

V razdobju med obema vojnama je Škofja Loka preživljala težje in lažje gospodarske krize, katere so paralizirali z različnimi ukrepi: z ustanovitvijo sreske ekspoziture, pozneje načelstva ter tik pred drugo svetovno vojno z graditvijo vojaške ceste na Blegaš ter z graditvijo utrdb na bližnji meji. Seveda so bile te gradnje popolnoma vojaškega značaja, so pa vendar istočasno dajale ljudem delo in zaslužek. Ljudstvo škofjeloškega ozemlja, posebno v obmejnih vaseh, je še nenehoma iskalo stika s Primorsko. Razvilo se je v precejšnji meri tihotapstvo, ki ni moglo dati gospodarskega razvoja ter je med ljudstvom širilo samo nemoralno in gospodarsko ter moralno škodo. V tem razdobju je glavni del industrije, ki se je takrat ustvarjala, zrastel v Kranju. Škofja Loka je ostala takorekoč praznih rok. Večkrat se je razmišljalo, kako bi se dalo mestu z izboljšanjem prometnih poti okrepiti tudi gospodarski položaj. V ta namen so služile razne zamisli, kakor odcep in podaljšanje proge od kolodvora na Trati do Škofje Loke, preložitev železnice in kolodvora bliže mestu, izgraditev železniške proge, ki bi preko Poljanske doline povezovala Štajersko s Primorsko. Končno je bila osvojena najcenejša zamisel, da bi zvezali Trato-kolodvor in mesto z asfaltirano cesto. Ta misel je toliko dozorela, da so bile izvršene tik pred drugo svetovno vojno že vse predpriprave. Že celo potrebni material je bil deponiran ob cesti, ko so zasedle mesto sovražne okupatorske sile. Delo se ni izvršilo.

Po osvoboditvi je povsem naravno, da je bilo cestno omrežje skrajno zanemarjeno, saj ni imel okupator namena izboljšati gospodarskih prilik v deželi. Njegov namen je pač bil, takoj, ko je uvidel, da teh pokrajin ne bo mogel obdržati stalno, da deželo čim bolj izropa in odnese, kar se pač odnesti da. Prva leta po vojni je bilo potrebno vzdrževati cestno omrežje v toliko, da je vsaj za silo normalno tekel promet. Vendar smo pa takrat bili že zelo blizu uresničitve zgraditve proge Štajerska-Primorska. Zaradi vsedravnih gospodarskih potreb ta zamisel ni bila izvedena, ker je država takrat nujno potrebovala železniške proge, ki so bile v zvezi z izkoriščanjem rudnih bogastev.

Bližamo se deseti obletnici osvoboditve. V tem doceniju je bilo v večjem in manjšem zadoščeno vsaj v glavnem vsem vsedravnim potrebam in je sedaj napočil čas, da tudi Škofja Loka dobi boljša prometna pota in s tem boljše gospodarske pogoje za razvoj prepotrebne industrije. Prvi obrisi se že kažejo. Zgrajena je asfaltirana cesta Škofja Loka-mesto-kolodvor. Ta cesta ima svoj pomen, ker bo vezana dalje na betonsko cesto Ljubljana-Bled. Pri tej povezavi pa bo nujno treba upoštevati, da bo postala tudi del magistrale sever-jug, to je najkrajše zveze Štajerske s Primorsko, ki je nujna potreba vse Slovenije.

Jelo Janežič

CESTNO OMREŽJE IN PROMETNO VOZLIŠČE V ŠKOFJI LOKI

I. UVOD

Kadar govorimo o urbanistični ureditvi nekega kraja, najprej precenimo obstoječe komunikacijsko omrežje, če se odgovarja tedanjim zahtevam in predvidenim potrebam, kakršne bodo v bodočnosti.

Večina naših cest so razširjene boljše poljske poti. Te ceste so takšne, da po svoji širini, legi, ostrih zavojih in strmih klancih ne odgovorjajo več današnjemu prometu. Ker so na obeh straneh tudi že zazidane, jih je težko prilagoditi zahtevam sodobnega prometa. Zato je vsaka modernizacija takšnih in podobnih cest problematična. Težko se je odločiti ali naj rušimo posamezne obstoječe zgradbe v naseljih ali naj zgradimo nove ceste, tako imenovane tranzitne ceste, mimo naselij. V mnogih primerih pa smeri ceste ni mogoče izbirati, ker je ta več ali manj že določena s terenskimi prilikami. V tem primeru gre le za korekturo že obstoječe cestne mreže.

II. SEDANJE CESTNE ZVEZE

Sedanje cestno omrežje v Škofji Loki obsega poleg zelo ozkih cest v mestu samem še cestne zveze s Kranjem, Ljubljano, Selško in Poljansko dolino, ki predstavljajo važne tranzitne ceste (sl. 1).

Proti Ljubljani vodita danes dve cesti. Prva poteka skozi Puštal ob desni strani Sore skozi vas Soro in doseže v Medvodah državno betonsko cesto. Povprečna širina ceste je 4,50 m in ima 9 km svoje trase speljane skozi 9 vasi. Promet na tej cesti je zaradi majhne širine in številnih vasi cenjen na okoli 200—300 ton/24 ur.

Bolj obremenjena je cesta II. reda št. 314. Ta se odcepi od kolodvorske ceste pri »Plevni« proti jugovzhodu in pri Jeperci preide na betonsko cesto Ljubljana-Kranj. Povprečna obremenitev je v letu 1952 znašala okoli 900 ton, kar je trikrat več kot na cesti, ki vodi v Ljubljano preko Sore. Po tej cesti je tudi najkrajša zveza med Škofjo Loko, Kamnikom in Domžalami. Cesta od Jeperce do Škofje Loke povezuje samo tri vasi in jo smatramo kot primarno tranzitno zvezo med Škofjo Loko in Ljubljano, dočim je cesta preko Sore in Medvod sekundarna cestna zveza med zgoraj navedenimi naselji.

SL. 1. LEGA ŠKOFJE LOKE V CESTNEM OMREŽJU SEVEROZAHODNE SLOVENIJE

Tabela I.

Po dosedanjih izkušnjah lahko za obe makadamski cesti (št. 314 in 318) trdimo, da ju kljub marljivosti in skrbnosti cestne uprave pri dosedanjem prometu ni več mogoče vzdrževati. Makadamska cesta je namreč ekonomična, če njena obremenitev ne presega 300 ton/24 ur. Ta ugotovitev jasno terja rekonstrukcijo in modernizacijo cest v Kranj in v Ljubljano v skupni dolžini 15,31 km. Rekonstrukcija pa bi zahtevala na določenih odsekih popolnoma novo traso in utrditev, kar posebno velja za cesto v Kranj.

Od Škofje Loke na Primorsko vodita dve cesti. Prva vodi skozi Poljansko dolino; to je makadamska cesta II. reda št. 316 s širino 5 m. Njena obremenitev je v letu 1952 znašala 670 ton/24 ur. Cesta vodi na Primorsko preko Cerknega v dolino reke Idrijce ali preko Žirov na Idrijo. Poleg te ima Poljanska dolina preko Lučin in Sv. Jošta zvezo s Polhovim gradcem ali preko Sv. Jošta in Horjula z Dolenjim Logatcem. Druga cesta iz Škofje Loke na Primorsko pa gre po Selški dolini preko Petrovega brda in Baške grape v Most na Soči.

Pred drugo svetovno vojno so bile ceste proti državni meji z Italijo mrtve. Ceste, ki so bile pred prvo svetovno vojno važne za blagovno izmenjavo med Koroško ter Gorenjsko in Primorsko, so propadle. S priključitvijo Primorske in gornje Soške doline k Sloveniji pa so te naravne cestne zveze na mah oživile. Preko Loke vodijo danes najkrajše poti iz Ljubljane ali Štajerske v gornjo Soško dolino ali v Bohinj. Iz priložene tabele št. II. je razvidno, da je cesta v Bohinj preko Škofje Loke za 12 km krajša od ceste, ki vodi preko Bleda. V zgornjo Soško dolino pa je pot skozi Loko do Mosta na Soči za 11 km krajša od cestne zveze Kalce-Idrija-Most na Soči.

Tabela II.

Ljubljana-Bača ob Idrijci	km	Razlika	Višinska razlika s kranjske strani	Višinska razlika s primorske strani	Absolutna višina prelaza
Preko Šk. Loke in Selške doline	82	0	50	285	804
Preko Šk. Loke in Poljanske doline	85	3	402	490	814
Preko Logatca in Idrije	93	11	190	359	690
Ljubljana-Šk. Loka-Bohinj	72	0			
Ljubljana-Bled-Bohinj	84	12			

Zaključki in predlogi

Potrebo popravila cest v Kranj in Ljubljano je ugotovila že Uprava cest pri Svetu za gospodarstvo LRS, ki je v predlogu za 10-letni načrt predvidela rekonstrukcijo ceste Jeperca-Škofja Loka v dolžini 8 km. Cesta z obrobniimi pasovi bi bila široka 6 + 2-krat à 0,75 m. Njena rekonstrukcija bi stala 96 milijonov dinarjev, kar je 12 milijonov dinarjev za 1 km. V dodatnem planu k 10-letnemu pa je predvidena tudi modernizacija ceste Tolmin-Cerkno-Škofja Loka-železniška postaja-betonska cesta in dalje Vodice-Kamnik.

V letu 1953 je bila že modernizirana cesta Škofja Loka-železniška postaja. Ker postaja rekonstrukcija ceste v Kranj in Ljubljano iz dneva v dan večja nujnost in ker 10-letni plan Uprave za ceste rešuje problem slabe ceste samo v smeri proti Ljubljani, ne pa tudi proti Kranju, smo mnenja, da se z investicijo 96 milijonov dinarjev lahko zgradi vezna cesta Šk. Loka-kolodvor-Meja (betonska cesta) v dolžini 5,7 km. Po grobi presoji bi se cesta rentirala že v 4 letih. Ta cesta bi rešila vprašanje slabe ceste v Kranj in v Ljubljano. Ves težji promet bi se tako lahko preusmeril po novi cesti in proč od naselja. Na sedaj obstoječih makadamskih cestah v dolžini 15,6 km pa bi se občutno zmanjšali redni in periodični vzdrževalni stroški in bi služile kot vezne ceste med naselji.

Razdalja v smeri Kranj ali Ljubljana bi se po novi cesti sicer povečala za 1,6 km. Ker pa bi motorni promet potekal po novi modernizirani cesti izven naselij, bi bilo možno razviti večjo hitrost. Cesta bi pomenila napram sedanjemu stanju makadamskih cest velik prihranek na času, gorivu, mazivu, obrabi in okvari vozil ter kvaliteti prevoženega materiala.

Nova cestna zveza nudi tudi možnost podaljšanja ceste preko Mavčič in Vodice do Kamnika ali Domžal in bi povezovala tudi projektirano letališče v Brnikih z

betonsko cesto. S tem bi bila ustvarjena najkrajša zveza s Štajersko in Soško dolino. Imela bi tudi velik strateški pomen in bi močno razbremenila glavno transversalo Maribor-Celje-Ljubljana-Primorska.

Iz gornje analize je pač razvidno, da bo v bližnji bodočnosti Škofja Loka važno cestno in prometno križišče. Pri urbanistični ureditvi mesta se pojavljajo torej bistveni vprašanji:

1. Kako izpeljati v Škofji Loki poleg mestnih še one ceste, ki vodijo skozi Škofjo Loko in dalje v Poljansko in Selško dolino ter v Kranj in v Ljubljano.
2. Kako urediti promet skozi Škofjo Loko, da se razbremenijo ozke mestne ceste.

III. DOLOČITEV GLAVNEGA KOMUNIKACIJSKEGA VOZLIŠČA V ŠKOFJI LOKI

Govoriti danes o izpeljavi tranzitnih cest v Škofji Loki je prepozno. Idealne smeri so že zazidane. Bolje rečeno: danes lahko pri cestah v Loki samo še izbiramo one smeri, ki z izboljšavami obstoječih cest nudijo hitrejši in varnejši promet. V našem primeru gre torej za to, da izbiramo takšne cestne trase, ki omogočajo izdelavo cestišča z zadovoljivo širino ter z blagimi in preglednimi zavoji, iz ekonomskih vidikov pa takšne, ki bi izkoristile čim večjo dolžino že modernizirane ceste. Če do neke mere govorimo o tranzitnih cestah, potem jih moramo v mestu izpeljati vsekakor ob mejah možnega razvoja mesta. Iz gospodarskih razlogov pa ne bi bilo zaželeno, da bi se tranzitni promet povsem izognil mestu. Mnenja sem, naj bi se mestnemu središču izognil le tovorni tranzitni promet, dočim bi osebni tranzitni promet lahko še nadalje šel skozi mesto.



Sl. 2.
SITUACIJA PROMETNEGA VOZLIŠČA
PRI PLEVNI

Analiza obstoječega cestnega omrežja Škofje Loke kaže, da je glavno komunikacijsko vozlišče treba iskati vsekakor vzdolž mestne magistrale, modernizirane ceste od Plevne do kapucinske cerkve. Izbira tega odseka narekuje primarna zveza Loke z Ljubljano, cesta na Gorenjsko in bodoča nova cesta Šk. Loka kolodvor-Meja (državna cesta št. 1).

Ob tej cesti je vozlišče možno izvesti na 3 mestih:

- a) Vozlišče pri Plevni (sl. 2).

To vozlišče ima šest odcepi: 1. V smeri kolodvor z odcepom na Kranj. 2. V smeri Ljubljana. 3. Na Suho. 4. V Selško dolino pod Kamnitnikom. 5. V mesto po modernizirani cesti in 6. v mesto po stari cesti.

Vozlišče na tem mestu daje možnost, da že tu ločimo tranzitni tovorni promet od osebnega. Tovorni promet v Selško dolino usmerimo mimo mesta pod Kamnitnikom in skozi Staro Loko. Enako vodimo tovorni promet v Poljansko dolino po Stari cesti preko Spodnjega trga in Karlovca. Osebni tranzitni promet pa vodimo do pošte, kjer se odcepi v Poljansko dolino skozi stari del mesta in v Selško dolino skozi Staro Loko. S tako razdelitvijo prometa bi vsekakor razbremenili ozke mestne ceste,

tranzitni tovorni promet pa izrinili na periferijo mesta. Plevna leži nekako na sredi poti med Loko, Suho in Starim dvorom.

Na mestu, kjer stoji sedanje Strojno kovinsko podjetje, bi z ozirom na najbolj prometni del cestnega omrežja v bodočnosti zgradili avtoservis, črpalno postajo in pomožno postajališče z javnim straniščem. Plevna je že sedaj avtobusno postajališče za Partizansko ter Staro cesto in Suho. Z zgraditvijo brvi preko Sore v Sovodnju in z ureditvijo pešpoti mimo Zdravstvenega doma bi tudi Puštal gravitiral na to postajališče.

Pri obravnavanju postajališča pri Plevni je treba upoštevati tudi dejstvo, da obstoja na terasi nasproti Plevne možnost postavitve večje javne zgradbe (hotela). Toda graditi glavno avtobusno postajo na tem mestu pa bi bilo zaradi prevelike oddaljenosti od pošte, upravne zgradbe, kulturnega doma in centra mesta neprimerno.

b) Vozlišče pri Šifrerju (sl. 3).

Drugo komunikacijsko vozlišče je možno izvesti pri Šifrerju, kjer se od glavne ceste odcepita cesti v Poljansko dolino po Spodnjem trgu in Karlovcu ter cesta v

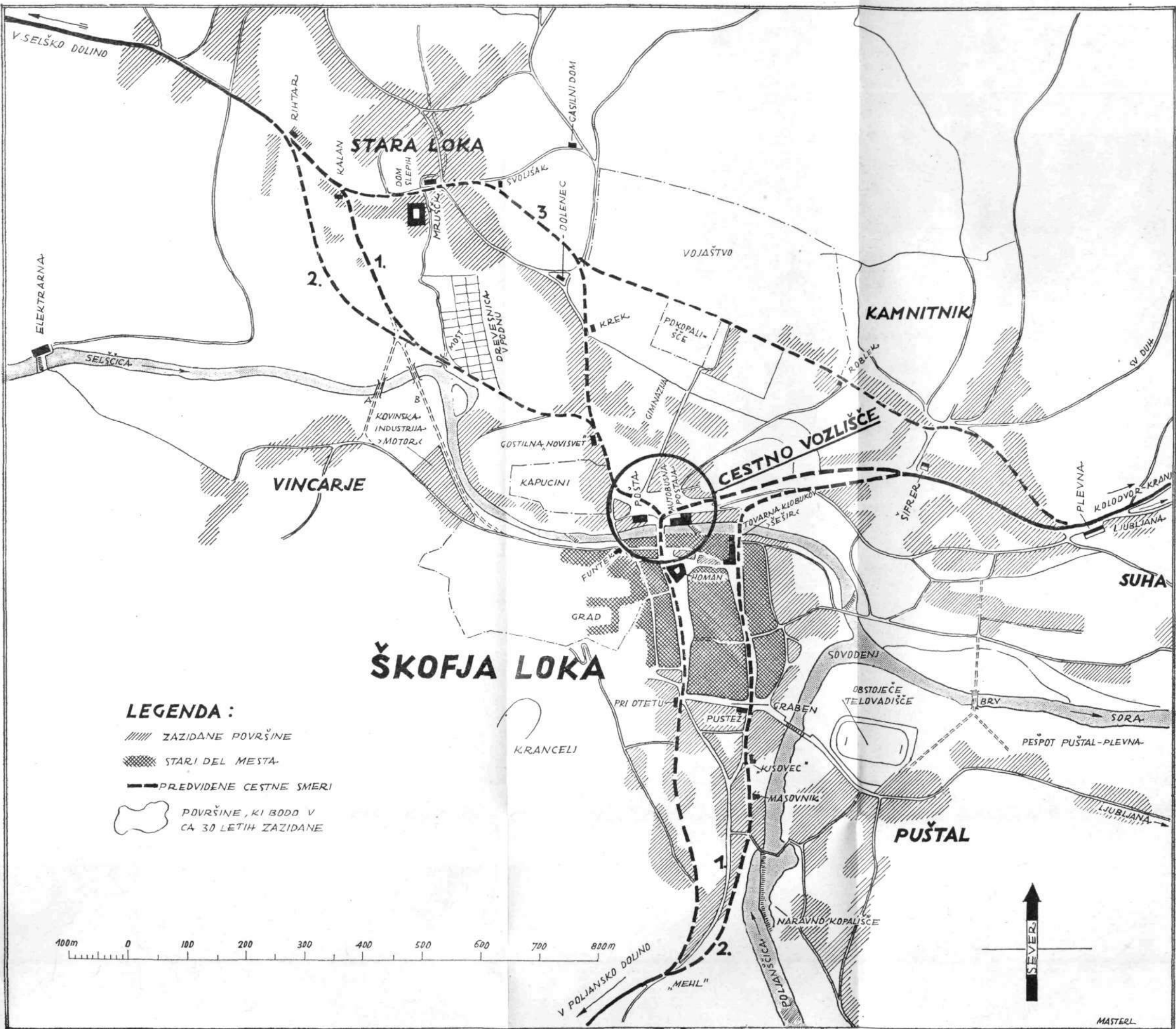


SL. 3.
SITUACIJA PROMETNEGA VOZLIŠČA
PRI ŠIFRERJU

Selsko dolino po Partizanski cesti. Tranzitni tovorni promet bi od osebnega prometa lahko ločili na tem kraju. Tovorni promet bi vodili po Spodnjem trgu in Karlovcu v Poljansko dolino, v Selsko pa mimo vojašnice. Osební promet pa se v obe dolini razcepi pri kapucinski cerkvi. To vozlišče daje zadnjo možnost delitve tovarnega prometa od osebnega in dopušča možnost postavitve upravnega poslopja LOMO med Partizansko in glavno asfaltirano cesto (gl. Škofjeloški prosvetni list 1952/53, št. 3, 5, 6). Med cesto, ki vodi na Spodnji trg in kolodvorsko cesto pa bi lahko postavili avtobusno postajo.

Koliko je ta varianta realna, zavisi vsekakor od tega, če bomo na tem mestu postavili upravno poslopje LOMO Škofja Loka s pošto, banko itd. Glede na geografsko lego je mesto za upravno poslopje ugodno, ker leži v težišču naselij Stara Loka, Suha, Stari dvor in Loka. Na tem mestu je mogoče postaviti zgradbo s ca. 800—900 m² zazidane površine. Če pa hočemo postaviti zgradbo z zadostno kapaciteto (komuna) je površina premajhna. Toda konfiguracija zemljišča (terase) in številne vzporedne obstoječe komunikacije, ki preprečujejo strnjeni način zazidave, bi vplivale, da bi stavba stala ločeno od ostalega upravnega in kulturnega središča. Osebnó sem mnenja, da je treba lokacijo za upravno poslopje LOMO iskati levo ali desno od Solske ulice in sicer čim bliže novo nastalemu trgu. Najprimernejši prostor se mi zdi mesto, kjer stoji sedaj tovarna »Odeja« nasproti gimnazije ali v njeni neposredni bližini.

Razlog, ki govori proti temu vozlišču je tudi, da direkcija pošte ne namerava preseliti svojih prostorov v upravno zgradbo LOMO, temveč bo ostala na dosedanjem mestu in obnavljala sedanje poslopje.



c) Vozlišče pri pošti (sl. 4).

Z ozirom na dejstvo, da ima stari del mesta svoje zaključene oblike in da se ne more več dosti širiti, bo treba vse novogradnje za skupno uporabo situirati na levi strani Selščice na prostoru okoli Šolske ulice.

Selitev ustanov v ta predel mesta se je pričela že pred drugo svetovno vojno. Šola je bila iz starega mesta prenešena v novo poslopje. Prav tako se je tudi pošta preselila v poslopje pri Balantu. Danes pa iščemo na levem bregu Selščice lokacijo tudi za kulturni dom, upravno zgradbo, hotel, tržnico itd. Vsekakor bodo te zgradbe stale na površini, ki jo oklepajo Cesta talcev, Partizanska in kolodvorska cesta. To je edini prostor, kjer se mesto lahko širi kot zaključena celota, s cenenimi komunalnimi napravami in s potrebnimi zgradbami.

Faktorji, ki govorijo za to vozlišče so naslednji:

1. Na tem mestu je glavno že obstoječe cestno križišče za Selško in Poljansko dolino. Cestna trasa v Poljansko dolino na svoji poti ne izgublja višine (sl. 11 in tabela III). Zaradi tega je bilo to križišče dosedaj največ uporabljano. To vozlišče so v svojih projektih osvojili tudi vsi dosedanja urbanisti. Projektant inž. arh. Emil

SL. 4
SITUACIJA PROMETNEGA VOZLIŠČA
PRI POŠTI

1. Upravna zgradba LOMO Skofja Loka,
2. Avtobusna postaja,
3. Pošno poslopje,
4. Gimnazija,
5. Lekarna,
6. Sodišče,
7. Most ali brv čez Selščico,
8. Hotel
9. Kulturni dom
10. Tržnica,



Navinšek je na tem mestu razcepil promet v Selško in Poljansko dolino. Ostrim zavojem pri kapucinski cerkvi in Thalerju ter ožini pri Funtku se je izognil tako, da je promet usmeril preko mostu od cerkve sv. Jakoba do pošte. Nemci pa so v ta namen že porušili Birolovo in Koširjevo hišo. Poudariti je pa treba, da bo to križišče služilo le za osebni promet, ki ga zaenkrat še lahko vodimo skozi ožine starega mesta preko glavnega trga. Vsekakor pa prostora, ki se ponuja za zgraditev omenjenega mostu, ne smemo zazidati z dokončno zgradbo. Cestna zveza na tem mestu bi bila zaželen, ker bi tako stari del mesta po najkrajši poti vezala z upravnim in kulturnim središčem mesta ter z avtobusno postajo. Preko mostu bi lahko vozili tudi avtobusi večjih dimenzij. Most, ki bo v bodočnosti gotovo zgrajen, bi moral biti takih oblik, ki bi bile v skladu z arhitekturo starega mesta. Koliko pa je danes aktualno zgraditi nov most med dvema že obstoječima, ki sta drug od drugega oddaljena 200 m, bi pokazala ekonomska analiza in analiza cestnega prometa v Poljansko dolino.

2. Pred tem križiščem je zadostna površina zemljišča, ki omogoča postavitev avtobusne postaje ter zadošča za manevriranje in parkiranje z avtobusi in osebnimi avtomobili.

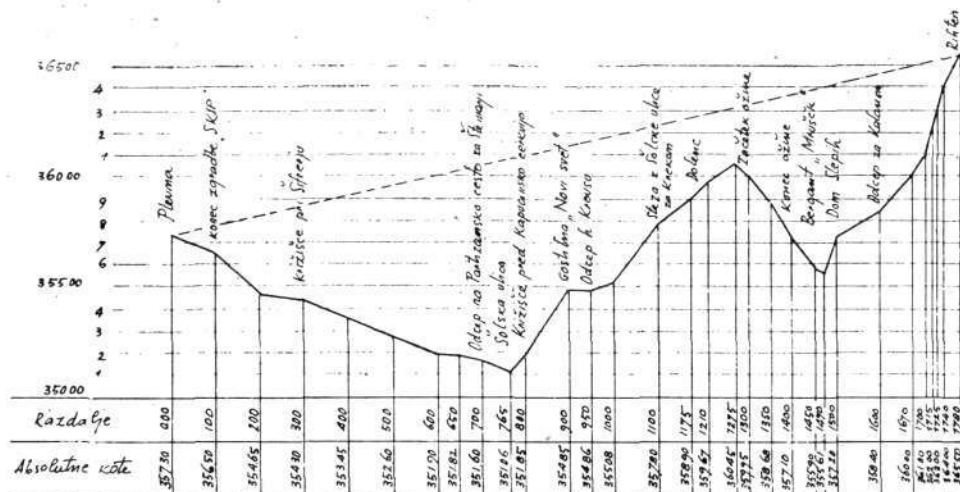
3. Pri izbiri lokacije za avtobusno postajo, ki mora ležati pred glavnim cestnim križiščem, je treba upoštevati dejstvo, da nimata ne Selška ne Poljanska dolina železnice, ki je verjetno tudi v bližnji bodočnosti še ne bo. Prevoz potnikov in pošte se bo v bodoče še vedno odpremljal z avtobusi. Pri tem je avtobusno postajališče vezano na pošto (primer Postojna) itd. Vso pošto, ki pride po železnici za Selško in Poljansko dolino, namreč prevzame in razdeli škofjeloška pošta in jo odpošilja poštam obeh dolin.

4. Iz geografske lege se mi zdi obravnavana lokacija glavnega vozlišča od vseh treh predlaganih variant najbolj življenjska. Vozlišče leži na levem bregu Selščice v sredini med starim in novim delom mesta. Na desni strani Selščice bo stari del mesta, takšen kot so ga zgradili naši predniki, na levi strani, severno od vozlišča, pa bomo v neposredni bližini zgradili upravno-kulturni center nove Loke. Predvidena lega avtobusne postaje pa bi vezala oba dela mesta. Z usmeritvijo avtobusnega in osebnega prometa v Poljansko dolino preko glavnega trga stari del mesta ne bo oškodovan z ozirom na turistično gospodarske panoge.

5. Če lokacijo tega vozlišča osvetlimo tudi s perspektivnega gledišča, vidimo, da obdrži centralno lego tudi v slučaju, če se Stara Loka zlije z mestom in če se mesto širi proti severozahodu.

d) Ureditev vozlišča pri pošti.

Prostor, kjer je nekdanja stala Balantova gostilna in kmetija, je treba uporabiti za tranzitno cesto v Selško dolino, za ureditev primerne obravnavne postaje za avtobuse ter za parkiranje avtobusov in osebnih avtomobilov. Zato bi bilo treba tesno ob Ziherlovi hiši zgraditi poslopje, v katerem bi bila restavracija ter prostori za potovalni



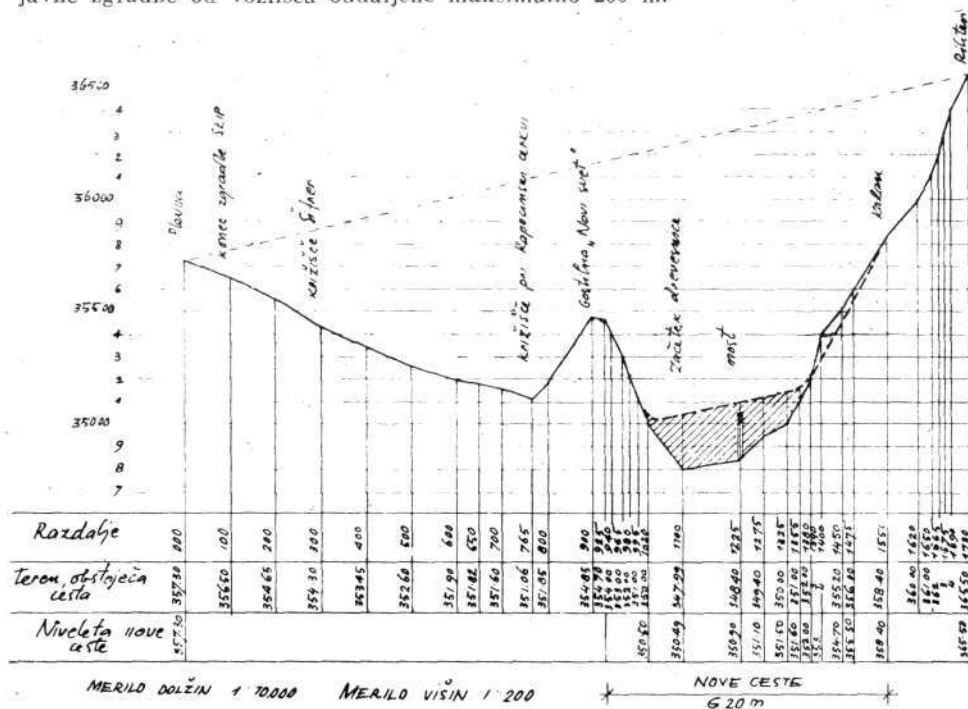
SL. 5. PODOLZNI PROFIL OBSTOJECE CESTE PLEVNA—KOLODVORSKA CESTA—CESTA TALCEV-BERGANT

urad in upravo avtobusnega podjetja. S postavitvijo nove zgradbe ob Ziherlovi hiši bi pokrili tudi slabo oblikovano obstoječo hišo. Obe zgradbi pa ne bi zakrivali arhitektonskih vrednot mesta na nasprotni strani Selščice. Prostor med novozgrajenim poslopjem in pošto zgradbo pa bi ostal nezazidljiv, tako da ostane pogled na lepo oblikovano kisarno in loški grad neokrnjen. S tem si tudi ne zapremo možnosti poznejše zgraditve mostu čez Selščico.

Pri urejanju in oblikovanju tega vozlišča, ki ima relativno veliko površino, bo treba skrbeti za zadostno zelenje. Kufrov vrt pred gimnazijo bi se lahko preuredil v park, ki bi se ga posluževali potniki, ki čakajo na odhod, učenci, itd. V parku bi lahko postavili spomenik dr. Ivanu Tavčarju, Ivanu Groharju ali drugim zaslužnim rojakom. Cimprej pa bo treba preiti k temeljiti adaptaciji celotnega bloka hiš pri Jakliču. Arhitektonski in prometni pogoji bodo na tem mestu gotovo terjali porušitev določenih komercialnih prizidkov, ki so prislonjeni ob hiše ter motijo promet in kvarijo izgled mesta.

Pot, ki vodi od Robleka mimo Štemarjev do pošte, bo treba v doglednem času preurediti v cesto, ki bi iz upravnega centra vodila na glavno cestno magistralo. Ker vseh upravnih zgradb ne bomo mogli situirati ob novo nastalem trgu, bomo morali njihovo lokacijo iskati za gimnazijo ali pri tovarni »Odeja«.

Ce v zvezi s to cestno zvezo ponovno načnem lokacijo upravne zgradbe LOMO Skofja Loka, ugotavljam, da bi bilo najprimernejše mesto ono, kjer stoji tovarna »Odeja«. Poslopje bi lahko imelo dva vhoda (Kresija v Ljubljani) in sicer enega iz Šolske ulice, drugega pa iz omenjene nove ceste. Obstoji pa tudi možnost ureditve centralnega vhoda iz ulice, ki bi vezala Šolsko ulico in cesto za Štemarji. S tem bi bil vhod odmaknjen v stran od glavne magistrale. S ceste za Štemarji bi tako kulturnemu domu, ki naj bi po predlogu stal na Štemarskem vrtu (gl. Skofjeloški prosvetni list 1953/54, št. 8), dali primeren dostop, ne da bi se posluževali poti skozi dijaški dom. Na travniku za gostilno »Novi svet«, kjer je možno postaviti vse potrebne objekte in park, pa bi situirali hotelsko zgradbo. S tem bi bile vse glavne javne zgradbe od vozlišča oddaljene maksimalno 200 m.



SL. 6. PODOLZNI PROFIL 1. VARIANTE ZA UREDITEV CESTE V SELSKO DOLINO

Pred dokončno ureditvijo nasadov in modernizacijo cestišča na tem vozlišču, pa je nujno treba rešiti problem vseh napeljav, ki prečkajo ta okoliš (kanalizacija, vodovod, električne in telefonske napeljave). Vse električne in telefonske drogeve je treba odstraniti, prenos elektrike in telefona pa izvesti s kabli. Za zazidalni okoliš severno od tega vozlišča pa je treba naročiti zazidalni načrt, da bi se omogočila pravočasna izdelava projekta vodovodnega in kanalizacijskega omrežja.

IV. UREDITEV MESTNIH CEST, PO KATERIH BI TEKEL PROMET V SELSKO IN POLJANSKO DOLINO

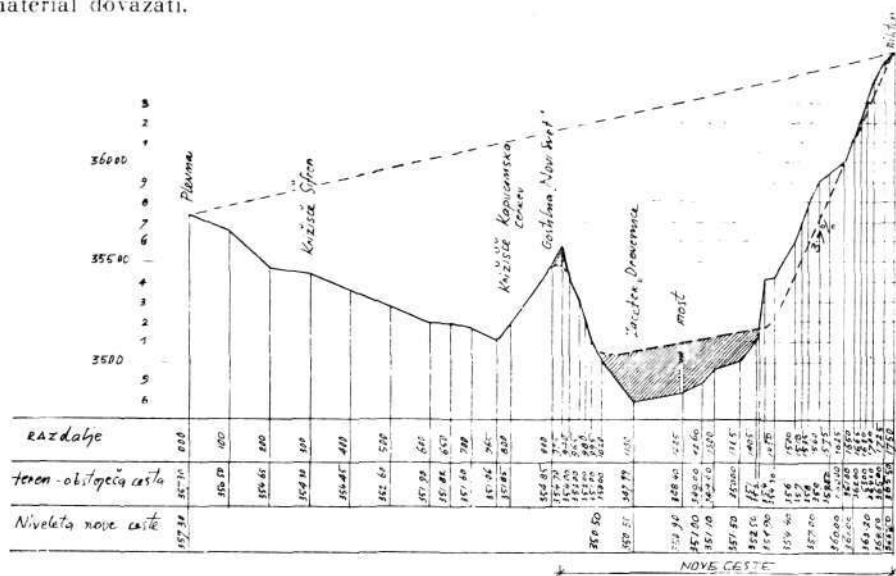
A) Cesta v Selško dolino

Za cesto, po kateri bi tekel osebni promet v Selško dolino, obstajajo tri bistvene variante. Vse imajo namen, da se izognejo nepregledni in ozki cestni ožini skozi Staro Loko med Dolencem in Bergantom (Mrušček) v dolžini 150 m. Minimalna širina ceste na tej dolžini je 3,88 m (gl. tabelo IV. in sl. 5). Dve varianti v celoti obideta strnjeno naselje Staro Loko na južni strani, dočim obide tretja strnjeni del Stare Loke na severni strani ter se v naselje povrne na mestu, kjer je cesta že dovolj široka.

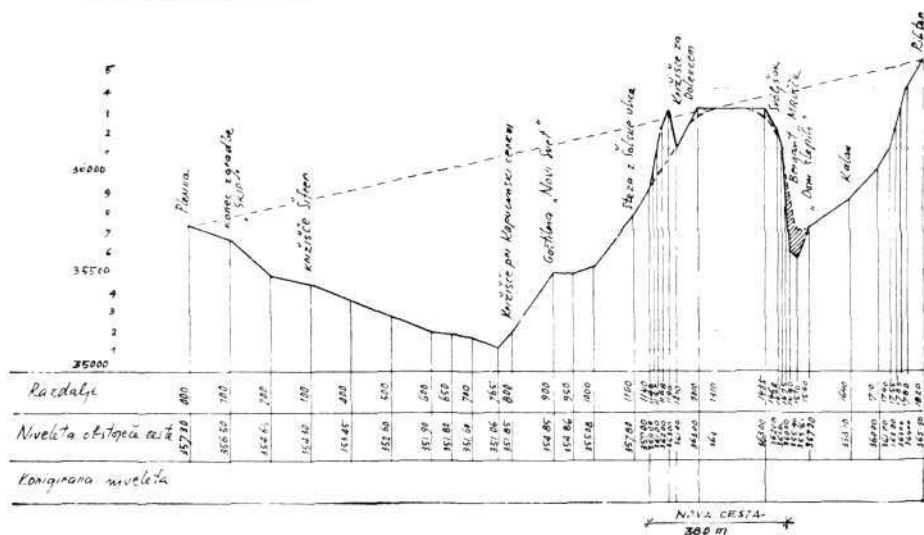
Tabela III

Varianta	Cestna smer	Izkorišča obstoječih cest		potrebno zgraditi nove ceste	skupna dolžina trase	Nova cestna trasa potoka		Višinske razlike od lokalne nivelete		Skupna višinska razlika	Minimalna širina ceste
		asfaltir.	makad.			po poti stezi	po vrto-vih ali njivah	globel	vrh		
		m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
CESTE V SELŠKO DOLINO											
	Plevna — Pošta — Novi svet — Dolenc — Mrušk — Rihter . .	1210	570	—	1780	—	—	10.00	—	10.00	3.88
	Plevna — Partizanska cesta — Nova trasa — Mrušk — Rihter .		1280	280	1560	—	280	7.00	—	10.00	—
1	Plevna — Pošta — Novi svet — Poden — Kalan (Dolinski) — Rihter	930	180	620	1730	450	170	12.00	—	12.00	9.00
2	Plevna — Pošta — Novi svet — Poden — Rihter	930	—	820	1730	200	620	12.00	—	12.00	9.00
3	Plevna — Pošta — Novi svet — Krek — Nova trasa — Mrušk — Rihter	1110	330	380	1820	—	380	9.50	—	9.50	9.00
CESTE V POLJANSKO DOLINO											
	Šifrer — Pošta — Kapucinski most — Glavni trg — Zgor. Karlovec — Mehl	717	803	—	1520	—	—	4.40	4.60	9.00	3.17
	Šifrer — Pošta — Novi most — Homan — Glav. trg — Zg. Karlovec — Mehl	597	677	80	1320	40	40	2.20	4.60	6.80	4.14
	Šifrer — Spodnji trg — Graben — Zgor. Karlovec — Mehl	300	1020	—	1320	—	—	12.10	4.50	16.60	4.14
1	Šifrer — Spodnji trg — Srednji Karlovec — Mehl	300	910	—	1210	—	—	11.00	—	11.00	2.89
2	Šifrer — Spodnji trg — Masunk — Brv — Viršk — Mehl	330	333	567	1220	202	365	11.00	—	11.00	2.50

1. Prva varianta (glej sl. 6 ter tabelo III) se pri gostilni »Novi svet« odcepi na levo od asfaltirane ceste in poteka preko Koširjevega travnika in mimo drevesnice ob zidu starološkega gradu do sedanje Selske ceste. Priključek na obstoječo cesto bi bil pri Kalanu in bi se krivina ceste prenesla na del zemljišča, ki je bil predviden za zidavo zadružnega doma. Celotna dolžina trase od Plevne do Rihtarjevega klanca bi znašala 1.730 m. Izkoristila bi 180 m obstoječe makadamske in 930 obstoječe asfaltirane ceste. Na novo pa bi bilo potrebno zgraditi 620 m nove ceste, od katere bi 170 m potekalo preko njiv ali travnikov, ostalih 450 pa po obstoječi stezi ali poljski poti. Ta cestna trasa bi zahtevala regulacijo starološkega potoka v dolžini 30 m in zgraditev mostu čezenj. Za to cestno traso bi bilo treba material dovažati.



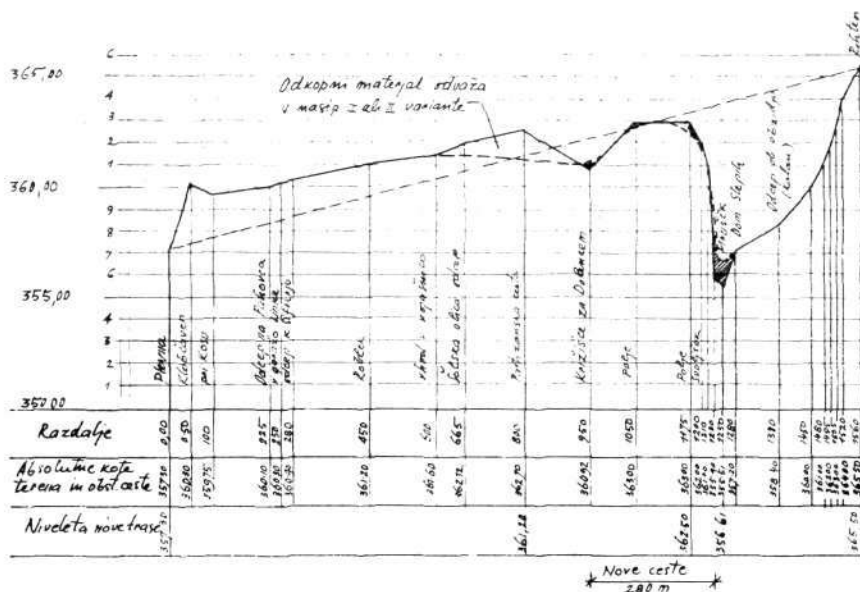
Sl. 7. PODOLŽNI PROFIL 2. VARIANTE ZA UREDITEV CESTE V SELSKO DOLINO



Sl. 8. PODOLŽNI PROFIL 3. VARIANTE ZA UREDITEV CESTE V SELSKO DOLINO

2. Druga varianta (gl. sl. 7 in tabelo III) poteka po isti trasi preko zgoraj navedenega mostička, kjer od prve trase krene na levo preko travnikov in njiv v blagem zavoju na Rihtarjev klanec. Skupna dolžina cestne trase od Plevne do Rihtarjevega klanca znaša 1.750 m in izkorišča 930 m asfaltirane ceste. Dolžina nove ceste pa je 820 m in teče 200 m po obstoječi pešpoti, drugih 620 m preko polj in njiv.

Za realizacijo te ceste bi bilo treba izvesti regulacijska dela, ki so navedena pri prvi varianti in mostiček ter pripeljati material za začetni del ceste. Za ostali del pa bi material pridobili na mestu samem s tem, da bi niveleta ceste pri dviganju iz Podna na Rihtarjev klanec odrezala oster prehod iz spodnje na gornjo teraso. Ta cestna trasa se od prve razlikuje še v tem, da je bolj odprta. Pri obeh je predviden



SL. 9. PODOLZNI PROFIL CESTNE TRASE PLEVNA—PARTIZANSKA CESTA—KRIZIŠČE ZA DOLENCEM—SVOLJŠAK—MRUŠČEK—KALAN—RIHTARJEV KLANEC

tudi cestni priključek na Vincarje, ki so sedaj brez prave cestne zveze (slepa cesta) in kjer se razvija močna kovinska industrija (Motor). Potrebno bi bilo zgraditi cesto v dolžini ca 160 m in most z dolžino 40 m.

3. Tretja varianta Selške ceste (gl. sl. 8 in tabelo III) poteka od sedanje asfaltirane Ceste talcev pri Kreku naravnost na križišče za Dolencem, dalje preko njiv mimo Svoljšaka do Mruščka, kjer jo priključimo na obstoječo Selško cesto. Skupna dolžina cestne trase od Plevne do Rihtarjevega klanca znaša 1820 m, izkorišča 1110 m asfaltirane in 350 m makadamske ceste. Nove ceste bi bilo treba zgraditi le 380 m ter razširiti most pri Domu slepih v Stari Loki.

4. Za tovorni tranzitni promet pa je najprimernejša zveza s Selško dolino po Partizanski cesti. Ta cesta je v Loki lahko edina tranzitnega značaja (poteka izven mesta in jo zaradi tega lahko uporabimo za tovorni promet.) Skupna dolžina ceste od Plevne do Rihtarjevega klanca znaša 1.570 m (najkrajša zveza). Od tega izkorišča trasa 1.280 m obstoječe ceste, na novo bi bilo treba zgraditi 280 m ceste preko njiv.

Ureditev te ceste (sl. 9) za tovorni promet bi zahtevala manjše korekture ovinka pod Kamnitnikom in izboljšanje priključka na asfaltirano cesto pri Plevni, vendar je njena idealna smer, ki bi od Kamnitnika potekala naravnost proti Plevni, že zazidana. V ilustracijo navajam, da je bila ta trasa zazidana šele po osvoboditvi, kar je posledica nepravočasnega reševanja urbanističnih problemov mesta Skofje Loke. Podoben primer zazidanih hiš predstavlja grupa hiš na zahodni strani starološkega gradu, ki ležijo v idealni cestni trasi za selško cesto. Isto velja za gručo hiš vrh

Rihtarjevega klanca. Obe gruči otežkočata projektantu izpeljavo ekonomske trase z dobrim dovozom na obstoječo cesto. Te primere navajam, da poudarim nujnost pravilne gradbene politike v mestu.

5. **Zaključek** (gl. prilogo). Iz tabele št. III je razvidno, da je prva varianta ceste (za osebni promet) najkrajša, uniči najmanj agrikulture in rešuje problem cestne zveze v Vincarji. Ker poteka trasa $\frac{2}{3}$ po obstoječih poteh in le $\frac{1}{3}$ po travnikih bi bil pravni postopek lahko hitro urejen in s tem tudi realizacija ceste najhitrejša. Slaba stran te cestne trase je, da teče ob obzidju gradu, kjer trpi preglednost in ker bi bilo treba nasipni material za cesto dovažati od drugod.

Druga varianta je kot že omenjeno preglednejša in omogoča dobavo materiala za nasip iz zgornje terase s tem, da se niveleta ceste poglobi. Ta varianta je vsekakor dražja že zaradi daljše trase, $\frac{2}{3}$ dolžine potekata po njivah, v nasipu ali usku pa bi uničila večjo površino lepih njiv. Niti ena od obeh tras pa ne rešuje tranzitnega prometa, ki poteka po isti trasi kot osebni skozi glavno komunikacijsko vozlišče pred pošto, ki bo že itak močno obremenjeno z osebnim prometom.

Tretja varianta je najcenejša; zanjo bi bilo treba izdelati polovico krajšo dolžino nove ceste kot pri prvi varianti, poleg tega pa omogoča za tovorni promet priključek na Partizansko cesto. Ima pa to slabo stran, da ne rešuje problema ceste v Vincarje ter da je skupna cestna trasa od Plevne do Rihtarja najdaljša.

Predlagam, da kot začasno rešitev osvojimo tretjo varianto, ki jo najlažje realiziramo. Po njej bi do zgraditve prve variante do Dolenca tekla skupaj tovorni in potniški promet. Na križišču za Dolencem pa bi tovorni promet usmerili po že obstoječi Partizanski cesti mimo mesta, osebni promet pa vodili mimo Kreka k avtobusni postaji ali skozi mesto.

Končna rešitev cestnega problema v Selško dolino pa je zgraditev prve variante. Tedaj preusmerimo tovorni promet po cesti tretje variante in Partizanski cesti, ki skrajša cestno progo za 170 m. Mrtev bi ostal le 100 m odsek ceste do priključka na asfaltirano cesto. Tega pa uporabimo za cestno zvezo s Plevno, Papirnico in Crngrobom (gasilski dom). Z izkopanim materialom, ki bi ostal pri izkopu variante, 3. bi zasuli istosmerni priključek ceste pri Dolencu. S tem nič ne izgubimo, ker obe varianti izpolnjujeta druga drugo tako v prometnem kot v gradbenem smislu. (Izkopani material 3. variante, pri kateri bi zaradi preglednosti nove ceste odkopali levo od ceste ves rob do Dolenceve hiše in material, ki bi ostal pri korekturi Partizanske ceste, bi odvažali v nasip pri prvi ali drugi varianti. Transportna razdalja do težišča nasipa znaša po cesti 550 m, preko Dolencevega vrta pa se razdalja skrajša za 250 m. Od mesta izkopa do vgraditve materiala v nasip cesta pade za 12 m.)

B) Cesta v Poljansko dolino

Problem izpeljave ceste v Poljansko dolino je težavnejši kot v Selško dolino. Sedanje ceste potekajo skozi ožine starega dela mesta v dolžini 700 m. konfiguracija terena pa ne omogoča izpeljavo novih cestnih tras brez porušjenja obstoječih zgradb. V našem primeru gre torej za korekture in razširitev že obstoječih cestnih zvez. Rešitev pa je treba iskati tudi v pravilni določitvi prometnega reda na obstoječih cestah. (Gl. tabeli III in IV.)

Za sedanje mestne ceste v smeri Poljanske doline lahko rečemo, da nobena od uporabljenih ne odgovarja današnjemu prometu (ostri zavoji, nezadostna širina cest in strmi vzponi). Promet v Poljansko dolino poteka danes v dveh smereh:

1. **Prva trasa** (sl. 10) teče od Šifrarja navzdol po 300 m dolgem klanecu (4,4%) in preko Spodnjega trga. Na tej poti izgubi cesta 11,70 m višine, ki jo mora vozilo ponovno premagati na Grabnu (8,5%) na razmeroma kratki dolžini 140 m. Vzpetina na Grabnu je relativno težka, ker preide cesta iz Spodnjega trga v strmino v ostrem zvoju. Od vrha Grabna do Mehlna se niveleta ceste v Zg. Karlovcu zopet dvigne po nepotrebnem še za 5 m. Dolžina cestne trase od Šifrerja do Mehlna znaša 1.520 m. Največja ožina ceste v Zg. Karlovcu 4,14 m (pri hiši Poljanska cesta št. 8). To traso do Oteta v glavnem uporabljajo tovorni avtomobili.

2. **Druga cesta** (sl. 11) gre od Šifrerja mimo pošte, preko kapucinskega mostu in preko Spodnjega trga ter preide vrh Grabna na prvo traso, ki teče po Zg. Karlovcu dalje. To cestno traso uporabljajo predvsem osebna vozila in avtobusi, ki na pošti dvigajo pošto za Poljansko dolino. Dolžina cestne trase znaša od Šifrerja do Mehlna 1.520 m.

Tabela IV

Mesto ožine

Opomba:

CESTA V SELŠKO DOLINO

Ožine na obstoječi cesti od Dolenca do Berganta, dolžina 150 m

1	Med hišo št. 8 in 9 Stara Loka . . .	4,28
2	Med hišo št. 13 in 14 Stara Loka . .	4,15
3	Med hišo št. 15 in 16 Stara Loka . .	4,28
4	Med hišo št. 18 in 17 Stara Loka . .	4,02
5	Med hišo št. 18 in 20 Stara Loka . .	3,88

Razširitev ceste na 4,50 m zahteva delno porušitev 5 hiš.
Razširitev na širino 6,00 m pa delno porušitev 7 hiš.

CESTE V POLJANSKO DOLINO

Ožine v Jegorovem predmestju (Spodnji Karlovec), dolžina 150 m

1	Mlekarna (št. 21) — Štrekelj (Pustež) .	6,36
2	Med hišo št. 15 in 14 Stara Loka . .	4,15
3	Konec mlekarske ograje — Pustež . .	6,82
4	Ledrar (gosp. poslop.) — Stan. hiša SKIP	6,87
5	Ledrar št. 16 — stan. hiša tovarne SKIP	5,00
6	Ledrar št. 16 — Lotrič št. 12	3,92
7	Lotrič št. 12 in št. 27	4,08
8	Lotrič št. 27 — kamnita ograja . . .	3,97
9	Konec hiše št. 27 — kamnita ograja .	3,68
10	Hiša št. 29 (Kisuc) — kamnita ograja .	4,40
11	Hiša št. 14 (Alč) — betonska ograja .	4,61
12	Konec hiše št. 14 — betonska ograja .	4,00

Se ne da razširiti
Se ne da razširiti
Se ne da razširiti
Se ne da razširiti
Levo in desno hiša
Levo in desno hiša
Višina ograje 1,00 m, zadaj vrt
Z odstranitvijo kamnite in betonske ograje se cesta lahko razširi na 6,20 m
Z odstranitvijo 60 cm betonske ograje se cesta lahko razširi na 6,21 m

Ožine v Kopališki ulici (Srednji Karlovec), dolžina 445 m

1	Kamnita ograja — kapelica	4,51
2	Ograja Čadež — zač. h. št. 14 (Šoštarč) .	6,12
3	Ograja Čadež — konec h. št. 14 . . .	4,37
4	Ograja Čadež — konec hiše št. 16 . .	3,97
5	Št. 19 zač. Lorenč — kamniti zid . . .	4,05
6	Št. 19 konec in zač. hiše št. 18 . . .	4,31
7	Zač. hiše št. 21 — konec hiše št. 18 . .	4,97
8	Konec hiše št. 21 — kamnita ograja .	4,81
9	Konec hiše št. 23 — zač. hiše št. 20 (Suša)	5,07
10	Hiša št. 20 — konec hiše št. 25 (Kajženk)	5,15
11	Konec hiše št. 20 — zač. hiše št. 27 .	6,05
12	Hiša št. 35 (Znamenčkar) — oporni zid	6,31
13	Konec hiše št. 35 — oporni zid . . .	5,85
14	Zač. h. št. 37 (Sulč) — oporni zid . .	4,12
15	Konec hiše št. 37 — oporni zid . . .	4,36
16	Konec hiše št. 39 — oporni zid . . .	4,50
17	Sredina hiše št. 43 — zač. hiše št. 22 .	5,12
18	Konec h. št. 43 — sred. h. št. 22 (Strugar)	5,16
19	Začetek h. št. 45 — h. Polanjska c. 15	5,05
20	K. hiše št. 45 (Polž) — oporni zid . .	2,89
21	Širina ceste konec »Urmoharjeve« hiše	3,84

Ograja višine 2,10 m se lahko odstrani
Ograja se lahko prestavi
Ograja višine 2,20 m
Levo in desno hiša
Levo in desno hiša
Ograja višine 2,20 se lahko prestavi
Levo in desno hiša
Levo in desno hiša
Levo in desno hiša
Oporni zid se lahko prestavi in cesta poveča do potrebne širine
Levo in desno hiša
Levo in desno hiša
Levo in desno hiša
Širina se da zvečati za 1,50 m, ne da bi hišo porušili
Spodaj podporni zid

Ožine na Poljanski cesti (Zgornji Karlovec), dolžina 150 m

1	Hiša št. 24 — podporni zid	6,97
2	Hiša št. 2 — podporni zid	5,51
3	Zač. »Urmoharjevega« vrta — Jesenovcova šupa	5,58
4	Začetek hiše št. 8	5,43
5	Sredina hiše št. 8	5,37
6	Konec hiše št. 8	5,07
7	Konec hiše št. 6	4,14
8	Zač. Otetove hiše — konec Peharjeve	4,60
9	K. Otetove hiše — zač. Peharjeve	4,80

Poljanska cesta je na tem odseku potrebna temeljitega popravila. Cesta je brez pravega cestnega profila, zaradi prenizkih opornih zidov na južni strani cesta močno visi. Vsi telefonski drogovi so v cestnem profilu (vozišču). Odstraniti je treba šupo Jesenovca, ki zakriva pogled na oster ovinek pri »Urmoharju«.

Blaževa ulica, dolžina 170 m

1	Začetek Homanove hiše	7,85
2	Knjižni zavod — Homanova hiša	5,55
3	Košir — bivša Thalerjeva hiša	4,42
4	Konec Koširjeve hiše in Thalerjeva h.	7,70
5	Thaler — Kokalova hiša	4,60
6	Planina — bivša Thalerjeva hiša	4,68
7	Branuc — zid pod Nunsko cerkvijo	5,88
8	Debeljak — Branuc	4,60
9	Kisarna — Ogorele (Funtek)	3,17
10	Obokan prehod pri Ogorelcu	3,51
11	Most pri »Feškucu«	7,18
12	Ziherl (trgovina) — Fojkar (gostilna)	5,57

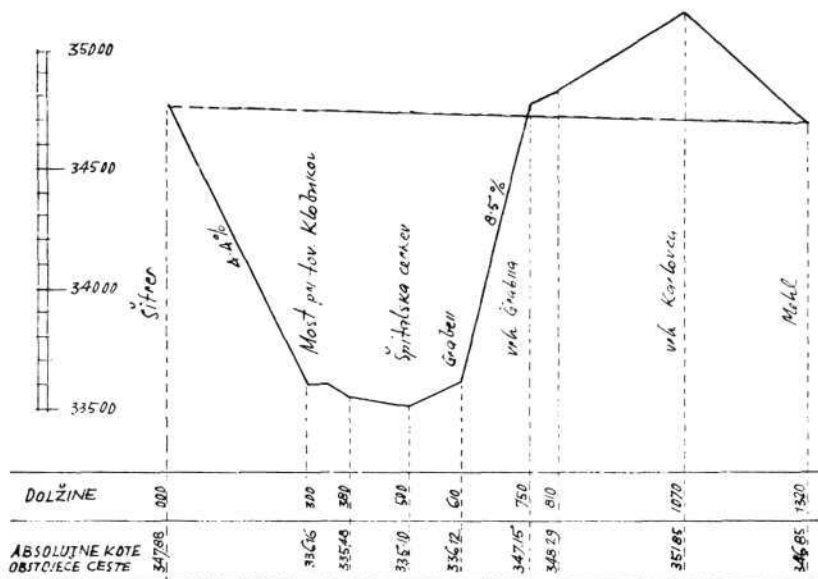
Ceste se ne more razširiti
Brez porušitve zgradb
(zaščiteni kulturni spomeniki)
(zaščiteni kulturni spomeniki)
(zaščiteni kulturni spomeniki)
(zaščiteni kulturni spomeniki)
(zaščiteni kulturni spomeniki)
(zaščiteni kulturni spomeniki)

Višina oboka v tesnem 3,57
v podpori 2,96 m

Spodnji Karlovec (pot na Puštalsko brv), dolžina 75 m

1	Bernik (Kisuc) — Alč oporni zid in hiša	3,50
2	Masunk — oporni zid Čadeževega vrta	2,50

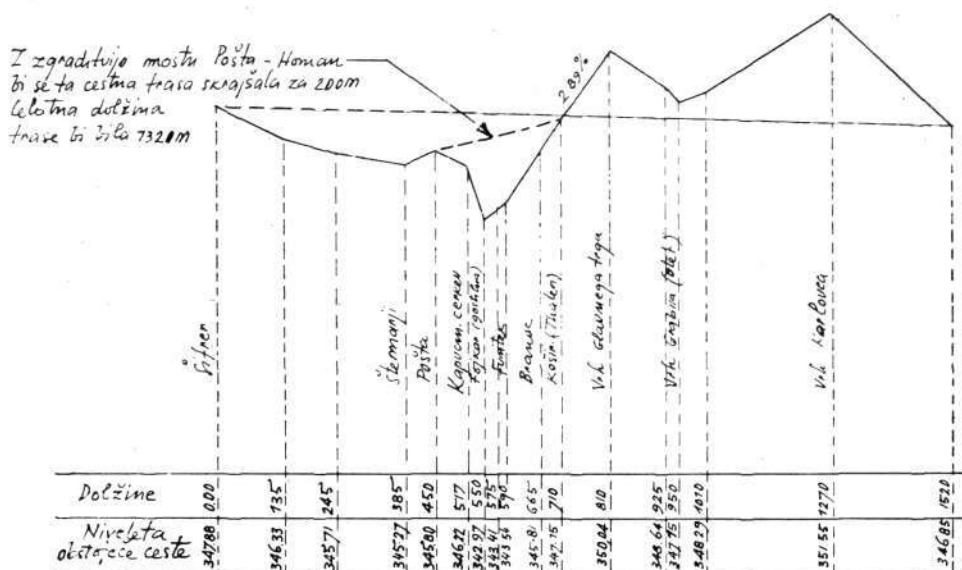
Cesta lahko poveča svojo širino



SL. 10. PODOLŽNI PROFIL OBSTOJEČE CESTE ŠIFRER—SPODNJI TRG—GRABEN—POLJANSKA CESTA—MEHL

Razlike med prvo in drugo obstoječo traso so (glej tabelo št. III):

Prva cestna smer je preglednejša in širša ter za 200 m krajša od druge. Po njej lahko vozi tovorni promet v obe smeri. Druga cesta pa ima to prednost, da gre mimo pošte in se s tem avtobusna proga pri enkratni vožnji v obeh smereh skrajša za 1.400 m, če vozi vozilo po tej progi. Vozilo na tej progi mora premagati 7,60 m manj višinske razlike kot pri prvi trasi.



SL. 11. PODOLŽNI PROFIL OBSTOJEČE CESTE ŠIFRER—KOLODVORSKA CESTA—BLAZEVA ULICA—POLJANSKA CESTA—MEHL

a) Analiza obstoječih cest v Poljansko dolino

Če obdržimo osnovni kriterij, da razbremenimo ozke mestne ceste v Poljansko smer in skušamo ves promet porazdeliti na obstoječe ceste, pridemo do zaključka, da moramo osebni promet ločiti od tovornega. V našem slučaju vodimo osebni promet po cestni trasi mimo pošte in preko Mestnega trga, tovorni promet pa po Spodnjem trgu.

Obe cestni trasi imata svoje hibe, ki bi jih bilo treba odstraniti, da usposobimo nemoten in varen promet.

Trasa za osebni promet ima to slabost, da je od kapucinske cerkve do Homanove hiše (dolžina 260 m) zelo ozka in zaradi zavojev nepregledna ter sposobna le za enosmerni promet.

Trasa za tovorni promet pa ima slabost v strmem klancu Grabnu in v Zg. Karlovcu, kjer se združita tovorni in osebni promet. Zg. Karlovec pa zaradi svojih ozkih mest ni sposoben za dvosmerni osebni in tovorni promet.

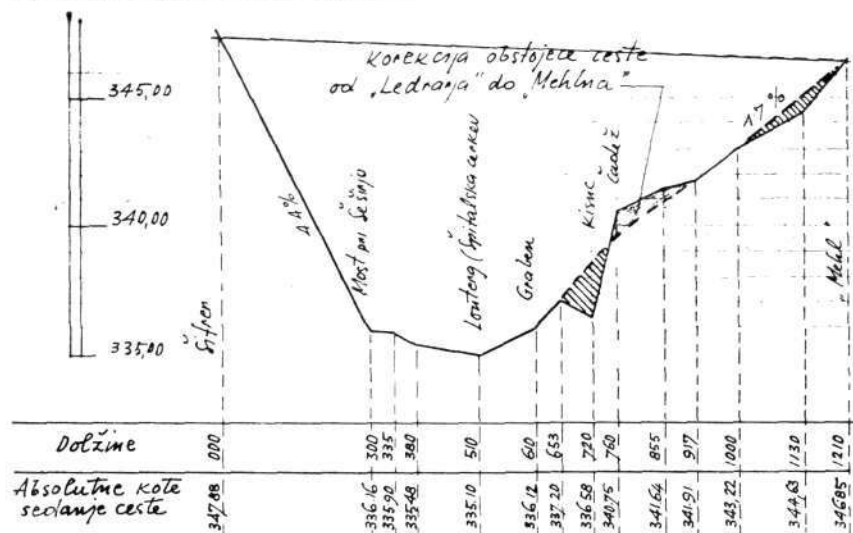
b) Predlogi za ureditev osebnega in tovornega prometa

Končna rešitev izboljšanja ceste za osebni promet je takšna, da pri pošti preko Selščice zgradimo 40 m dolgi most in napravimo cestni priključek v dolžini 40 m do Homanove hiše. S tem ostane le 37 m ozke ceste ob Homanovi hiši z minimalno širino 4,37 m. To ožino pa bi signalna naprava v določenih časovnih intervalih odpirala za cestni promet zdaj v eno zdaj v drugo smer. Trasa skrajša prvotno smer za 200 m. Vozilo na novi progi mora premagati še 3 m manj višinske razlike kot mimo Kapucinske cerkve. Z izgradnjo tega mostu bi bila ustvarjena tudi najkrajša zveza med upravno-kulturnim središčem in s starim delom mesta ter arhitektonsko zaključen prostor, ki je bil ustvarjen s porušenjem Birolove, Koširjeve in Angelskovkine hiše na tem mestu.

Za rešitev tovarnega prometa obstojata dve varianti:

1. Prva varianta poteka preko Spodnjega trga in Jegorovega predmestja do Kisovca (hiša št. 29), od tod desno po klancu navzgor na Kopališko ulico (Srednji Karlovec), kjer pri Mehlnu preide na obstoječo Poljansko cesto. (Sl. 12)

S porušenjem poedinih hiš in opornih zidov, bi obstoječa cesta pridobila potrebno cestno širino. Samo z odstranitvijo hiše št. 45 že pridobimo 4-metrsko povprečno širino ceste. Ta cestna trasa je najkrajša od vseh navedenih smeri in bi bili stroški za njeno rekonstrukcijo verjetno najcenejši. Cesta poteka po stari cestni trasi in ne zahteva posebnih cestnih objektov.



Sl. 12. PODOLŽNI PROFIL 1. VARIANTE ZA UREDITEV CESTE V POLJANSKO DOLINO

2. Druga cestna varianta poteka do Kisovca po isti trasi. Tod zavije levo mimo Masovnika, mlina in Hudičeve brvi ter preko vrtov ob Poljansčici do Mehlna (sl. 9). Dolžina novozgrajene ceste bi bila 567 m, od katere bi potekalo 202 m po vozni poti v mlin, ostalih 365 m pa preko vrtov in travnikov. Iz priloženega profila (sl. 13) je razvidno, da bi izvajalna dela zahtevala veliko količino zasipnega materiala, ki ga bi bilo treba dovažati od drugod. Vznožje cestnega nasipa bi bilo treba na nekaterih mestih utrjevati z opornimi zidovi. Prva in druga varianta pa zahtevata porušitev ene izmed Lotričevih hiš (števil. 27 ali števil. 12), kjer je cesta široka samo 3,92 m.

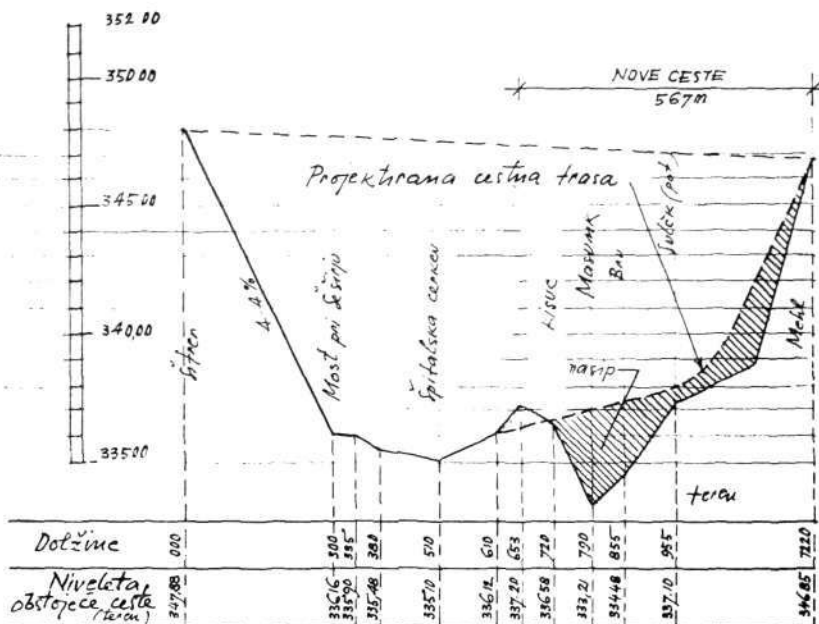
V. PREDLOG UREDITVE PROMETA SKOZI MESTO, DOKLER NISO KONČANE OBRAVNAVANE CESTE

Ulice in ceste v starem delu mesta so, kot že navedeno, preobremenjene, nevarne in povzročajo zastoje v prometu in prometne nesreče. Začasna rešitev preobremenjenosti je takšna, da skušamo del prometa preusmeriti na ostale obstoječe ceste in ulice. Varnost prometa pa dosežemo, da uporabimo ozke ulice, kjer je srečavanje vozil nemogoče ali otežkočeno, za enosmerni promet. To uredimo bodisi s signalno napravo, ki od časa do časa odpira promet izmenično zdaj v eno zdaj v drugo smer, ali kako drugače.

Za ureditev prometa predlagam takle začasni red vožnje (glej prilogo):

Osební in tovarni promet v Selško dolino usmerimo od pošte po novozgrajenem cestnem provizoriju mimo Dolenca in gasilskega doma do Mruščka. Iz Selške doline pa po stari obstoječi cesti skozi naselje. S tem je cesta od Dolenca do Mruščka uporabljena samo za enosmerni promet.

V Poljansko dolino osebni promet ločimo od tovarnega. Osebni promet vodimo od pošte mimo Kapucinske cerkve preko Glavnega trga in skozi Zgornji



SL. 13. PODOLZNI PROFIL 2. VARIANTE ZA UREDITEV CESTE V POLJANSKO DOLINO

Karlovec. Ožino od Funtka do Homana bi usposobili za dvosmerni promet s tem, da bi na Funtkovo in Homanovo hišo namestili svetlobno signalno napravo (semafor), ki bi v določenih časovnih presledkih odpirala promet v eno ali drugo smer. Iz poljanske smeri bi osebni promet torej lahko potekal po isti poti od Oteta preko Mestnega trga nazaj k pošti. Predlagam pa, da ozko cesto od Funtka do Homana zapremo za kolesarje in voznike. Ti v največ primerih povzročajo nesreče ali zavirajo promet.

Tovorni promet bi v smeri v Poljansko dolino potekal preko Spodnjega trga in Srednjega Karlovca. S tem bi se izognili prevažanju tovarov preko Grabna, istočasno pa bi razbremenili močno obremenjeni Zgornji Karlovec. Za dosego tega je treba odstraniti hišo št. 45 in del opornih zidov (ograje). Iz Poljanske doline v mesto pa bi tovorni promet potekal kot osebni skozi Zgornji Karlovec do Oteta, kjer tovornega usmerimo po Grabnu navzdol preko Spodnjega trga na glavno asfaltirano cesto.

Marijan Masterl

POMEN VAJENSKIH ŠOL ZA NAŠE GOSPODARSTVO

Vajenske šole so se pričele pri nas razvijati pred osemdesetimi leti. In kakor je Škofja Loka glede šolstva pomembna, je bila glede strokovnega šolstva malo bolj kasna. Za nekaj let jo je prehitel celo Kamnik in tudi Tržič. V Škofji Loki je bila ustanovljena vajenska šola leta 1889. Priprave za ustanovitev pa so potekale prav od leta 1887. Takrat niso pripisovali vajenskim šolam tako velikega pomena, kot ga danes. Pouk se je vršil v večernih urah in ob nedeljah. Učenci so običajno prišli k pouku kar od dela, prepoteni in površno umiti. Ob nedeljah je bilo malo boljše; bili so bolj umiti in boljše oblečeni, ker je bila pač nedelja. Med mladeniči, ki so obiskovali vajensko šolo so bili pametni fantje, ki so pouk jemali resno ter v danih razmerah pri pouku nekaj pridobili. Bili so pa med njimi tudi učenci, ki so smatrali šolo za nekaj oddih ali pa za neko vrsto zabave. Če je bil šolnik preveč mehak, je v takih večernih urah lahko doživel marsikaj neprijetnega. Iz šole grede so učenci v okrilju teme uganjali razne neumnosti in se preizkušali v rjovenju. Večkrat jih je morala krotiti celo policija. Kot otrok se spominjam vajenske šole v Ljubljani, kjer so imeli policaji s temi dečki, ki so odhajali iz šole, precej opravka in so marsika-