

svojo dolžnost do svojega zaslužnega in spoštovanega rojaka in častnega občana še bolje opraviti, se je treba predvsem bolje organizirati ter zbuditi širše zanimanje za sodelovanje tako pri določenih družbenih organizacijah od občinske skupščine preko družbenopolitičnih organizacij do šolskih, kulturnih in raziskovalnih institucij, kakor tudi pri škofjeloških občanah. Občinska skupščina naj bi imenovala stalno delovno skupino, ki bi povezovala prej omenjene organizme in institucije pri vsebinskem in organizacijskem uresničevanju zamisli o takšnih ali drugačnih Ziherlovih študijskih dnevih v Škofji Loki ter pri povezovanju z drugimi soorganizatorji te pomembne družbene kulturne in politične akcije Škofje Loke in širše slovenske družbene skupnosti. Iz dosedanjih dogovorov nam že za leto 1981 ostajajo nekatere neposredne naloge, kot so: poimenovanje novega srednješolskega centra za usmerjeno izobraževanje po Borisu Ziherlu, postavitve njegovega spomenika ob šolskem

centru in ureditev stalne njegove spomin-ske razstave ter sodelovanje pri organiziranju Ziherlovih dni 1981. Del vsebinskih obravnav prihodnjih študijskih dni bi kazalo bolj neposredno povezati z najbolj izrazitimi raziskovalnimi in izobraževalnimi področji Ziherlovega dela (npr. marksizem, dialektični materializem, obča sociologija, sociologija kulture), kakor bi v tej smeri kazalo najti ustrezni odziv v novem škofjeloškem centru srednjega usmerjenega izobraževanja, ki bo nosil njegovo ime (npr. pri pouku o temeljih marksizma in razvoju družbe, sociologije in naše družbene ureditve ali z organiziranjem študijskega središča za dopolnilno usposabljanje učiteljev omenjenih predmetnih področij). Predvsem pa bi morali poskrbeti, da bi misel in akcija o nadaljnjem razvijanju in negovanju idejne dediščine in družbene aktivnosti pokojnega rojaka Borisa Ziherla dosegli in tvorno vključili v čim širši krog škofjeloških občanov.

Branko Berčič

STALIŠČA DRUŠTEV K NAČRTU CESTNOPROMETNEGA OMREŽJA V ŠKOFJI LOKI

Člani Slovenskega konservatorskega društva, Zveze urbanistov Slovenije, Slovenskega umetnostnozgodovinskega društva in Društva arhitektov Ljubljane so na skupnem strokovnem posvetu v Škofji Loki, dne 13. aprila 1980, v okviru organizirane javne razprave obravnavali osnutek sprememb in dopolnitev urbanističnega načrta Škofja Loka: načrta cestno-prometnega omrežja. Udeleženci posveta so ovrednotili predložene variante poteka regionalnih cest skozi urbani prostor Škofje Loke, ob tem pa so ponovno preverili splošna strokovna stališča do temeljnih vprašanj usmerjanja razvoja, preobrazbe in prenove naših mest in naselij.

Člani društev so izrazili priznanje organom SO Škofje Loke in strokovnim službam za velik napredek v strokovnem delu in v družbenopolitičnem obravnavanju vprašanj, ki zadevajo, zlasti z vidika odnosa do naše kulturne dediščine, najširši družbeni interes.

Čeprav v tej fazi priprave celovitega družbenega plana občine in v njegovem okviru urbanističnega načrta mesta in

drugih izvedbenih načrtov še ni mogoče vsestransko presoditi medsebojne pogojenosti ter možnih posledic in učinkov takšnega in drugačnega razvoja mesta in njegove infrastrukture v posameznih variantah, je na podlagi dosedanjih strokovnih spoznanj že mogoče sprejeti določena stališča in odločitve o nadaljnjem razvoju mesta.

Urbanistični kulturni spomenik Škofja Loka je že opredeljena in družbeno verificirana nenadomestljiva vrednota. Pomembnost naselja v spomeniškem smislu zelo določno opredeljuje njegova kategorizacija, ki jo je definiral Zavod za spomeniško varstvo SRS (Kulturni spomeniki Slovenije, Spomeniki I. kategorije, 1974) takole: »Med spomenike I. kategorije se namreč uvrščajo v Sloveniji tisti tipični ali ključni objekti, ki so najvišji dosežki ali pa najznačilnejši in svoji vrsti in so na nacionalnem geografskem prostoru nenadomestljivi. Zato imajo ti spomeniki poleg nacionalnega tudi mednarodni pomen. Smiselno enaka določila kot naša ustava vsebuje tudi namreč mednarodna listina o konservaciji in restavraciji spomenikov in spomeniških območij.«

Mestno jedro, stara predmestja in Puštal ter Stara Loka s pripadajočim funkcionalnim prostorom, so z naravnimi višinskimi dominantami, ki jih deloma poudarjajo historični objekti in z naravnim zaledjem sotočja obeh Sor povezani v nedeljivo celoto historičnega urbanističnega kompleksa Škofje Loke. Te celote ni mogoče deliti s predvideno regionalno ceto.

Škofja Loka leži v enkratnem krajinskem vozlišču, na stiku več vrst naravnih fenomenov. Je v vozlišču dveh dolin in Sorškega polja, v stičišču treh, z motivi bogatih grebenov Škofjeloškega hribovja (Lubnik, Osolnik, Križna gora), ki se poudarjeno z Gradom, Hribcem in nekoliko manj izrazito s Kamnitnikom iztekajo v samem mestu. Oklepa sotočja obeh Sor kot središče svoje mestne in krajinske podobe. Sotočje je torej treba še posebej varovati oziroma narediti čim bolj zaznavno.

V Škofji Loki je zaščita krajine, izpostavljenega hribovja, Sorškega polja ter posameznih ambientalnih kvalitete eden izmed odločilnih faktorjev za usmeritev mestne rasti, ki skoraj v celoti sovпада z drugimi faktorji usmerjanja. Tako krajinska zaščita hribovja podpira njegovo proizvodno in rekreacijsko vrednost (trasiran sistem planinskih poti), krajinska zaščita Sorškega polja pa se prekriva z zalogami podtalnice in z najkvalitetnejšimi kmetijskimi zemljišči. Glede na to, da je povsod drugod vsestranska uporabna vrednost ruralnega prostora večja, se kaže kot utemeljena razvojna smer Škofje Loke proti severu, to je med grebenom Plevna—Kamnitnik in Suho, vključno s Papirnico in Gorajtami, na območju slabših kmetijskih zemljišč in ravninskega gozda, ki je vizualno neizpostavljeno ter leži na neizrazitem stiku Sorškega polja s hribovjem. Seveda bo tudi na tem območju potrebno subtilno reševanje mikroambientov.

Danes govorimo o dveh Lokah, o mestu in Trati v vmesno krajinsko cezuro. Staro mesto in novo naselje ob železniški postaji sta si razdelili vloži. Tak razvoj je bil intenziviran tudi v urbaniističnih opredelitvah: okrog novega mestnega centra in Kamnitnika so predvidene manjše stanovanjske soseske, proizvodnja naj bi se trajno locirala na Trati, vmesni prostor pa naj bi ostal predmesten oziroma ruralen. Glede na krajinske in naravne pogoje bi bilo smiselno to koncepcijo delno prevrednotiti:

— vsled podedovane izoblikovanosti centra mesta, posebnega centra za indu-

strijo in promet na Trati in ostalih krajevnih oskrbnih centrov se ponuja možnost novega polivalentnega centra vzhodno od Plevne. Na tem mestu bi se povezala dva mestna dela Škofje Loke v osrednji mestni »fokus«, ki bi bil izhodišče mestne rasti proti severu;

— razvoj proti severu ne bi smel biti naključen in v smislu dodajanja novih stanovanjskih naselij. Prestopiti Kamnitnik pomeni tam zavestno izoblikovati nov polivalentni mestni del s stanovanjskimi, proizvodnimi in rekreacijskimi funkcijami ter z lastnim lokalnim središčem.

Stališče glede vprašanj mestne rasti je novo izhodišče za opredelitev cestno-prometnih rešitev. Možnost razvoja proti severu ni bila prisotna v dosedanjem koncipiranju in vrednotenju variant cestnega omrežja razen v varianti 10, ki pa je ostala vprašanja prometa in krajine reševala manj ustrezno. Varianti 3, ki izhaja iz načel inertnega razreševanja problemov naraščajočega prometa, praktično na obstoječih lokacijah, je bila z varianto 8 postavljena nasproti koncepcija, ki je dovolj optimalno (razen nedopustnega vklapljanja v brežino nad Puštalom) razreševala žal samo predstoječi problem »uranskega« obvoza. V nobeni varianti pa ni bila podana ustrezna celovita vizija.

Sistem cestnega omrežja naj povezuje regionalne vpadnice (vzhodni po obstoječih trasah, zahodni bi se iztekli v dve obvoznici) na obodu sklenjenih mestnih površin, in sicer: selška in kranjska cesta naj bi se srečali na Grencu, poljanska in ljubljanska pa v Starem Dvoru z medsebojno povezavo teh križišč. Kidričeva cesta od Podlubnika do Trate bi postala s tem čista mestna hrbtenica, tako prometna kot glede mestnih vsebin. Taka varianta bi razreševala naslednja vprašanja:

— tranzitni promet bi bil izpeljan v celoti po obvoznem sistemu po najkrajših poteh z najmanjšim prometnim delom in ne bi ogrožal mestne posebitve;

— ciljno-izvozni promet bi bil speljan po najkrajših poteh z najmanjšim prometnim delom pretežno po obvoznem sistemu, notranji mestni sistem pa bi bil obremenjen samo za potrebe končne distribucije; posamezni mestni deli torej ne bi bili obremenjeni s tranzitom, ki ga povzročajo drugi mestni deli;

- notranji promet bi se odvijal pretežno na Kidričevi cesti s tem, da bi obvoznice tudi v tem primeru prevzemale promet med oddaljenjšimi mestnimi predeli in bi tako omogočale Kidričevi cesti prevzemanje funkcij mestne hrbtenice in nemoteno odvijanje mestnega javnega prometa;
- v celoti bi bilo omrežje enakomerno in svoji vlogi ustrezno obremenjeno in še pred letom 2000 tudi ekonomsko upravičeno; uranska obvoznica prej, selška pozneje (sočasno z izgradnjo kompleksa severno od Kamnitnika);
- taka koncepcija bi se lahko dograjevala z obvoznim sistemom na vzhodni strani železnice, kar je zvezano tudi z ev. razvojem industrije na tej strani železnice in lokacijo prometnega terminala;
- staro mesto bi se na primarni sistem navezovalo preko obstoječih mostov z zvezo na Spodnjem trgu, kjer bi po potrebi bilo možno uvesti tudi omejitve glede prevoznosti;
- t. i. modificirano 8. varianto ceste v Poljansko dolino (s podaljšanim tunelom, križiščem v Starem dvoru) bi bilo treba smatrati kot prvo fazo predlaganega sistema, Kidričevo cesto pa kotčasno prevzemnico prometa na severu.

Iz povedanega izhaja strokovna trdnost glede poteka modificirane trase po varianti 8 od Bodovlj do Starega dvora, kar razrešuje prometno zadrego uranskega tovora in kar je neposredni, če ne edini razlog za predhodno odločanje o cestnem omrežju zunaj procesa spremljanja urbanističnih in planskih dokumentov, ki so v pripravi.

Glede na to, da se je med razpravo pojavil predlog za modificirano varianto osem z daljšim predorom pod Hribcem, podpiramo predvsem ta potek trase, ker bistvene pripomore k manj okrnjeni celostni podobi Škofje Loke. Ob v javni razpravi že opredeljenih utemeljitvah t. i. modificirane 8. variante ugotavljajo člani društev še:

1. da bi ta trasa ne pomenila večjega prejuda v primerjavi z veljavnim urbanističnim načrtom in s tem tudi ne bi prejudicirala koncepta omrežja pred sprejetjem planskih dokumentov, ki so v pripravi;
2. da ne bi razvrednotila sotočja Sor, kot mestnega in krajinskega fenomena.

Člani društev predlagajo:

- da se kot sprememba in dopolnitev urbanističnega načrta mesta Škofje Loke sprejme modificirana varianta 8 z daljšim predorom pod Hribcem le za odsek Bodovlje—Stari dvor, ki najbolj ohranja celostno podobo Škofje Loke;
- da se sprememba in dopolnitev urbanističnega načrta sprejema po predlaganem rokovniku oziroma z zamudo le v toliko, kolikor bi to terjala dejtalna obdelava modificirane trase;
- da se ostala vprašanja prometne koncepcije razrešujejo v sklopu družbenega oziroma prostorskega plana in novelacije urbanističnega načrta, ki so v pripravi;
- da se nekaterim širšim strokovnim prispevkom, ki so bili predloženi v razpravi in so služili kot strokovna podlaga stališčem, ki jih društva tu podajajo, omogoči, da se v ustrezni obliki vključijo oziroma pripomorejo pri nadaljnjem delu tako glede dokončne definicije modificirane trase, kot glede urbane in prometne koncepcije v sklopu dokumentov v pripravi.

Že na začetku javne razprave je predsednik Skupščine povzel vrsto izkušenj, nastalih ob reševanju tega problema. Ti nauki iz Škofje Loke so bili v razpravi še podrobneje opredeljeni.

Načela za reševanje takih in podobnih problemov in vprašanj pristojnosti urbanističnega in prometnega načrtovanja naj se razrešujejo v naslednjih smereh:

- z integracijo načrtovanja na novi višji ravni, s poglobljeno samostojnostjo in novo trdnejšo povezanostjo urbanističnega in prometnega načrtovanja, pri čemer velja, da je prometno načrtovanje subsistem oziroma sestavina urbanističnega in da se morajo širša vprašanja prometnega načrtovanja razreševati tudi v sklopu urbanističnega in prostorskega planiranja;
- potrebno je kompleksno urbanistično obravnavanje vsakega posega v prostor (to pomeni analizo in prognozo razvoja prostora, populacije, dejavnosti itd.), prostorsko širši regionalni pogled na problem, valorizacija vrednot, varstvo naravnih in ustvarjenih vrednot, dolgoročne dimenzije razvoja in končno upoštevanje načela, da je promet le ena od mestnih dejavnosti;

- s soočenjem in usklajevanjem posebnih interesov graditeljev cest s posebnimi interesi drugih dejavnikov v prostoru in s splošnim interesom širše družbene skupnosti, in sicer v okviru družbenega dogovarjanja in samoupravnega sporazumevanja, kajti pri tem ne gre samo za strokovna ali metodološka vprašanja, temveč za nasprotujoče si objektivne interese posameznih družbenih skupin;
- specifično je treba upoštevati varovanje integritete historičnih urbanih organizmov, kar pomeni tudi odklanjanje agresivnih posegov v naselja in v njihov neposredni krajinski okvir in v podobno;
- z upoštevanjem predhodnih družbenih opredelitev (zakonodaje, normative sfere) kot načrtovanju obveznih izhodišč, ki jih v okviru načrtovalskih aktivnosti samih ni mogoče enostransko obiti ali kršiti;
- preseči je treba način političnega zavzemanja za posamezne rešitve, način brez ustrezne strokovne podlage;
- ob razvijanju metod vrednotenja je treba razvijati tudi metode znanstvene in kreativne identifikacije kvalitativnih variant. Ob trdnih ciljih in vrednotah, ki so postavljeni pred načrtovalnim postopkom oziroma v njem in ne šele v postopku vrednotenja, saj se spekter variant oži in pozornost usmerja v še nerazčiščena vprašanja;
- metoda vrednotenja cestnih variant, ki je bila uporabljena v Škofji Loki, je treba še dopolnjevati, ker je v nekaterih ozirih še ozka in groba; obstajajo različne metode vrednotenja variant in alternativ ter obširna strokovna literatura o teh metodah. Ob dosedanem delu se je očitno pokazalo, da že specifikacija družbenih ciljev in kriterijev vrednotenja veliko pomeni in nujno narekuje kompleksnejši pristop, to je upoštevanje več vidikov in ne le prometnega. V bo-

- doče je treba pri ponderiranju upoštevati bolj nenadomestljive vrednote, med katere sodijo tudi kulturni spomeniki. V določenih primerih so te vrednote tudi prevladujoči kriterij;
- tudi mestno prenavo je treba bolj upoštevati v okviru prostorskega in urbanističnega načrtovanja ter ji zagotoviti kontinuirano delo s pravočasnim načrtovanjem in raziskovanjem v zaporedju: inventarizacija, analiza, valorizacija, kategorizacija, oblikovanje spomeniškovarstvenih izhodišč ter programsko-projektna dokumentacija, ki vodi do realizacije;
- novi mestni predeli in arhitektura v njih naj bodo kvalitetno dopolnilo starega, v smislu Amsterdamske deklaracije iz leta 1975 (objavljena v Informativnem biltenu Stalne konference mest Jugoslavije);
- pri vseh ciljih in kriterijih si je treba prizadevati za čim večjo objektivizacijo. To velja tudi na področju vrednotenja umetnostnih in kulturnih vprašanj, vendar si pod »objektivizacijo« ne smemo predstavljati le kvantifikacijo. Mnogi kriteriji bodo ostali predvsem kvalitativni;
- strokovne organizacije naj si prizadevajo, da bi v novem zakonu o urejanju prostora in graditvi naselij zahtevali kompleksno presojo vseh posegov v prostor, da bi ščitili širše in dolgoročne družbene interese. Potrebna je podpora občin, ki dobro poznajo konkretne probleme v urbanistični praksi, ker obstajajo nevarnosti poenostavljanja predpisov celo na področjih in v vidikih, ki ne prenesejo poenostavljanja.

Povzetek stališč pripravili:
 Stane Bernik
 Dušan Blagajne, ml.
 Miha Jazbinšek
 Braco Mušič
 Aleš Šarec
 Milan Zeleznik

Pripis uredništva

Stališča društev, ki se v originalu glase »Stališča članov društev na strokovnem posvetu v Škofji Loki, 13. aprila 1980, ob osnutku sprememb in dopolnitve urbanističnega načrta mesta Škofja Loka, načrta cestno-prometnega omrežja« so pooblaščen člani društev podpisali maja 1980 v Ljubljani. S soglasjem omenjenih podpisnikov in društev je Stališča za objavo v LR predal uredništvu Milan Zeleznik. Omeniti moramo, da je povsem isti tekst že izšel pod naslovom »Akcija društev, uranska cesta v Škofji Loki« v reviji Arhitektov bilten, št. 48/49, avgust 1980, str. 5—6 (z upodobitvami variant 3, 8 in 10).