

# Morfološka zasnova Krškega

## The Morphological Conception of Krško

### IZHODIŠČA

Uvodoma naj pojasnim, da je pričujoči zapis del študije o morfološki zasnovi Krškega, ki je bila pripravljena v okviru naloge Urbanističnega inštituta SR Slovenije z naslovom »Prvine načrta prenove historičnega jedra mesta Krško«. Sodelavci inštituta smo opravili prvo fazo obdelave, tako da so pripravljena strokovna izhodišča in smernice za izdelavo izvedbenega načrta prenove. Problematiko prenove smo osvetlili z etnosocioloških in urbanističnih vidikov, z vidika varstva kulturnih spomenikov in možnosti za gradbeno-tehnično sanacijo zgradb. Kot rečeno, pa del gradiv sestavlja tudi morfološka analiza prenovitvenega območja. Pri tem smo si prizadevali, da bi spoznali zakonitosti morfološkega vzorca in temeljne značilnosti mestnih oblik. Hkrati smo na tej osnovi skušali pripraviti jasno opredeljene zaključke, ki jih bomo, potem ko bodo prečiščeni in usklajeni s preostalimi načrtovalskimi prvinami, v obliki navodil za urbanistično in arhitekturno oblikovanje vključili v priporočila za konkretne prenovitvene posege.

Na vprašanje, kaj je morfološka analiza in kakšna so njena strokovna izhodišča, sem poskušala odgovoriti v razpravi, ki je bila objavljena v 53.—54. številki Sinteze.<sup>1</sup> Tokratni sestavek pa naj na primeru Krškega ponazori, kakšna je vsebina tovrstnih študij in kakšen je smisel morfološke analize v okviru praktičnih potreb pri načrtovanju prenove.

### SESTAVNI DELI URBANE OBLIKE

#### Topografsko-strateške in prometne determinante

Mesto Krško je nastalo na zelo omejenem prostoru — stisnjeno je med pobočji Trške gore oziroma Grajskega hriba in Savo. Da so njegovi ustanovitelji v srednjem veku zanj izbrali tako zakotno lego, je sicer razumljivo; naselbina je bila postavljena v varno zavetje gradu. Vendar s stališča njegovega nadaljnje razvoja ta odločitev ni bila najbolj posrečena. V stoletjih se mesto ni moglo kdove kaj širiti, kar se je izkazalo za veliko pomanjkljivost prav v sedanjem času. Samo Krško (brez Vidma) se lahko razvija le proti jugu, vendar je tudi tukaj prostor omejen z močvirnimi tereni ob Savi, s prometnicami in križišči ter z novimi industrijskimi conami.

Krško je nastalo tam, kjer so optimalno zadovoljene naslednje zahteve, pomembne za lokacijo srednjeveških trgov in mest: — lega ob prometni žili, posebno še ob

križišču poti,

— agrarno zaledje,

— možnosti za obrambo.

Tako je grad Krško nekdanj nadzoroval plovno pot po Savi in cestne smeri po savski dolini, ki so reko prečkale z brodom. Naselbina pod gradom je stala v njegovem zavetju, v kotu soteske med hribom in Savo. Kljub svoji odmaknjeni legi Krško stoji v neposredni bližini močnega agrarnega področja in je bilo skozi vso svojo zgodovino tesno povezano z omrežjem agrarnih naselij v svoji okolici.

To, da se je celotno področje z mestom Krško vred v toku stoletij razmeroma ugodno razvijalo, je treba pripisati tudi dobri prometni povezavi in pomembnim prometnim potem, ki so potekale po obravnavanem ozemlju. Območje Krškega je namreč bilo ves čas na prometno pomembni legi: ob važni vodni poti, na katero so bile vezane cestne smeri bodisi daljinskega bodisi lokalnega prometnega značaja. Prav medsebojna povezava med reko in prometnimi potmi je za Krško ključnega pomena, kar je botrovalo tako ožji lokaciji naselbine, kakor tudi vplivalo na oblikovanje nekaterih temeljnih prvin krškega naselbinskega tkiva. Tako se je naselbina razvila ob cestni potezi, ki na vhodu v ožino savske soteske teče vzporedno z reko, na svojem južnem koncu pa je usmerjena k tistemu mestu na bregu, kjer je prehod čez reko najugodnejši. Če pogledamo stare karte Krškega, vidimo, kako izrazita je cestna zveza med severnim koncem naselbine, današnjim Hočevarjevim trgom, in savskim pristaniščem, ki je bilo nameščeno v izteku današnje Dalmatinove ulice. Ta cestna poteza se je logično nadaljevala na nasprotnem bregu Save, na Vidmu, kjer se je priključila glavni cesti, ki je povezovala kraje ob Savi. Pri tem velja povedati, da je vse do ureditve magistralne ceste skozi Krško po levem bregu Save glavna cestna povezava v smeri severozahod-jugovzhod potekala po videmski strani, ker je ob Savi več prostora za naraven prehod skozi sotesko. Pri projektiranju nove magistralne ceste niso upoštevali takšnih okoliščin in je bila cesta speljana skozi ožje središče mesta. Ko so pred Krškim Savo premostili še v Brestanici, se je promet po krški magistrali še povečal, tako da zdaj glavni prometni tok iz Posavja in iz štajerske smeri (Celje—Zidani most) proti Hrvaški poteka prav skozi Krško.

#### Jedra prostorske organizacije

Če z jedri prostorske organizacije označimo tiste točke v gradbenem tkivu, ki so bile najpomembnejše za mikrolokacijo do-

ločenega naselja, potem je v Krškem takšna točka predvsem brodišče čez Savo. Na tem mestu je bil prehod čez reko najugodnejši, tako da je v vsej dolgi krški zgodovini tukaj pristajal brod, pozneje pa so uredili še pristanišče za rečno plovbo.

V neposredni bližini je izviral tudi potok (ki so ga tik pod hribom zajeli — zajetje nosi letnico 1653), kar je predstavljalo še dodaten argument pri izbiri mesta za brodišče in s tem tudi za naselbino. Ob brodu in pristanišču so se namestile stavbe, povezane z rečnim prometom: mitnica in carinska postaja. V njegovi bližini so postavili tudi cerkvico sv. Florjana, zaščitnika brodarjev. Ko je Krško dobilo status urbanškega naselja (torej trga ali mesta), so ob cesti, ki se je s severa spuščala na brod, zgradili meščansko naselbino. Cesta se je tako spremenila v cestni trg, zemljišče ob njem pa je bilo razdeljeno na tipične urbane parcele lamelne oblike. Mestna cerkev Janeza Evangelista predstavlja drugotno jedro prostorske organizacije mesta. Drugotno ga imenujem zato, ker je nastalo šele takrat, ko so začrtali glavne obrise trga. Njena lokacija zaznamuje, kako daleč proti severu je segala prvotna naselbina. Okrog cerkve je bil obzidan prostor — pokopališče in cerkveno dvorišče. Ob severnem cerkvenem zidu se je namestil mestni špital, kar spet po svoje potrjuje domnevo, da se je to mesto končalo; špitale so namreč po pravilu postavljali zunaj obzidja, ob glavnih mestnih vpadnicah.

#### Značilnosti tlorisa mesta in parcelacijske mreže

Mestni tloris kot celoto sestavljata dve vrsti elementov: trase cest, ulic in trgov ter parcelacijska mreža s tlorisi stavb. Ker bomo značilnosti krške arhitekture obravnavali v naslednjem poglavju, se bomo zdaj osredotočili na potek ulic v mestu in na razdelitev mestnega zemljišča na parcele. Ker hočemo vsaj v grobem spoznati, kako se je tlorisna zasnova Krškega razvijala, bomo gradivo razdelili v dve časovni obdobji: v obdobje pred izgradnjo železnice Zidani most—Zagreb (torej do l. 1862) in v novejši čas od tega leta do danes. Za prvo obdobje je značilno, da se je ves ta čas Krško razvijalo v okviru svoje srednjeveške zasnove, da je torej ohranilo svoj temeljni srednjeveški značaj. Hrbtenico njegove urbane zgradbe predstavlja cestni trg. Menim, da je poteza med sedanjim Hočevarjevim trgom in prostorom, kjer danes stoji stavba občinske skupščine, najstarejši del Krškega, ki je verjetno nastal v času, ko je kraj imel še status trga, torej nekako do sredine 14. stoletja. Na mestu



Krško

občinske stavbe je namreč stalo dvoje stavb, pomaknjenih globoko v prostor trga, kar kaže na to, da je bil tukaj nekoč konec urbane naselbine. Morda je tukaj stal mestni obrambni stolp, ki ga omenja tudi Valvazor. Vsekakor kaže lokacija kapucinskega samostana, postavljenega leta 1644, na to, da je bil ta prostor do tedaj na obrobju mesta. Kljub temu pa ne smemo prezreti dejstva, da ima tudi južni predel Krškega, med kapucinskim samostanom in savskim pristaniščem, značilno urbano zasnovo: sklenjene nize hiš ob ulici (ki jih v razmehroma pravih presledkih prekinjajo le ozki prečni prehodi), lamelno parcelacijo, obvozno gospodarsko pot pod pobočjem Trške gore itd. Vse to dokazuje, da je tudi ta predel sodil v urbanski sklop in to morda že od časa, ko je Krško postalo mesto (leta 1477). Pri tem je zanimiv odkrit od gradbene črte na mestu stavbe v Dalmatinski ulici št. 4. Stavba sodi med najstarejše ohranjene meščanske hiše ne le v

Krškem, temveč nasploh v celinskih mestih Slovenije. Pravzaprav gre za dve hiši: južna je pomaknjena naprej v prostor ulice, severna pa v obliki klina povezuje obe ulični črti. Vprašanje je, zakaj sta bila ta dva objekta postavljena tako, da je ulični prostor pred njima občutno zožen. Možen odgovor bi bil, da je tu stala krška mitnica, ki je že s svojo postavitvijo predstavljala prometno oviro, kjer se je vsak moral ustaviti, da bi plačal mitnino. Prav tako je verjetno, da je na nasprotni strani ceste stal obrambni stolp, katerega lokacijo ob izteku Dalmatinove ulice prikazuje tudi podoba mesta v Valvazorjevi Slavji (ki je sicer zelo shematična in polna očitnih napak).

Na splošno lahko rečemo, da je tlorisna zasnova Krškega tipičen primer enostavne srednjeveške mestne sheme, ki jo je v osnovi poznala večina naših mest, nastalih v srednjem veku. Posebnost Krškega je v tem, da se njegova osnovna dispozicija v toku stoletij ni več bistveno dopolnjevala,

tako da še danes staro mestno jedro nosi njen pečat. Gre za že večkrat omenjeni cestni trg (kot del prvotne cestne poteze): ob ustanovitvi urbane naselbine so zemljišča ob njem razparcelirali in ga na obeh straneh obzidali z nizom hiš. V drugih mestih so pozneje oblikovali in pozidali še vzporedne in (ali) prečne ulične povezave, tako da je sčasoma nastala večja urbana celota. Kot rečeno, pa je Krško zaradi utesenjenosti med reko in pobočjem hriba ter zaradi manj ugodnih gospodarsko-političnih pogojev obstal na prvotni stopnji mestnega prostorskega razvoja.

Glede poteka obzidja je mogoče z gotovostjo trditi le dvoje: obzidje je Krško imelo in sicer v obliki dveh vzporedno potekajočih zapor, ki sta se z vrha hriba spuščali do savskega brega. Drugo dejstvo je, da je severno obzidje potekalo v višini južnega roba Hočevarjevega trga, kjer je bil še ob koncu prejšnjega stoletja viden ostanek obrambnega jarka. Lokacija južnega ob-

2. KRŠKO. Nekdanja špitalska cerkev sv. Duha (arhitekt Janez FUCHS, 1777), v kateri je danes galerija

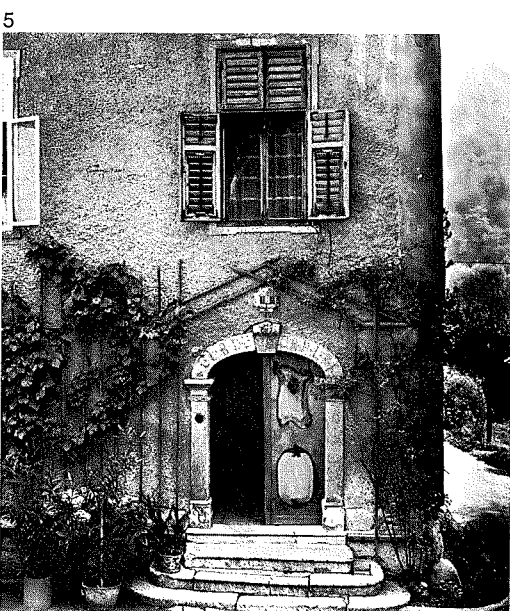
3. KRŠKO. Podobno kot za večino manjših mest je tudi za Krško značilno, da znotraj mestnega območja najdemo izrazite kmečke arhitekturne tipe — kakršna je na primer hiša v zaledju glavne krške ulice (Cesta krških žrtev 13a)

4. KRŠKO. Tako imenovana Valvazorjeva hiša, sezidana leta 1609

5. KRŠKO. Župnišče sodi med najstarejše stavbe v mestu, sezidano je bilo med leti 1610 in 1620, prezidano leta 1788

6. KRŠKO. Hiša v Dalmatinovi ulici 4 predstavlja lep primer v osnovi stare meščanske arhitekture s predalčno konstrukcijo

7. KRŠKO. Značilna meščanska hiša (Valvazorjevo nabrežje 8)



rambnega zidu je negotova — če lahko verjamemo Valvazorjevi upodobitvi mesta, je v tem času, torej okrog leta 1680, potekalo južno od kapucinskega kompleksa, oziroma tam, kjer se je končeval južni naselbinski sklop.

Kot cestni trg moremo šteti celotno ulično potezo od areala cerkve Janeza Evangelista na severu do izteka današnje Dalmatinove ulice v nekdanje pristanišče. Glavni cestni priključek s Krškega polja v mesto je vsaj do leta 1837, ko so preuredili savsko pristanišče, potekal po savskem bregu in se iztekal v Dalmatinovo ulico. Južni konec sedanje Ceste krških žrtev (med ovinkom na začetku Dalmatinove ulice in

prostorom, kjer se zdaj odcepi nova obzavska magistralna cesta) je predstavljal le manj pomembno vzporednico glavni južni vpadnici in še v prvi polovici 19. stoletja ni bil obzidan s stavbami.

Pod pobočjem Trške gore je potekala gospodarska pot, po kateri je bil mogoč dostop do zadnjih koncev parcel, razporejenih ob glavni mestni ulici. Gospodarska pot se je iztekala v glavno prometno žilo na začetku in na koncu naselbine, torej na prostoru nekdanjega pristanišča ter na jugozahodni vogal Hočevarjevega trga (tako da Cesta pod goro leži v njenem podaljšku). Prav tako so obstajale prečne povezave med gospodarsko potjo in glavno ulico; v

dokaj enakomernih razmikih so vodile ob stranskih hišnih pročelijih in po parcelnih mejah do gospodarske poti oziroma do Save. Po njihovih trasah zdaj tečeta Gasilska in Šoferska ulica, nekdanjo gospodarsko pot pa danes imenujemo Bohoričeva ulica. Severni konec Valvazorjevega nabrežja pa predstavlja del nekdanje obrežne tovarne poti, kjer je postopoma nastalo predmestno obrtniško jedro in kjer so postavili tudi mestni špital (v listinah prvič omenjen 1525) s cerkvijo sv. Duha (1777).

Parcelacijska zasnova Krškega je podobna zasnovam vseh srednjeveških mest: mestno zemljišče ob glavni prometnici je bilo razdeljeno, kot smo že povedali, na ozke,





trakaste parcele, ki s krajšimi stranicami mejijo na ulico.<sup>2</sup> Parcele ob zahodni strani cestnega trga se končujejo na podnožju hriba, medtem ko so parcele ob savskem bregu precej krajše. Na Trški gori so imeli meščani svoje vinograde, sadovnjake in travnike, zato je to zemljišče razdeljeno na parcele nepravilnih oblik.

V prvi polovici 19. stoletja se je mestni tloris le malenkostno spremenil: tako so že na prelomu stoletja izginili vidni ostanki obzidja, v ruševine se je spremenil Krški grad. Še pred letom 1825 so porušili tudi zid okrog pokopališča pri mestni cerkvi, pokopališče samo pa preselili k sv. Florjanu. Okrog leta 1837 so nanovo uredili sav-

sko pristanišče, nekoliko pozneje, leta 1847 pa preuredili obsavsko tovorno pot, tako da je tudi pri Deviški pečini potekala ob Savi. Podobno kot marsikje drugje je tudi v Krškem izgradnja železnice naznanila, da se je pričela nova doba v razvoju mesta. Ko so skozi Videm speljali progo in ob starem vaškem jedru zgradili železniško postajo, so bili postavljeni temelji za postopno združevanje Krškega in Vidma v enotno naselje. Vendar se je ta proces le počasi odvijal in je še vse do konca 19. stoletja Krško kazalo skoraj nespremenjeno srednjeveško tlorisno dispozicijo: glavni cestni trg s severnim in južnim cestnim razcepom. Novost je bila le v tem, da se je teži-

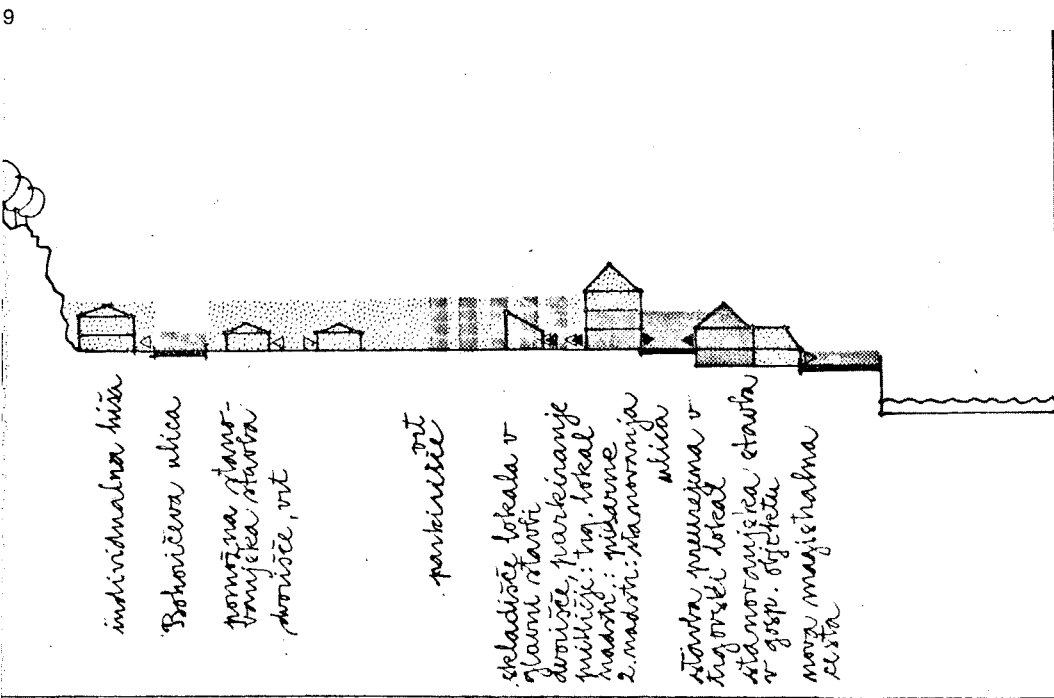
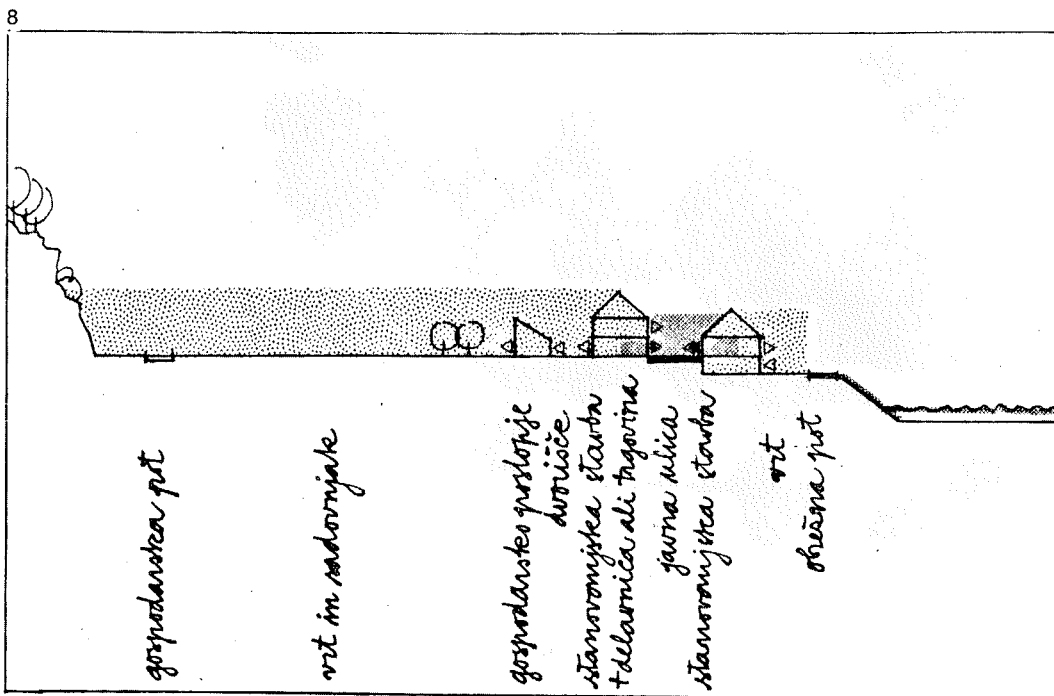
šče prometa z vpadnice tik ob rečnem bregu (torej v podaljšku Dalmatinove ulice) preselilo na današnjo cesto Krških žrtev.

To se je zgodilo v 60. letih prejšnjega stoletja, ko je bilo savsko pristanišče opuščeno in so zgradili lesen most v Zatonu. Po tem času se je postopoma pozidaval prostor med tradicionalnim mestnim jedrom in predmestno naselbino Zaton. Ob južni mestni vpadnici je tako zrasla vrsta hiš značilnega predmestnega videza. Bolj reprezentativen videz je dobil trg okrog mestne, pozneje župne cerkve, ko so na njegovem južnem robu zgradili novo poslopje meščanske šole (leta 1877) in ko so ob koncu stoletja prenovili cerkveno poslopje.

8. KRŠKO. Shematični presek skozi mestno telo v predindustrijski dobi (gosti raster ponazarja javne, redkejši pa zasebne prostore)

9. KRŠKO. Spremenjeni odnosi med javnimi in zasebnimi prostori v industrijski dobi

10. KRŠKO. V izteku glavne ulice je premišljeno postavljena dominantna cerkvenega zvonika, ulica pa je del najpomembnejšega mestnega prostora



### Arhitekturne značilnosti Krškega

(arhitekturni tipi)

Če hočemo spoznati značilnosti arhitekturnega tkiva kakega mesta, lahko izberemo dve poti: ali skušamo razločiti posebnosti vsake posamezne stavbe ali pa jih glede na njihove skupne lastnosti obdelamo tako, da jih razvrstimo v skupine, v arhitekturne tipe. Pri slednjem postopku nam izpade nekaj arhitekturnih objektov posebnega značaja, ki jim v enem samem mestu ne moremo najti oblikovno in slogovno sorodnih stavb: to so cerkve in samostani, gradovi in utrdbe, palače in podobno. Ker pa takšne objekte navadno obravnava umetnostnozgodovinska stroka in jih štejemo med arhitekturne spomenike, jih v morfološki analizi ne bomo podrobno obravnavali.

Tako bomo za staro Krško rekli, da ima razmeroma malo arhitekturnih objektov posebnega značaja — v starem mestnem jedru so to predvsem cerkve: župna, kapucinska, cerkev sv. Duha, Križeva cerkev in Križeva kapela. Prav tako je v to vrsto treba šteti še kapucinski samostan, Valvazorjevo hišo in župnišče. Šola na Hočevarjevem trgu je sicer novejša in ni uvrščena med arhitekturne spomenike, zato pa ima drugačno, zgodovinsko vrednost, saj je bila to prva meščanska šola, ki so jo zgradili pod mecenstvom kakega Slovenca. Sicer pa šola sodi v arhitekturno zvrst, ki je značilna za javne stavbe s konca 19. stoletja in v katero lahko štejemo tudi zgradbo okrajnega glavarstva (kjer je sedaj občina Krško). Zanimivo arhitekturo ima tudi krški gasilski dom, ki sodi med najstarejše stavbe te vrste v Sloveniji. Skratka, tudi v Krškem je, tako kot v vseh mestih, vrsta stavb posebnega značaja, ki so skozi mestno zgodovino dajale zavetje zdaj pomembnejšim in okrog katerih so se nizale druge mestne dejavnosti. Ob tem naj opozorimo na pereč problem propadanja nekaterih некоč ključnih stavb v Krškem. Ko je upadel pomen dejavnosti, ki so ji nekaj slu-

Podobno kot drugi cerkveni trgi tudi Krški trg ni imel trgovskega oziroma poslovnega značaja, temveč je tukaj bilo bolj mirno središče s stavbami za šolstvo in za različne ustanove (sodišče, ubožnica).

Podoba Krškega se je v drugi polovici 19. stoletja še najbolj spremenila na račun sprememb gradbenega tkiva in s tem tudi parcelacijske mreže. Ker so ob glavni ulici zidali večje hiše, so prej ozke parcele združevali v večje enote (kot primer naj navedemo Mencingerjevo hišo, ki pravzaprav

združuje dve, v osnovi starejši stavbi, ali sedanje občinsko poslopje, ki tudi stoji na treh parcelah, poleg tega pa so na tem mestu odpravili že omenjeno ožino v uličnem prostoru). Kljub temu pa so zadnji konci parcel pod Trško goro ostali nepozidani — tod so meščani imeli svoje vrtove. V primerjavi z gradbenimi parcelami se je ta parcelacijska mreža izraziteje spreminjala — zemljiške parcele so namreč bolj podvržene spremembam kot tiste, na katerih stoji hiše.



žile, ni samo od sebe prišlo do tega, da bi se v stari lupini naselila nova, novim časom prilagojena vsebina. Zato je treba takšnim stavbam (v mislih imam predvsem nekdanjo pokopališko cerkev sv. Križa in Valvazorjevo hišo) s preišljeno akcijo najti ustrezno funkcijo.

Pri zasnovi arhitekturne tipologije se moramo omejiti predvsem na običajne stavbe v mestu, ki so bile praviloma zidane kot stanovanjske hiše in so večinoma takšne ostale. Pri razvrščanju stavb v arhitekturne tipe sem uporabljala naslednja merila:

- starost stavbe,
- družbeni in gmotni položaj njenih stanovalcev,
- lokacija stavbe v mestnem organizmu,
- ter njene oblikovne značilnosti.

Glede prvega kriterija lahko rečemo, da se običajno stavbno tkivo deli v tri skupine: prvo tvorijo stavbe, nastale pred letom 1825, drugo stavbe, sezidane med leti 1825 in 1945, in tretjo stavbe, ki so bile zgrajene ali popolnoma prenovljene po osvo-

boditvi. Reči je treba, da se je ob podrobnem ogledu terena ter ob študiju franciscejske katastrske mape (iz leta 1825) pokazalo, da je v Krškem ohranjenih precej stavb, ki so v jedru starejše od 150 let, vendar so bile pozneje predelane (tako so v 19. stoletju predelali skoraj vsa starejša pročelja). Med starimi hišami naj omenim le: Krivčevo hišo (Dalmatinova 4), ki je verjetno nastala že v 17. stoletju, Mencingerjevo hišo (Cesta krških žrtev 2) ter hišo na Valvazorjevem nabrežju št. 10, ki sta, kot kaže, vsaj iz 18. stoletja. Poleg Valvazorjeve hiše, ki predstavlja izjemen arhitekturni spomenik tudi v okviru cele Slovenije, so stare tudi preostale hiše v tem kompleksu, nadalje tako imenovani »Navigationsamt« (Valvazorjevo nabrežje 5), hiše ob Cesti krških žrtev 22 ter 38 in še bi lahko naštevali. Na tem mestu predlagam, da bi vse te stavbe ustrezno spomeniško zaščitili in jim ob prenovi namenili še posebno skrb in pozornost.

Drugo merilo naj bi upoštevalo družbeni in

gmotni položaj prebivalcev določene stanovanjske hiše. Zaradi značilnega pojava, ko se socialna struktura ljudi v starem mestnem jedru nezadržno slabša, ne bi bilo opravičljivo, da kot izhodišče upoštevamo sedanji družbeni položaj prebivalcev starega Krškega. S tem bi se namreč posredno strinjali s tem, da se ta del mesta dokončno spremeni v geto za socialno najbolj šibke sloje. Zato se mi zdi smotrno upoštevati tradicionalno socialno strukturo prebivalcev in izvorno namembnost objektov.






Če stavbno tkivo v prenovitvenem območju ocenjujemo skozi takšna očala, lahko kmalu ugotovimo, da v krškem jedru ne bi bilo težko usposobiti večjega števila stanovanj in tukaj spet napraviti območje, prijetno za bivanje. Poleg tega pa je družbeni in gmotni položaj nekdanjih prebivalcev določil tudi oblikovno podobo ter funkcionalno zasnovo vsake posamezne stavbe, kar je dodaten razlog, zakaj sem upoštevala nekdanjo socialno strukturo.

Zadnje merilo, torej lokacija stavbe v mestnem prostoru, je praviloma tesno povezano s prejšnjim kriterijem. Tako so hiše višjih in srednjih slojev stale ob glavni mestni ulici, medtem ko so nižji sloji stanovali v predmestjih oziroma na obrobju mesta. Torej po tem merilu stavbe lahko razdelimo v tri kategorije: v stavbe v ožjem mestnem jedru, ob glavnih ulicah, v stavbe na obrobju mestnega jedra, ob stranskih ulicah, ter na predmestne stavbe. Seveda pa merilo lokacije ni mehanično povezano s socialnim kriterijem: konkretni primeri iz Krškega namreč kažejo, da so tudi v ožjem mestnem jedru stale skromne hišice, ki se ne razlikujejo dosti od tipičnih predmestnih hiš, po drugi strani pa stoji cela vrsta bogatih obrtniških hiš ob Valvazorjevem nabrežju, torej zunaj ožjega mestnega jedra.

V teh primerih so namreč lokacijo vodili



MESTNI RAZVOJ - POSKUS PRIKAZA RAZVOJA MESTNEGA TLRISA

-  zazidalni sklop
-  prometnica
-  domnevni potek obzidja
-  drugi pomembni mestni objekti
-  pristanišče

I. predtrško obdobje (do 14. stol.)

II. trško obdobje (14. in 15. stol.)

III. mesto (16. do 18. stol.)

IV. 1. pol. 19. stol.

V. po izgradnji železnice in mostu (2. pol. 19. stol.)

## 11. KRŠKO. Poskus prikaza razvoja mestnega tlorisa

Načrt kaže: zazidalni sklop, prometnice, domnevni potek obzidja in druge pomembne mestne objekte; I — predtrško obdobje (do 14. stol.), II — trško obdobje (14. in 15. stol.), III — mesto (16. do 18. stol.), IV — 1. pol. 19. stol., V — po izgradnji železnice in mostu (2. pol. 19. stol.)

drugačni oziri, ki se od primera do primera razlikujejo. Tako so obrtniške hiše nameščene zunaj starega mesta zato, ker je šlo za tradicionalno »umazane« obrti: usnjarstvo, kovaštvo, mesarstvo itd., ki povrh vsega za svoj proizvodni proces potrebujejo vodo. Razlog za pritlične in skromne hiše ob glavni krški ulici je drugačen: v grobem lahko rečemo, da so to »ostanki« nekdanje podobe mest, saj vemo, da so v začetnih obdobjih razvoja v naših mestih in trgih prevladoval nizke hišice in so jih dvigovali v nadstropja le tam, kjer je bil prostor dragocen, torej v večjih in pomembnejših mestih ter ob glavnih trgovskih ulicah. Tako v Krškem očitno ni bilo posebne potrebe, da bi gradili v višino — lastniki pritličnih hiš ob glavni ulici so se zadovoljevali s tem, da so ali dokupili sosednje parcele ali pa postavljali prizidke na dvoriščni strani. Povrh vsega je v mestu tudi veliko hiš, ki so na glavno ulico sicer pritlične, na drugo stran pa zaradi padajočega zemljišča nadstropne. Sploh je za Krško značilno, da so stavbe dobro prilagojene oblikam zemljišča in zato najdemo bogat register tovrstnih rešitev.

Zadnje merilo je pravzaprav najodločnejše, saj oblikovanje zunanjsčine in notranjsčine stavbe najbolj nedvoumno govori o času nastanka in o družbenem položaju njenih graditeljev ter uporabnikov. Zaradi tega, ker je oblikovna zasnova vsake stavbe mnogovrsten pojav, smo jo razdelili na posamične oblikovne elemente, kot so: etažnost, prostorska zasnova notranjsčine, število okenskih osi na glavnem pročelju, okrašenost pročelij, oblikovne značilnosti dvoriščnih pročelij, oblika vhodov in vhodnih vež, namestitev stopnišča, oblika strehe in kritine itd. Vsako posamezno oblikovno značilnost smo vnesli v karto prenovitvenega območja. Na podlagi teh zbirnih kart oblikovnih (morfoloških) lastnosti stavbnega tkiva Krškega smo določili arhitekturne tipe, ki so za Krško najbolj značilni. Ti arhitekturni tipi so naslednji (vsakega med njimi naj ponazarja izbrani primer):<sup>3</sup>

1. tip stare bogate meščanske hiše: Valvazorjeva hiša,
2. tip stare skromnejše meščanske hiše: Krivčeva hiša,
3. kmečki tip: v predmestju na primer hiša ob Valvazorjevem nabrežju št. 16, v mestu pa hiša v zaledju glavne ulice, Cesta krških žrtev 13 a,
4. predmestni tip: niz stavb ob zahodnem robu Hočevarjevega trga (hiše 2—5), v samem mestu pa Cesta krških žrtev 27,

5. tip bogatejše meščanske hiše: v predmestju je to na primer hiša ob Valvazorjevem nabrežju št. 8, v mestu pa Cesta krških žrtev 30,

6. tip skromnejše meščanske hiše: Cesta krških žrtev 22,

7. tip najemne stanovanjske hiše: Cesta pod goro 5,

8. tip stanovanjske vile: Bohoričeva ulica št. 1,

10. stanovanjski blok: Cesta krških žrtev 46—48.

Glede pogostosti posameznih tipov je treba reči, da je v Krškem največ stavb, ki sodijo v tipe št. 4, 5 in 6. Poleg tega včasih tudi ni preprosto natančno razporediti stavbe v tipe, ker imajo oblikovne lastnosti, značilne za različne tipe, ali pa so toliko predelane, da težko razberemo njihovo prvotno zasnovo. Od pravih najemnih stanovanjskih hiš, kot jih poznajo večja slovenska mesta, ima Krško le en primer. Nekaj je tudi takih stavb, ki posnemajo oblikovne značilnosti vile, vendar so večje, tako da je v njih več stanovanjskih enot (npr. Cesta pod goro 17 ali Cesta krških žrtev 61). Tako je tudi pravih vil v prenovitvenem območju le malo, medtem ko je stanovanjski blok tako ali tako le en sam.

### Urbani prostor

Ko smo v prejšnjem poglavju pregledali značilnosti gradbenega tkiva Krškega, nam preostane le še to, da označimo najpomembnejše prvine mestnega prostora kot celote. Načelno lahko fizično, mestno zgradbo delimo na grajeno strukturo (stavbe najrazličnejših vrst) ter »odprte« prostore, ki spet služijo najrazličnejšim namenom. Prav glede namembnosti lahko odprte urbane prostore delimo v dve osnovni skupini:

v javne prostore in v prostore, namenjene rabi ožjega kroga uporabnikov. Zadnjo skupino odprtih prostorov bomo tako imenovali »zasebni urbani prostori«, kar pa seveda ne pomeni, da gre tudi s pravne plati za zasebno lastnino. Po drugi strani je tudi na »javnih površinah« raba prostora razmeroma ozko določena in se podreja urbanističnim načelom ločitve prometa in drugim bolj ali manj administrativnim omejitvam.

V zadnjem času se v Krškem dogajajo spremembe v uporabi urbanega prostora, ki so nekoliko prej zajele jedra vseh naših mest. Gre za dva, med seboj prepletajoča se procesa: ljudje se iz mestnega jedra izseljujejo, vse več stanovanj ostaja praznih ali pa jih zavzemajo razne trgovske dejavnosti, pisarne, skladišča itd.

Tako so tudi v mestnem jedru Krškega skoraj vsa pritličja ob glavni ulici spremenjena v trgovine oziroma pisarne, ponekod so tudi prostori v nadstropjih preurejeni v lokale in urade. V takšnih stavbah, kjer so stanovanja ohranjena le še v nadstropju, so stanovalci prisiljeni, da namesto glavnega vhoda z ulice, ki je postal dostopen vsakomur, uporabljajo dvoriščni vhod. Tudi sicer se dvorišča spreminjajo v pol javne površine: za parkiranje, za dejavnosti, povezane s trgovino (skladiščenje) itd. Prej uravnotežena ureditev mestnih površin (rastoča zasebnost od ulice, prek dela pritličja, kjer je bila trgovina ali obrtna delavnica do dvorišča in vrta, ki je bil namenjen le zasebni uporabi) se je porušila: zasebnih odprtih površin je le malo in še tukaj obstaja velika nevarnost, da jih žrtvujejo na račun novogradenj, novih parkirišč itd. Druga slaba plat spreminjanja prej zasebni uporabi namenjenih površin v javne oziroma poljavne prostore pa je, da postajajo vhodne veže, stopnišča, dvorišča in vrtovi vse bolj zanemarjeni in nihče ni prav odgovoren za njihovo vzdrževanje.

Še nekaj besed o oblikovanosti ulic in trgov v Krškem. Kot celota staro jedro Krškega ne sodi v kategorijo urbanih spomenikov prve kategorije, temveč ga lahko štejemo v skupino tistih naših malih mest, kjer sicer izjemne urbansko-arhitekturne kvalitete ne prevladujejo, vendar pa imajo dovolj svojstven oblikovni značaj. Res pa je tudi, da oblikovni značaj Krškega ni negovan, rečemo celo lahko, da postopoma propada in se vse bolj izgublja.

Osnovne značilnosti tradicionalne zunanje podobe Krškega (torej oblikovanja zunanjih prostorov in mesta kot celote) so naslednje:

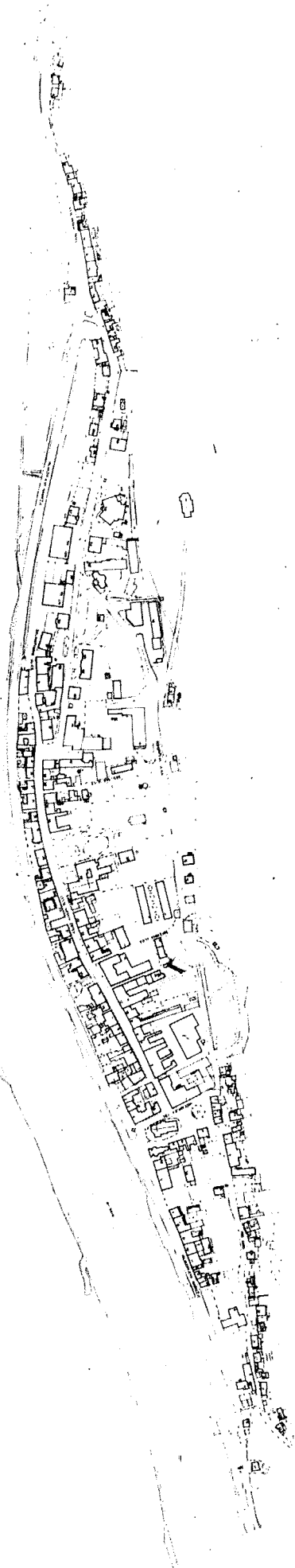
— celotna mestna aglomeracija starega Krškega je v glavnem obdržala svoj tradicionalni oblikovni značaj;

— staro Krško ima jasne meje, ki ga ločujejo od okoliškega prostora. V primerjavi z drugimi slovenskimi (in tujimi) zgodovinskimi jedri, ki so razen redkih izjem skorajda izginila v brezobličnem morju novejših urbaniziranih predelov, je jedro Krškega ostalo jasno omejena naselbinska enota. Vzroki za to so podobni tistim, ki so omejevali prostorsko rast Krškega (in smo jih zato šteli med »omejitvene faktorje rasti« — s stališča oblikovnih vrednot pa so imeli pozitivne učinke): prostorska utesjenost, razmeroma neugodna gospodarska rast v 19. stoletju in pozen razvoj industrije;

— podobno kot tlorisna slika Krškega je dobro ohranjena tudi mestna silhueta. Na

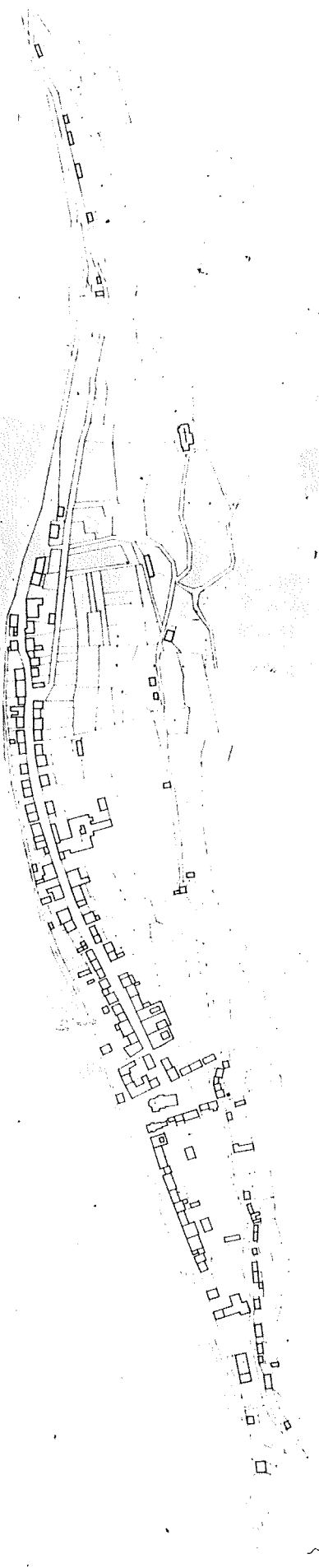


0 50 100 M



SEDANJA POZDANA IN PARCELACIJA KRŠKEGA JEZRA  
(PO BELOKRTNI NARTI 1:1000)

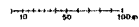
0 50 100 M



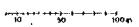
POZDANA IN PARCELACIJA MESTNEGA ZEMLJIŠČA 1825 LETA  
(PO FRANCIŠČEJSKEM KATASTRU)



**OBLIKE STREH**  
 točkasta streha  
 valovita streha  
 špičasta streha  
 ravna streha  
 ravna streha



**STREŠNA KRITINA**  
 čoporec  
 ostale vrste opore  
 druga kritina



12. KRŠKO. Pozidava in parcelacija mestnega zemljišča, 1825 (po franciscejskem katastru)  
13. KRŠKO. Sedanja pozidava in parcelacija mestnega jedra (po geodetski karti 1 : 1000)  
14. in 15. KRŠKO. Primer dveh zbirnih kart, ki prikazujeta morfološke značilnosti mestnega jedra: 14. — oblike strešin, 15. — strešne kritine (Vsi grafični prikazi so bili izdelani na UI SRS v okviru naloge »Elementi prenove Krškega«.)

srečo v Krškem niso gradili visokih objektov in zamenjevali ostrejših starih hiš. Tako je za poglede od daleč, še zlasti z videmske strani, Krško ohranilo dokaj enotno podobo: nad nizom stavb se razprostirajo tradicionalno oblikovane strehe, višinske poudarke pa še vedno dajejo zvoniki cerkev;

— glavna mestna ulica (Cesta krških žrtev in njen podaljšek, Dalmatinova ulica) je najbolj značilen urbanski ambient Krškega. Če gremo po njej proti jugu, se ulica vizualno izteka na gladini Save, kar simbolično ponazarja nekdanjo tesno povezavo mesta z reko, obenem pa vnaša v mestno sliko dinamične prvine. Severni konec glavne ulice pa obvladuje dominantna zvonika cerkve Janeza Evangelista, ki je preiščljeno postavljen prav v njeni osi. Res da so stavbe ob njej različno visoke (od pritličnih do izjemoma dvonadstropnih), vendar ji prav neenakomerno visoke ulične stene dajejo razgiban vtis, ki predstavlja oblikovno kvaliteto.

Poleg tega je ulična slikovitost dosežena tudi tako, da ulica ne poteka ravno, ampak se vije v rahlem loku, da so gradbene črte večkrat zamaknjene, da je ulični prostor zdaj širši zdaj ožji. Da so si stari prebivalci Krškega prizadevali svoje mesto narediti čim lepše, dokazuje cela vrsta okrašenih pročelij, portalov, okenskih okvirov itd. Tudi manjše in sicer skromne hiše so bile tako ali drugače okrašene. Šele najnovejše prezidave (torej po letu 1945) niso bile naklonjene starim dekorativnim težnjam, tako da so nanovo urejena pročelja večinoma gola in brez vsakršnega okrasja;

— stranske ulice (pri tem mislim predvsem na Bohoričevo ulico in delno na Valvazorjevo nabrežje) nimajo tako enotnega videza kot glavna ulica. Stavbe ob njih ne sestavljajo sklenjenih nizov, med posamičnimi hišami ali skupinami hiš so vrtovi in druge proste površine;

— prav vrtovi pomenijo nepogrešljiv del odprtega prostora mesta in tudi z oblikovnega stališča prispevajo k svojstvenemu značaju Krškega.

## POVZETEK SPOZNANJ MORFOLOŠKE ANALIZE S PREDLOGI URBANISTIČNO-OBLIKOVALSKIH POGOJEV

Tako kakor pri preostalem strokovnem delu pri načrtovanju prenove je tudi namen morfološke analize, da na osnovi svoje lastne strokovne presoje in s svojega zornega kota pokažemo:

— kateri problemi so v določenem prostoru najbolj pereči in kakšna bo prihod-

nost ob nadaljnjem »spontanem razvoju« — pa tudi, kakšne so prednosti sedanje prostorske zasnove in na kakšen način bi jih lahko ohranili oziroma razvili.

Najprej bomo na kratko povzeli vrednote urbane zasnove starega Krškega in jih poskusili soočiti s problemi, ki v jedru povzročajo največ težav. Že vnaprej je treba poudariti, da se vrednote vežejo predvsem na oblikovne oziroma širše fizične značilnosti območja, medtem ko problemi izvirajo iz neustrezne obravnave in uporabe prostora. Po drugi strani lahko rečemo, da so fizične lastnosti prostora v glavnem dedščina preteklosti (torej nekakšno materializirano »minulo delo« nekdanjih generacij), ki jim današnja človekova dejavnost postopoma zmanjšuje vrednost, če jih celo ne uničuje.

### Vrednote urbanega prostora Krškega

Sestavili smo seznam vrednot, za katere menimo, da so za Krško najpomembnejše in ki bi jih morali z zavestjo varovati in razvijati. To so predvsem:

— celotno mestno jedro Krškega (kot ga zajame načrt prenove) pomeni zgodovinsko in urbano kvaliteto;

— jedro Krškega ima v primerjavi z Vidmom in Leskvcem svojstven prostorski izraz oziroma značilno urbano prostorsko zasnovo;

— Krško jedro je po tradiciji kraj, na katerega se vežejo centralne dejavnosti;

— prav tako ima jedro že od nekdanjega stanovanjsko funkcijo, ki je bistveni sestavni del njegove vsebine in je kot taka vplivala na njegovo zasnovo;

— stari del Krškega ima zaokroženo podobo, ki jo odlikujejo naslednje oblikovne kvalitete:

- a) strnjena zasnova,
- b) jasne meje naselja,
- c) poenotena višina urbankega telesa z značilno silhueto, ki ji dajejo poudarke zvoniki,
- d) zanimive pete fasade,
- e) mnogo zelenja in vrtov.

### Ključni problemi

Na ravni razvoja in urejanja celotnega mesta smo izluščili tiste splošne probleme, ki se posredno odražajo tudi v propadanju mestnega jedra. Ti problemi so:

— boleč proces povezovanja Krškega, Vidma in Leskovca v eno urbano celoto, ki ga še posebej ovira Sava. Stanje je še toliko bolj zaskrbljujoče, ker so posamezni predeli mesta slabo prometno povezani in ker ni dorečene politike lokacije centralnih dejavnosti;

— pomanjkanje prostora za nadaljnjo rast

mesta kot celote. Dosedanja ekstenzivna izraba površin je v Krškem zavzela takšen obseg, da zmanjkuje prostora za organizirano stanovanjsko gradnjo in da je težko oblikovati funkcionalna centralna območja mesta;

— prej samostojna naselja Videm, Krško in Stara vas so utonila v novi pozidavi in s tem tudi izgubila svojo nekdanjo oblikovno identiteto.

Na ravni samega mestnega jedra pa je v zadnjem času prišlo do naslednjih negativnih pojavov:

— število prebivalcev je močno upadlo; — jedro je zajel proces citizacije, ki sicer ni tako silovit kot v drugih, večjih mestih, je pa vseeno občuten (gre predvsem za spreminjanje stanovanj v poslovne prostore);

— glavne prometnice so speljane na razmeroma ozkem prostoru;

— javne površine niso najbolj gospodarno izrabljene, obstaja pa nevarnost, da bi po nepotrebnem ločevali pešce od prometa, če bi del glavne ulice spremenili v ulico za pešce;

— zasebni odprti prostori (dvorišča in vrtovi) se spreminjajo v javne površine (predvsem v parkirišča);

— nekdanji ključne stavbe v mestu propadajo (predvsem Valvazorjeva hiša, kapela sv. Križa, »Navigationsamt« itd.) in to v glavnem zato, ker so izgubile svojo nekdanjo vsebino, oziroma zato, ker njihova sedanja funkcija ne ustreza;

— večina novogradenj je oblikovanih tako, da ne spoštujejo urbanističnih vrednot jedra in se slabo vraščajo v mestni prostor in v krajino (kot primer naj navedem že omenjeni stanovanjski blok, prezidavo stavbe Cesta krških žrtev 11, stavbo ob Cesti krških žrtev 51, IGM Sava — Cesta krških žrtev 59 itd.);

— tudi posamični posegi na arhitekturni ravni niso preiščljeni in kvarijo prenekateri zanimiv ambient;

— poleg tega je v Krškem preveč stavb, ki nezadržno propadajo, pa naj imajo nesporno spomeniško vrednost (kot na primer Krivčeva in Mencingerjeva hiša) ali pa predstavljajo »le« zanimiv člen v prostoru (kot npr. stavba na Hočevarjevem trgu št. 11).

### Strategija za izboljšanje stanja v prenovitvenem območju

Na podlagi popisa vrednot zgodovinskega jedra in problemov, ki ga tarejo, predlagamo, da v okviru prostorskega načrtovanja in urbanistične politike sprejmemo ustrezno strategijo za razvoj širšega prostora oziroma izdelamo jasen koncept rasti Krške-



ga kot celote. Pri tem bi morali:

— oblikovati pravilne odločitve o lokaciji centralnih dejavnosti v Krškem, Leskovcu in na Vidmu;

— si prizadevati, da dosežemo vsebinsko pestrost z večjo oblikovno dorečenostjo v »tamponskem tkivu« med naselbinskimi jedri;

— izboljšati prometno povezanost med posameznimi deli Krškega in to tako, da bi zgradili ustrezne nove ceste in mostove, izboljšali prometno ureditev in osposobili javni promet;

— in kot najpomembnejše: sprejeti odločitve, da namesto ekstenzivnega širjenja mesta na vedno nove površine damo prednost bolj intenzivni izrabi že poseljenih območij.

Tako bi morali v sam načrt prenove vgraditi naslednje strateške odločitve:

— mestno jedro je »potencialni poselitveni prostor«, kjer bi bilo z boljšo izrabo obstoječega stavbnega sklada, z gostitvijo pozidave in z določeno rastjo v višino (seveda pod natančno opredeljenimi pogoji) mogoče pridobiti nove površine za skupne javne funkcije na mestni ravni in za stanovanja (s spremljajočimi dejavnostmi). S stališča zgodovine rasti Krškega je takšna strategija utemeljena, ker se zasnova starega mesta ni popolnoma razvila v smeri zgoščevanja, temveč je obstala na razvojni stopnji, kjer mestni prostor še ni zasičen; seveda pa je pri novem razvoju potrebno upoštevati dani urbani vzorec;

— bolj smotrno izrabo prostora bomo dosegli, če bomo ponovno osposobili vse razpoložljive stanovanjske površine (stanovanjska prenova) in na primernih zemljiščih zgradili tudi nove stanovanjske objekte. Tako bi tudi izboljšali obstoječe neugodno razmerje med stanovanjskimi in poslovnimi prostori v jedru ter »poživili« strukturo prebivalstva;

— jedro bi morali opremiti z ustreznimi spremljajočimi dejavnostmi za potrebe njegovih prebivalcev (torej z osnovno trgovsko oskrbo in storitvami, otroškimi varstvom, napravami za rekreacijo itd.);

— urediti bi morali promet v jedru (predvsem za potrebe pešcev in za povečanje dostopnosti jedra za prebivalce drugih delov mesta ter primestnih naselij. Tako bi morali čimprej zgraditi most za pešce, ki bi v višini nekdanjega brodu povezoval Krško z Vidmom;

— urediti zunanje javne prostore (ulice, trge, zelene površine itd.), s katerimi se bo mesto lahko ponašalo;

— načrtno skrbeti za urejanje dvorišč, predvsem pa vrtov. Prav izraba površin v

mestih za vrtove v zadnjem času postaja v svetu in že tudi pri nas vse bolj aktualna. Zagovarjamo jo lahko tako s sociološko-psihološkega vidika (ponovno oživljanje povezanosti človeka in narave), s stališča ekologije, ekonomije in ne nazadnje z obrambnega vidika (vrtičkarstvo kot rekreacija ter utrjevanje fizične sposobnosti ljudi in kot važen element preskrbe prebivalstva v pogojih vojne).

### **Predlogi urbanistično-oblikovalskih pogojev**

Pri urbanistično-gradbenih posegih v območje, ki ga zajema načrt prenove Krškega, bi morali upoštevati vrsto oblikovalskih pogojev, ki bi bili pripravljene tako, da bi varovali vrednote naselbinske zasnove, kot smo jih razčlenili v morfološki analizi in povzeli v zaključku. Oblikovalske pogoje bi bilo potrebno še natančneje razdeliti in jih opredeliti kot poseben del urbanistične strategije, vgrajene v prostorske in urbanistične dokumente. Urbanistično oblikovalski pogoji bi morali varovati mestno obliko kot celoto, ki jo sestavljajo naslednje prvine:

— jasno oblikovane meje naselja, višinska niveleta in gabariti (načelno bi dovolili le P + 2, v izjemnih primerih, ki jih določajo terenski pogoji P + 3), glavni pogledi na mestno jedro (s treh smeri: od juga — z glavne vpadnice in novega mostu, od zahoda — s Trške gore, in od vzhoda — z Vidma in s pobočij Sremiča) ter oblikovanost petih fasad;

— zasnova in hierarhija ulične mreže ter razdelitev mestnega tkiva na ulične otoke (ki naj se ne spreminjajo);

— v glavnih potezah tudi ulične črte in posebnosti v njihovem poteku. Torej ne bi širili cest za vsako ceno, saj ima neenaakomeren potek ulic svojo zgodovinsko, psihološko, estetsko in ne nazadnje tudi prometno upravičenost (manjše hitrosti vozil, itd.);

— parcelacijska mreža (kjer so sicer mogoče spremembe, vendar menimo, da v najožjem mestnem središču ne bi smeli zabrisati srednjeveške parcelacijske zasnove);

— način pozidave oziroma organizacije mestnega tkiva, ki ju označujemo kot »robno« zidavo, strnjeno zidavo po obodu uličnih otokov, katerih notranjščine so namenjene dvoriščem in vrtovom. Tako naj v mestnem jedru ne bi zidali prostostojećih stavbnih blokov, popolnoma pa bi prepovedali prostostojećee zasebne stanovanjske hiše. Največje možnosti za zgoščevanje mestnega tkiva se kažejo ob obodnih ulicah (ob Bohoričevi, južnem de-

lu Dalmatinove, ki poteka vzporedno s Savo, ob Valvazorjevem nabrežju in Cesti pod goro). Ob Cesti krških žrtev in severnem delu Dalmatinove ulice pa so mogoče samo adaptacije obstoječih stavb, nadzidave do višine P + 2, v izjemnih primerih pa nadomestne gradnje, ki morajo upoštevati določene urbanistične in arhitekturne oblikovalske pogoje.

Prav tako bi morali določiti tiste vidike arhitekturnega oblikovanja (in to tako pri novogradnjah kakor tudi pri adaptacijah), ki vplivajo na urbano obliko bodisi na ravni celega mesta bodisi njegovih posamičnih ambientov. Tako bi na podlagi tipologije obstoječih stavb pripravili arhitekturno-oblikovalska navodila in jih vključili v splošnejša merila za urejanje prostora. Za celotno mestno jedro bi bilo potrebno določiti naslednje parametre:

— oblikovanje celotnega stavbnega telesa (višina, oblika strešine, razmerje med glavnimi zunanji površinami, oblikovanje pročelij z velikostjo odprt in razmerjem med njimi in »polnimi« stenami),

— oblikovanje detajlov na zunanjščini,

— gradiva (in sicer tako kot konstrukcijo, ki se tako ali drugače odraža na zunanjščini, kakor tudi kot teksturo zunanjih površin),

— barve

Še posebej pa bi upoštevati arhitekturne pogoje za adaptacijo obstoječega stavbnega sklada, kot so:

— ohranitev osnovnih značilnosti arhitekturne zasnove (predvsem zveze notranjščine in zunanjščine — vhodov z ulične in dvoriščne strani, morebitnih povezav z vrtom, stopniščem itd.),

— izboljšanje bivalnih pogojev je osnovna naloga, ki se ji morajo podrediti vsi posegi,

— pri zaščitenih objektih ali objektih, ki so del spomeniškega ambienta, pa še merila spomeniškega varstva.

### **OPOMBE**

<sup>1</sup> »Vključevanje umetnostne zgodovine v urbanistično in prostorsko načrtovanje«, Sinteza, 1981, št. 53—54, str. 67—73.

<sup>2</sup> Zanimivo je, da je parcelacijska mreža Krškega v primenjavi z večino slovenskih mest veliko bolj ohlapna (predvsem pa so parcele ob glavni ulici širše kot običajno). Krško se pač ni razvilo do stopnje, za katero je značilno, da je mestno tkivo bolj gosto pozidano.

<sup>3</sup> Pri tem ponovno opozarjam, da so upoštevane le stanovanjske stavbe in da je stavba tem manj »tipična«, čim starejša je, ker je tudi v slovenskem merilu ohranjenih le malo podobnih primerov.