupščina. Delno pa so nekateri problemi tudi že presojeni in njihova rešitev sprejeta.

Urbanističnemu planiranju je osnova rešitev prometa, zato poglejmo najprej zadeve s tega področja.

Škofja Loka potrebuje sedaj kot v bodočnosti predvsem cestne povezave:

Škofja Loka—Ljubljana

Škofja Loka—Kranj

Škofja Loka—Selška dolina

Škofja Loka—Poljanska dolina.

Izhajajoč iz loških potreb smatram kot dokončne rešitve naslednje variante:

Škofja Loka—Ljubljana: Osvojena je varianta, da se izvrši etapna rekonstrukcija sedanje ceste na Jeperco. Končna rešitev bi bila z vključitvijo ceste na križišče v Starem dvoru, z novo traso doseданje Ljubljanske ceste pri Tajnetu, z rekonstrukcijo Hudega polja, ureditvijo križišča pri Lipici, z novim



Odeja in LTH  
Površine, ki so še prazne, bodo v kratkem pozidane

mostom v Traškem grabnu severno od sedanjega, rekonstrukcija do Godešiča z novo traso čež že čuvan rezervat naravnost od Lovrička do podvoza pod železnico severno od sedanjega prelaza, z rekonstrukcijo skozi Reteče do izven-nivojskega priključka na glavni cesti na Jeperci. Priključek je pravkar v gradnji.

Celotna cesta bo dvopasovnica širine 7,60 m asfaltnega traku z elementi za predvideno brzino 80 km/h in z rezervatom za bodoče kolesarske steze in steze za pešce. V perspektivi bo potrebno reducirati v naseljih priključke stranskih cest in jih združevati in povezovati z zbiralnimi cestami.

Rekonstrukcija te ceste je po mojem mnenju primarnega pomena za Škofjo Loko, saj predstavlja vrata Škofje Loke ter njenih dolin, skozi katera je povezana z ostalim svetom.

Škofja Loka—Kranj: Rekonstruirana cesta zadovoljuje. Za bodočnost bo potrebno prav tako reducirati priključke v naseljih in jih združevati.

Škofja Loka—Selška dolina: V najkrajšem času je potrebno zgraditi že projektirano cesto od kapucinske cerkve do Frtunovca čez Poden, da odpravimo že danes nemogočo situacijo v Stari Loki in na Cesti talcev. Z delnimi rekonstrukcijami kritičnih točk bo sedanja cesta do Železnikov še lahko zadovoljevala laške potrebe.

Škofja Loka—Poljanska dolina: V bodočnosti bo tudi za laške potrebe nujno zgraditi v urbanističnem načrtu predvideni most čez Selščico pred Novim svetom in predor pod gradom z navezavo na sedanjo cesto pri Avtokovinarju. Celotna cesta po Poljanski dolini ima premajhno širino. Rešitev bo treba iskati v postopni rekonstrukciji in delnih korekturah.

Z gornjimi rešitvami bomo dobili glavni prometni vozelski pri kapucinski cerkvi, v bodočnosti štiripasovno cesto Škofja Loka—kolodvor in glavno križišče v Starem dvoru.

Izven loških potreb pa bo za regionalne povezave potrebno rezervirati koridorje za hitre ceste izven naselij, to je Jeperca—Škofja Loka severno od Reteč in Godešiča, za Poljansko dolino prek Puštala in za Selško dolino severno od Kamnitnika in Stare Loke. Realizacija teh cest je izven loških dejav-



Hotel Transturlist

nikov, rezervate zahteva republika za bodoče povezave s Primorsko, ni pa še odločeno, ali bo ta povezava potekala po Poljanski ali po Selški dolini.

Poleg glavnih povezav Loke z zunanostjo pa je treba z zazidalnimi načrti reševati tehnično pravilne navezave vseh sosesk in naselij na to prometno hrbtenico.

Že prej sem omenil, da je zaskrbljujoča poraba površin za nova naselja. Skupščina se bo morala odločiti na osnovi izračunov te porabe v zadnjih letih in še razpoložljivih površin o nadaljnji politiki na tem področju. Ne bi strašil z omejitvami, vendar si bo treba nujno prizadevati za večje gostote na ha, tako da kombiniramo blokovno in individualno gradnjo, slednja pa ne bo smela prehitovati blokovne gradnje.

Za blokovno gradnjo je prostora dovolj. Pričeli smo graditi nove stolpnice na Partizanski cesti, rezerviran imamo prostor za hotelom, čaka nas lokacija petih stolpnic v Podlubniku, čakajo nas lokacije nad Plevno, v rezervi imamo lokacije v Frankovem naselju. Tudi v daljši perspektivi ne bo problemov s prostorom za bloke.

Tega pa ne morem trditi za individualno gradnjo. Podlubnik raste in sega vsako leto po novih površinah, kam potem, bo težka odločitev.

Nad Plevno bodo lokacije, vendar bodo težko rešljive brez istočasne gradnje blokov. Lokacije za Groharjevim naseljem bodo komunalno in urbanistično zahtevne. Na Trati ni več večjih površin, ki bi jih lahko porabili za te namene. Reteče, Godešič, Virmaše in Sv. Duh se polnijo, njihova širitev pa je nesmotrna.

Skupščina, svet za urbanizem, urbanist in vsi odločujoči bodo morali temeljito razmisliti o problemu in najti kompromis med željami interesentov za »slovensko individualno hišo« ter možnostmi prostora, nujnostjo zaščite kmetijsko obdelovalnih površin, stroški komunalne opreme in pokrajinske zaščite. Nekaj prostora pa bomo morali pustiti tudi našim bodočim rodovom.

To področje planiranja je za urbaniste najbolj nevhvaležno. Usklajevati interese posameznikov, graditeljev, lastnikov zemljišč in varovati družbene interese, je nevhvaležno delo. Načelna doslednost, neobčutljivost za osebne zamere, tehtnost odločitev in življenjsko obravnavanje, vse to je nujno potrebno, da smo na tej dejavnosti.

Staro mestno jedro — Mestni trg in novi mestni center naj v bodočnosti zaživita kot ena celota. To je osnovni motiv planiranja na tem področju. Mestni trg bomo morali obogatiti z javnimi funkcijami, poslovnimi prostori, specializiranimi trgovinami, javnimi inštitucijami, če nočemo, da bo življenje tu zamiralo. Novi mestni center od Name do hotela pa bo prevzemal funkcije, ki jih Mestni trg ne more vključiti. Tu se srečujeta kontrasta srednjeveškega mesta in modernega centra. Le izkušeni roki arhitekta lahko zaupamo, da bo končni rezultat brez škode za prvi kot drugi del. To naj bo življenjska celota. Vsaka polovica s podobo svojega časa, in to v takem sožitju, da druga drugo le obogatita z oblikovnimi in materialnimi nasprotji ter podrejenostjo novega dela harmoniji starega dela.

Novi center se že nakazuje. Prva objekta sta blagovnica Nama in hotelski kompleks. Ko bosta oba dela združena z vmesnimi objekti, trgovinami, poslovnimi stavbami, kulturnim domom, bo to del nove Loke, nad katero bosta še vedno oblikovno dominirala grad in mesto v obzidju. Tudi v bodočnosti naj bo prvi vtis obiskovalcev Škofje Loke lepo srednjeveško mesto s svojo patino ter z današnjim časom primernim življenjem v njej.



Pri planiranju novega centra bo treba ponovno premisliti o perspektivnih potrebah in smotrno zamejiti rezervirane površine. Mnenja sem, da bi kazalo predvideti v vmesnem prostoru med čistim javnim delom centra in stolpnicami ob Partizanski cesti mešano poslovno stanovanjsko cono, z javnimi funkcijami v pritličjih in stanovanji v nadstropjih. V tem prostoru je seveda treba pustiti tudi prostor za nemoteno delovanje že obstoječega šolskega kompleksa.

V tej coni prostorsko ne bo problemov. Nekaj težav pa bo z vklapljanjem kvalitetnih obstoječih objektov na tem prostoru — banke, Kocjančičeve hiše, vojaških blokov. (Dijaški dom, Odeja, Burdychova in Ingličeva hiša so predvideni za rušenje.)

Razvoj industrije, prometa in primarne trgovine v zadnjih desetih letih je povzročil korenite spremembe v planiranju perspektivno potrebnih površin za te dejavnosti. Iz prvotno ozkega gledanja, rekel bi obrtniškega značaja posameznih dejavnosti, so se naša podjetja v zadnjem času razvila v organizacije popolnoma industrijskega tipa s potrebami po nadaljnjem razvoju velikoserijskih kapacitet, s tem pa tudi po objektih večjih dimenzij. Če smo na začetku prejšnjega desetletja smatrali objekte s površinami do 2000 m<sup>2</sup> že za ogromne kapacitete, današnji razvoj zahteva objekte s površinami 5 do 10 tisoč m<sup>2</sup> in celo več.

Industrijsko področje s takim razvojem terja posebnost v razvoju in planiranju. Za razliko od ostalih con, kjer se lahko dograjujejo v koncentrirani rasti svoje dokončne oblike, moramo v coni industrije, ki je sestavljena iz več podjetij, od katerih ima vsako svoj dolgoročni razvoj, planirati rezervate za ta razvoj. To pa zahteva vmesne prazne površine, ki se bodo zapolnile v bodočnosti, tako da bo končni rezultat realizacija razvojnih načrtov posameznih podjetij na enem kompleksu. Neupoštevanje teh principov je v preteklosti že povzročilo težave. Zaprl se je razvoj centralnih skladišč veletrgovine Loke, v prostorski stiski je Jelovica, v zadnjem hipu pa smo preprečili obzidavo Gorenjske predilnice in LTH.

Površine južno od železniške proge so danes skoraj v celoti rezervirane za že obstoječa podjetja. Tako je celotni prostor med Hafnerjevim naseljem in Gorenjsko predilnico polno pokrit z načrti za razvoj LTH, Kroja in Odeje. Prostor od Gorenjske predilnice do Traškega grabna je predviden za razvoj Gorenjske predilnice in novogradnjo EGZ (prej Invalid), površine med Frankovim naseljem in Kidričevo cesto pa planirane za nadaljnji razvoj Inštalacij, Transturista ter novogradnje Avtokovinarja in Šeširja. Prostor med Starim dvorom, Grencom in Gradisom pa za razvoj Veletrgovine Loka in Pekarne.

Zadnje proučitve narekujejo nujnost, da v revidirani urbanistični načrt vnesemo nove površine severno od železniške proge za nadaljnji razvoj Termike, Jelovice in novih podjetij, vzhodno od vasi Trata za razvoj KG in vzhodno od Traškega grabna do Godešiča za nova podjetja ali kmetijsko gospodarstvo.

Predvidevanja kažejo, da do leta 2000 potrebujemo okoli 30 ha novih površin. Na prvi pogled bi kdo lahko očital potrato z zemljiščem, vendar to perspektivni razvoj posameznih podjetij nujno zahteva. Čuvanje še sicer praznih površin ob že obstoječih kapacitetah je nujnost za nemoten razvoj podjetij. Škoda, storjena z zapiranjem razvoja, odtehta škodo, storjeno z uničenjem kmetijskih površin.

Problemov pri urbanističnem planiranju ne manjka. Le v grobih obrisih sem jih skušal prikazati na območju mesta. Ne smemo pa pozabiti, da imamo

poleg problemov v Škofji Loki podobne probleme tudi v ostalih urbanih centrih občine: v Železnikih, Žireh, Gorenji vasi. V reviziji urbanističnega programa bodo ti centri obravnavani z vso pozornostjo. Njihove rešitve bodo vnesene v enoten urbanistični program občine. V tem sestavku se problemov teh krajev nisem dotaknil prav iz razloga, ker vsak od njih terja samostojno obravnavo in njihovi problemi niso podrejeni problemom mesta. Njihov razvoj je samostojen v sklopu enotnega programa občine.

Mnenja sem, da smo na pravi poti, da ob sodelovanju glavnega urbanista, sveta za urbanizem, občinske skupščine in vseh ostalih dejavnikov, podjetij, krajevnih skupnosti in družbenopolitičnih organizacij izdelamo in sprejmemo program in urbanistične načrte, ki bodo prikaz skupne želje razvoja občine kot celote.

### Zusammenfassung

#### DIE URBANISTISCHE ENTWICKLUNG DER STADT ŠKOFJA LOKA

Die mittelalterliche Siedlung Škofja Loka entwickelte sich an der Abzweigung der Verkehrswege, die aus der Ebene in das Poljane- und Selcatal, durch die Vor-alpen zur Soča und weiterhin nach Italien führen. Aus Verteidigungsgründen schlossen sich ihre Häuser zwischen dem Zusammenfluß beider Soraflüsse und dem äußersten Rand des Berglandes von Škofja Loka zusammen, über dem der befestigte Obere Turm stand, der später durch das Schloß von Škofja Loka, den Sitz der Freisinger Herrschaft, abgelöst wurde. Die Stadt umgab sich schon früh mit einer Mauer. Der Bodengestaltung entsprechend entwickelten sich der Hauptplatz und der Untere Platz und, von ihnen ausgehend, die engen Gassen. Von den umliegenden Haufendörfern war die Stadt durch offenes Ackergelände getrennt.

Die 1870 erbaute Oberkrainer Bahn ließ Škofja Loka beiseite, ohne die Entwicklung der Stadt wesentlich zu fördern. Als erstes größeres Unternehmen entstand in der Stadt eine Textilfabrik, welche die vorhandenen Arbeitskräfte zu nützen wußte. Nach dem ersten Weltkriege versperrte die neue Staatsgrenze den Verkehr gegen Westen, wodurch die Entwicklung der Stadt abermals behindert wurde. Zwischen beiden Kriegen erhielt Škofja Loka am Stadtrand eine Kaserne; bei der entlegenen Bahnstation entstanden einige kleinere Industriebetriebe.

Nach dem letzten Kriege wurden ohne entsprechende Stadtplanung mehrere Privathäuser gebaut, während die Industrie an ihre ursprünglichen Ausgangspunkte an der Bahnstrecke anknüpfte. Das erste Konzept über eine stadtbauliche und Verkehrsplanung wurde erst im Jahre 1954 verfaßt. Darauf entwickelte sich die Bautätigkeit bis 1960 aufgrund teilweiser Verbauungspläne einzelner Zonen. Im Jahre 1931 begann das Projektionsbüro in Ljubljana ein urbanistisches Programm mit dazugehörigen Plänen auszuarbeiten. Man ging daran, neue Stadtteile planmäßig auszubauen, wodurch freie Flächen am Stadtrande ausgefüllt und die Stadt mit den Nachbardörfern verbunden wurde. Letztere gehen schnell der Verstädterung entgegen, doch fielen große Flächen anbaufähigen Bodens der individuellen Bautätigkeit zum Opfer. Deshalb besteht die Notwendigkeit, dem Wohnblockbau Vorzug zu geben und damit durch größere Wohndichte Ackerboden zu sparen. Die Industrie siedelt sich in einer festgelegten Industriezone im Bahnhofsgelände an. Auch für dringend notwendige neue Straßen sind Zonen festgesetzt worden und werden freigehalten. Gegenüber dem alten, unter Denkmalschutz stehenden Stadtkern wurde eine Zone für das neue Stadtzentrum bestimmt, in der man die ersten Neubauten schon errichtet hat.