

- 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 Železnik

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 Železnik. 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).