

Marta GRUEV

Oblikovalski vidiki urejanja prostora ob avtocestah

1. Uvod

Z nacionalnim projektom izgradnje avtocest v Sloveniji smo odprli eno najpomembnejših razvojnih, v strokovnem pogledu pa tudi izzivalnih nalog. Morda je še čas za premislek o pomembnih konceptualnih in tudi metodoloških odnosih med razvojno in prometno politiko, med zakonodajo in pogoji gospodarjenja s cestami, med kakovostjo cestnega, urbanega in krajinskega prostora in pogoji za oblikovanje njegove identitete.

Projektiranje cest ni več zgolj tehnološki problem, ampak zaobsega tudi iskanje optimalne trase v še možnih, prostorsko omejenih koridorjih. Bistveni element gradnje je še vedno ekonomičnost, vendar se le-to izvaja za vsaj 20-letno obdobje, kar tudi opravičuje posamične kratkoročno dražje rešitve. V zadnjem času so zelo kritično obravnavane težnje po estetskem oblikovanju objektov in prostora, ki jih obsojajo kot neupravičeno zapravljalnost in "gradnjo spomenikov" posameznikom.

Problem je torej bolj v tem, kako pri presoji vplivov na okolje bolj ustrezno ovrednotiti posamične učinke, kako čim bolj optimizirati odločitve o poteku in oblikovanju posamične trase.

Infrastrukturnega objekta, kot je cesta, zaradi njegove monumentalne narave ter fizične usodnosti v danem prostoru ne moremo dojemati zgolj po njegovi funkcionalni strani, ampak je to element v človekovi kulturni krajini, je način njegovega (pre)oblikovanja prostora. Interdisciplinarno reševanje problemov lahko ponudi rešitve, ko prometno učinkovita ce-

sta bogati prostor in generira nadaljnji razvoj okolja, v katerega je umeščena. Cesta ni moteči element v krajini, ampak njen sestavni del.

Ob zavedanju le-tega, ni mogoče "izumiti" idealne metode za nesporne daljnosežne posege v prostor brez nezaželenih posledic, kjer so pomembne strokovne etične zahteve po izdelavi boljših in jasnejših modelnih postopkov za optimiziranje posegov v prostor.

Gre torej za infinitezimalni račun splošne težnje k boljšemu. Z drugimi besedami, govorimo o človekovi naravi kompleksnega doživljanja prostora, česar pa ni mogoče uresničevati brez presežkov v njem, brez upoštevanja "nenujnih" elementov, ki preraščajo tehnološko funkcionalne rešitve.

2. Kritični pogled na vzpostavljene kriterije izbora tras

2.1 Splošno

Ob izgradnji avtocestnega križa se seveda najprej zastavi vprašanje metodologije in možnosti najustrežnejšega izbora različnih različic študij, ki so bile izdelane za poteke posameznih odsekov novih avtocest. Zaradi daljnosežnih posledic, ki jih ima tako monumentalni objekt pušča v prostoru, je pred kakršnokoli uresničitvijo potreben tehten razmislek o posegu, ki mora zajeti čim več možnih bodočih odzivov v ozemju, neposredno prizadetem in širšem okolju.

Pri planiranju in izboru tras je treba med seboj povezati najraz-

Avtoceste Infrastruktura Kulturna dediščina Oblikovanje Valorizacija

Nacionalni projekt dograditve avtocest se še vedno, kljub temu da je realizacija le-tega že v teku, zapleta v osnovne konceptualne dileme o ciljih, kriterijih in parametrih. Program ima široko javno podporo, vseeno pa je v načinu realizacije deležen mnogih strokovnih in javnih kritik; javnih predusm na temo prevelike zapravljalnosti, strokovnih pa na temo vzpostavljanja ustreznih kriterijev. Naslednja oteževalna okoliščina je (ne)razumevanje cestnega prostora kot objekta kulturne vrednosti; posledica tega dejstva je praksa, ki funkcijo oblikovalcev reducira na funkcijo okraševalcev že sprejetih odločitev.

Cultural heritage Design Evaluation Highways Infrastructure

The national project of highway construction is still, although its realisation is underway, entangled in fundamental conceptual dilemmas concerning goals, criteria and parameters. The programme has wide public support, nevertheless modes of implementation are subject to vast professional and public critique; public concerning expenditure, professional concerning establishing suitable criteria. The next hinderance is the (mis)understanding of the road as an object with cultural value; the consequence of such practice being in the reduction of designers into decorators of adopted decisions.

ličnejša področja, ki interaktivno vplivajo na končni učinek realizacije objekta v prostoru:

- upoštevati je treba ekonomske zmožnosti in potrebe za razvoj prostora,
- pomembna je varnost uporabnika ceste, pa tudi varovanje okolja, ki bo ostalo naslednjim rodovom,
- upoštevati je treba (re)aktivnost danega prostora z vplivi le-tega na cesto in uporabnika na njej.

Z oblikovalskega vidika urejanja krajine se je treba zavedati, da je umestitev novega elementa v prostor kulturni in estetski izziv, ki lahko bogati in generira nadaljnji razvoj v njem. Gradnja nizkih ali visokih gradenj, reprezentančne arhitekture, individualnih hiš ali infrastrukturnih objektov je način identifikacije kulturnega okolja in zgodovinskega razvoja v njem. Infrastrukturni objekt, še posebej objekt takih dimenzij, kot je avtocesta, je nenehno izpostavljen pogledu in je močan faktor v preoblikovanju krajine. Ne more in ne sme torej biti razumljen zgolj kot inženirski služabnik lajšanja komunikacij z nujnimi slabimi učinki na okolje. Estetika presega industrijsko homogenost standardizacije in razpoznavnosti. Zanimivo v našem prostoru je, da se oblikovalske napore vlagajo že v vsak ovitek knjige, ki leži na neki knjižni polici, opažena ali ne, pri gradnji tako izpostavljenih in monumentalnih objektov, kot je cesta, pa je zahteva po doseganju estetskih kriterijev razumljena le kot nepotrebno draženje projekta.

Ob zadostitvi osnovnega cilja – povezave dveh točk v prostoru – je torej potrebno upoštevati še kopico delnih ciljev in zahtev ter različnih parametrov, ki oblikujejo kriterije za določanje postopkov izbora tras ¹.

2.2 Omejitve

Na nadnacionalni ravni se v vseh prostorih, ne glede na državne meje, pri tako velikih posegih v okolje ukvarjamo s podobnimi

problemi: sekanjem krajine, posegov v obstoječi način bivanja lokalne okolice, posegov v naravno strukturo krajine (vode, sestava tal...) ipd.

Na državni ravni lahko omenimo najprej dva dejavnika:

- strukturne probleme ob vzpostavljanju nove države in dodaten problem velike zamude izgradnje cestnega omrežja ²,
- naraščanje občutljivosti za varovanje naravnega okolja in lokalnih značilnosti (na državni, regionalni in lokalni ravni).

Lokalni dejavniki – sprejemljivost novega objekta za okolico v neposrednem vplivnem področju objekta – so legitimen del odločanja o poteku novega elementa, vendar pa lokalna občutljivost mnogokrat ponuja prostor tudi za druge, povsem individualne želje, ki pri strokovnih presojah ne morejo imeti enake teže kot strokovne ocene in širši javni interes. Sem bi, na žalost, lahko uvrstili tudi strokovni egoizem, ki otežuje ali izključuje možnost dialoga posameznih vpletenih strok o pomembnosti in vrednosti posameznih vsebin. Oboje pa razblinja odgovornost do uporabe moči preoblikovanja prostora, kar lahko rezultira v nedorečenih in nedomišljenih rešitvah, ki jih z poznejšim okraševanjem ni mogoče več optimizirati.

Uveljavljeni postopki izbora različic tras niso dovolj dodelani, da za seboj ne bi puščali dvomov o objektivnosti dobljenih rezultatov. S korekcijo valorizacijskega postopka, kjer bi bila razmerja posameznih kriterijev definirana vnaprej in v izhodišču za vse primere enako, bi:

- olajšali delo strokovnjakom že na prvi ravni študij trasiranja,
- vnaprej bi se lahko izognili mnogim neželenim kasnejšim posledicam v prostoru,
- postopki izbora tras bi bili jasneje argumentirani in ponovljivi.

Za to metodo dela bi morali seveda najprej doseči soglasje politike in stroke, kar pa je brez izdelane

državne strategije nemogoče. Še vedno namreč nimamo celovite prometne strategije (imamo Nacionalni program izgradnje avtocest, kar pa ni isto) in prav tako ne politike prostorskega razvoja.

2.3 Oris obstoječega stanja

Iz primerjave treh značilnih primerjalnih študij preučitve tras avtocest na odsekih **Vransko-Blagovica**³, **Klanec-Strmin**⁴ in **Nova Gorica-Ljubljana**⁵ lahko povzamemo:

- izhodiščni cilj – optimalna povezava dveh točk v prostoru – gradira delne cilje:
 1. prometno-tehniško funkcioniranje ceste
 2. varovanje naravnega in kulturnega okolja
 3. možnosti razvoja v prostoru ekonomičnost

Blagovica – Vransko

Presoja vplivov na sestavine okolja je bila izvedena na podlagi tematskih kart prostorskih sestavin planskih aktov občin, ogleda terena in ekspertnih projektov.

Najprej se preučujejo različice tras na osnovnih metodoloških predpostavkah:

- objektivni (tekstualni, tabelarni in grafični) prikaz stanja v prostoru,

- izbor reprezentativnih segmentov obravnave, ki vsebujejo komponento kvalitete,
- določitev elementov (kategorij) za opise vplivov,
- opis vpliva,
- razvrstitev tras glede na velikostni razred vpliva oz. sprejemljivost trase.

V študiji so obravnavane le različice tras nove ceste, presoja vplivov na okolje za obstoječo magistralno cesto ni bila narejena – kar bi primerjalni študiji za izbor trase dalo večjo veljavo predvsem med lokalnim, prizadetim prebivalstvom in javnim mnenjem glede na prometne zmogljivosti in varnost.

Presoja se omeji na končni opis možnih posledic in delovanja v prostoru za posamezne trase in skuša oceno objektivizirati z izbranim načinom točkovanja od največjega do najmanjšega vpliva.

Klanec – Srmin

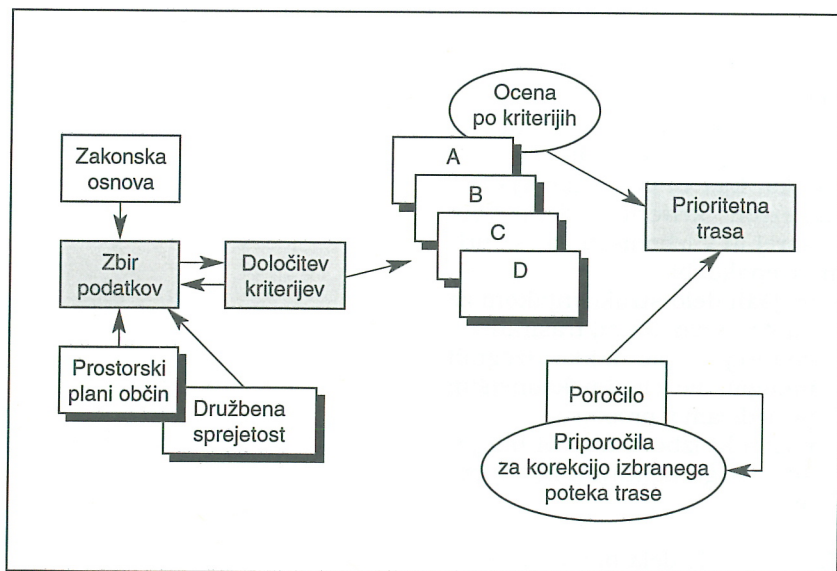
V pregledu in primerjavi je bilo 7 različic in 4 podrazličice, vse trase so bile analitično ovrednotene glede na:

- vplive na regionalni razvoj, poselitev in bivalno okolje
- vplive na naravno okolje, kulturne kakovosti in potencialno rabo
- okvirno prometnotehnično in investicijsko primerjavo tras

Na podlagi usmeritev strateške primerjave podanih različic, določenih s projektno nalogo, so bile izdelane idejne študije štirih tras. Rezultat je bil predlog optimalne trase avtoceste in usmeritve za njeno optimizacijo.

Sledilo je vrednotenje podrazličic izbrane trase. Rezultat je trasa, ocenjena za sprejemljivo v prometno-tehničnem smislu in z vidikov vpliva na okolje, problematičen pa je bil del pri Črnem Kalu.

V ponovnem preverjanju tras so bile od Ministrstva za okolje in prostor in Ministrstva za promet in zveze podane smernice s cilji, da se zniža niveleta in dolžina viadukta ter znižajo investicijski stroški.



Shema 1: Prikaz poteka študij

V ponovno preveritev optimizacije so bile dane že izločene trase, ki so bile ocenjene kot neprimerne zaradi prevelikih vplivov na naravno dediščino in kulturne spomenike. Ponovno so bili postavljeni prometno-tehnični kriteriji (računska hitrost, vzdolžni skloni, prečni profili ...) in izdelanih 7 podrazličic poteka po obeh bregovih Rižane (različice po levem bregu so bile predhodno že izločene).

V naslednjem koraku vrednotenja je Urbanistični inštitut RS podal *Pripombe k poročilu o pregledu variantnih tras*, ki je sestavni del poročila o primerjalnem vrednotenju novih in ponovno preverjenih tras v izbranem koridorju po gradbenih in tehničnih kriterijih in investicijskih stroških.

V povzetku in skupni oceni so izpostavili najprimernejše trase glede na v začetku definirane posamezne kriterije.

Komisija določena od Urada za prostorsko planiranje, je izpostavila gradnjo tega cestnega odseka kot morda najtežjo nalogo v izgradnji avtocestnega križa zaradi naravno-ekoloških in poselitvenih razmer ter gradbeno-tehničnih in prometnih zahtevnosti.

Gradivo je presojala po naslednjih kriterijih:

- logična umestitev v prostor glede na zgradbo in glede na vozniško psihološko dožemanje prostora,
- čim večja omejitev števila in velikosti tehničnih objektov, s čimer naj bi bila zagotovljena večja naravno-prostorska sprejemljivost novogradnje in omogočena cenejša izvedba,
- obzirnost do naravnih in krajinskih značilnosti, do kulturne dediščine in obstoječe poselitve na celotni trasi,
- predvidevanja bodočega razvoja na vplivnem območju tras.

Predlog komisije je, povezati dognanja že izdelanih različic za posamezna območja, sintezna ugotovitev pa "skupni problemski imenovalac Črni Kal".

Zasnove je razdelila v dve večji skupini, eno, ki probleme rešuje s številnejšimi in velikimi tehničnimi objekti, in drugo, ki je bolj prilagajajoča se poteku prostora. Slednji je komisija dala prednost zaradi večje odprtosti in ugodnejših psiholoških učinkov na potnika ter cenejše izvedbe.

Nekoliko obsežnejši prikaz poteka presoj je potreben zaradi prikaza specifičnosti problema in difuznosti ter nedorečenosti v pristopu k problematiki. Končni vtis po pregledu materialov in poteka postopkov namreč je, da so se posamezne faze postopka presoj na koncu nenehno vračale na izhodiščno točko problema – postavitev kriterijev.

Kriteriji za presajo sprejemljivosti različic v prostorski dokumentaciji za obravnavano avtocesto so bili določeni glede na specifično problema, torej posamično izbrani za konkretno lokacijo. V zbirni tabeli kriterijev je razvidno mešanje ravni kriterijev in parametrov, v zaključku pa revizijska skupina ocenjuje po kriterijih, ki v oceni sprejemljivosti različic niso bili upoštevani.

Zanimiva je tudi ugotovitev revizijske skupine o "morda najzahtevnejšem odseku znotraj avtocestnega križa zaradi velike občutljivosti okolja in velikih prometno-tehniških zahtev" ter hkratno zavzemanje za poceni rešitev.

Na splošno zelo problematično zastavljena presoja je, morda vzporedno z lokalnimi vplivi povzročila, da so v oceni bile tudi različice, ki so v svojem bistvu zgrešile osnovni cilj (prometno-tehniški kriteriji).

Komisija je zato menila, da posamezni problemi v prostoru niso takšni kot jih predstavljajo, in je zato ponovno predlagala v presajo zavržene različice.

Kot v študiji presoj sprejemljivosti za odsek Blagovica – Vransko, tudi v tej pri kriteriju ekonomičnosti ni bila upoštevana analiza donosnosti novogradnje.

Nova Gorica – Ljubljana

Študija obravnava tri predloge povezave goriške regije z osrednjo Slovenijo, obalno regijo in navezavo na evropski sistem cest: "colsko", "vipavsko" in "kraško" traso.

Celovita primerjalna študija je obravnavala vse tri predloge in ugotovitve uporabila za nadaljnjo razpravo. Ker potekajo po različnih koridorjih in povezujejo različne cilje ter vplivajo na različne prometno-prostorske strateške opredelitve, ne predstavljajo enakovrednih cestno-prometnih povezav.

Cilj naloge je bila priprava na razpravo ob sprejemanju dokumentov za območje ceste v Vipavski dolini, upoštevani strateški cilji pa so:

- navezati obalno, kraško in notranjsko regijo ter ostale del Slovenije na evropski sistem cest,
- povezati Goriško z osrednjo Slovenijo ter z obalno, kraško in notranjsko regijo,
- omogočiti povezavo Luke Koper z ostalimi cilji v Sloveniji in SV Evropi;

posredni cilj:

- vpliv na gospodarski razvoj regij in pomembnejših osrednjih naselij v njih.

Upoštevana so tudi priporočila o čim nižjih stroških rešitev.

Obravnavane tri trase so primerjane na podlagi naslednjih osnovnih kriterijev:

- regionalni in urbani razvoj
- prometno-tehnični in varnostni kriteriji
- vplivi na okolje
- investicijski stroški

Ker naštetih kriteriji po oceni izdelovalcev študije ne pokrivajo vseh primerjalnih kategorij, so v študiji predstavljeni tudi vplivi posamične trase na cestno-prometni sistem v državi ter glavne mejne prehode in navezava na sistem evropskih cest.

Končni cilj primerjalne analize je osvetlitev posameznega predloga

z zadostnim številom parametrov za možen izbor najprimernejše med predlaganimi trasami.

Prikazana študija iz leta 1994 se najbolj od obravnavanih skuša umestiti v obstoječo in predvideno avtocestno mrežo in morda najbolj kompleksno razdela posledice postavitve objekta v prostor v globalnem smislu. Velika teža kriterijev je namenjena prilagoditvi *Nacionalnemu programu izgradnje cest v RS*, morda tudi zato, ker je bil takrat na razpolago šele program za drugo obravnavo, ki posamezne parametre, kriterije in cilje obravnava podrobneje kot na koncu sprejeti program iz leta 1995.

Poročevalci so tudi opozorili na dva pomembna, a zapostavljena parametra pri prostorskih presojah in sicer:

- nedefiniranost strateških ciljev države, posledica česar je kaotičnost v poskusih vzpostavitve ustreznih kriterijev in otežkočena definicija teže posameznih kriterijev ter zato subjektivizacija presoj;
- prepozno obveščanje javnosti o nameravanih posegih v konkretni prostor, kar povzroča naraščanje nezaupanja javnosti do strokovnosti odločitev, nesprejemanje strokovnih argumentov in zahtevo po novih trasah.

V zbirni tabeli pa je zaslediti nedoslednost uporabe terminov in je zato hierarhija ocen nejasna. Če je slednja pripomba še marginalne narave, pa je toliko bolj pomembna odsotnost ugotovitve obsega razbremenitve prostora ob obstoječih cestah, kar daje zmotne rezultate skupne vrednosti.

2.4 Sinteza

V treh različnih metodah pristopa do reševanja problema je mogoče potegniti naslednje skupne imenovalce:

- kriteriji, ki jih ekspertne skupine upoštevajo pri presoji sprejemljivosti tras, se v globalu prekrivajo in so podani v nacionalnem programu,

- težnja po čim večjih učinkih ob čim manjšem vložku – nerealne zahteve po postavitvi zahtevnih objektov z malo sredstvi,
- časovne omejitve, znotraj katerih je čas ob nedefiniranju teže kriterijev izrabljen neracionalno (ponavljanje postopkov),
- ob nejasni strategiji dolgoročne usmeritve državnega razvoja tudi subjektivizirane ocene o pomembnosti posameznega upoštevanega kriterija,
- povsod je estetski kriterij preoblikovanega prostora zamenjarjen – torej ne le varovanje naravne in kulturne krajine, temveč tudi estetski učinki preoblikovanega prostora ⁶.

Iz obravnavanih treh študij je torej razvidno, da ni metodologije, ki bi bila dovolj transparentna in objektivizirana, da odločitve ne bi bile diskutabilne. Bistvena za (ne)možnost razvoja metodologije presoje vplivov v prostoru je nejasnost usmeritve državne politike v najsplošnejšem pomenu, npr: ali ima razvoj kmetijstva prednost pred razvojem turizma, v kakšnem odnosu je razvoj v prostoru do varovanja okolja ... Z drugimi besedami, smernice interesov razvoja države so nejasne. Ni celovite prometne strategije in ni politike prostorskega razvoja. Postopki izbora tras se kljub težnjam po objektivnosti in transparentnosti razlikujejo od primera do primera. Elementi, ki bi morali biti jasno definirani že v nacionalnem programu, so bolj ali manj prepuščeni individualni presoji strokovnjakov in se oblikujejo sproti za vsak primer posebej.

Že v primerjavi rezultatov prve obravnavane študije (Blagovica – Vrnsko) je iz diskrepance rezultatov študije in revizijske skupine nazorno predstavljena svoboda interpretacije posameznih presoj, kljub zavzemanju za objektivnost, jasnost in ponovljivost postopka.

Naslednji dve obravnavani študiji presoj vplivov na okolje sta omejeni na tekstualni način argumentiranja prioritet posameznih različic, svoboda posamične interpretacije je najbolj nazorna

pri presojah vplivov na trasi Klanec – Strmin. Pri slednji zbode v oči tudi velika diskrepanca med študijami in oceno komisije že pri sami vzpostavitvi kriterijev, torej razlika že v identifikaciji problemov.

Komisija je ocenjevala delo ekspertnih skupin, ki so izdelovale posamezne študije potekov tras, po kriterijih, ki jih prve niso upoštevale, kar je reševanje problema spet privedlo na sam začetek – in še pred njega.

Objektivizacija je torej prepuščena strokovni etiki posameznih udeležencev v procesu, omogočene so reinterpreteracije ter spremembe kriterijev v vsakem koraku posebej. Enotnih, ki bi veljali za splošno družbeno sprejete in potrebne ter tudi potrjene s primernege mesta izjavljanja, ni, kar stroko sili da se vedno znova postavlja na izhodiščno točko. Polje prostega lova posamičnih kratkoročnih lokalnih interesov je odprto tako v dokazovanju prestiža posamezne stroke, kot posamičnih individualnih interesov.

3. Možne metodološke izboljšave

Ker bo graditev "stoletnega projekta" povzročila temu primerne posledice v prostoru, so seveda težnje po objektivizaciji presoj in zmanjševanju individualizacije ocen vredne vse pozornosti in podpore, dobrodošla pa bi bila tudi izdelava enotnejše, transparentne in ponovljive metodologije.

Eden od načinov objektivizacije je lahko vpeljava ponderja v prakticirani način presoje različic, kar pomeni, da kriterijem, s katerimi ocenjujemo stopnjo sprejemljivosti, dodamo medsebojno razmerje teže in se tako že v začetku izognemo mnogim nepotrebnim partikularnim nejasnostim.

Z identifikacijo dolgoročnih teženj razvoja države so potrebni parametri in kriteriji bolj jasno gradirani, postopki pa ob uporabi pon-

derjev in medsebojnega razmerja teže kriterijev postanejo ponovljivi in preverljivi.

Že od začetka realizacije avtocestnega križa v državi lahko spremljamo posamezne kritike in tudi konstruktivne predloge zaboljšavo uporabljenih postopkov. J. Črnivec tako na primer v svoji razpravi iz leta 1994 predlaga dovolj jasno, logično in pragmatično metodologijo preverjanja tras, ki z minimalno korekcijo prakticiranih postopkov bistveno dvigne prag objektivizacije odločitev.

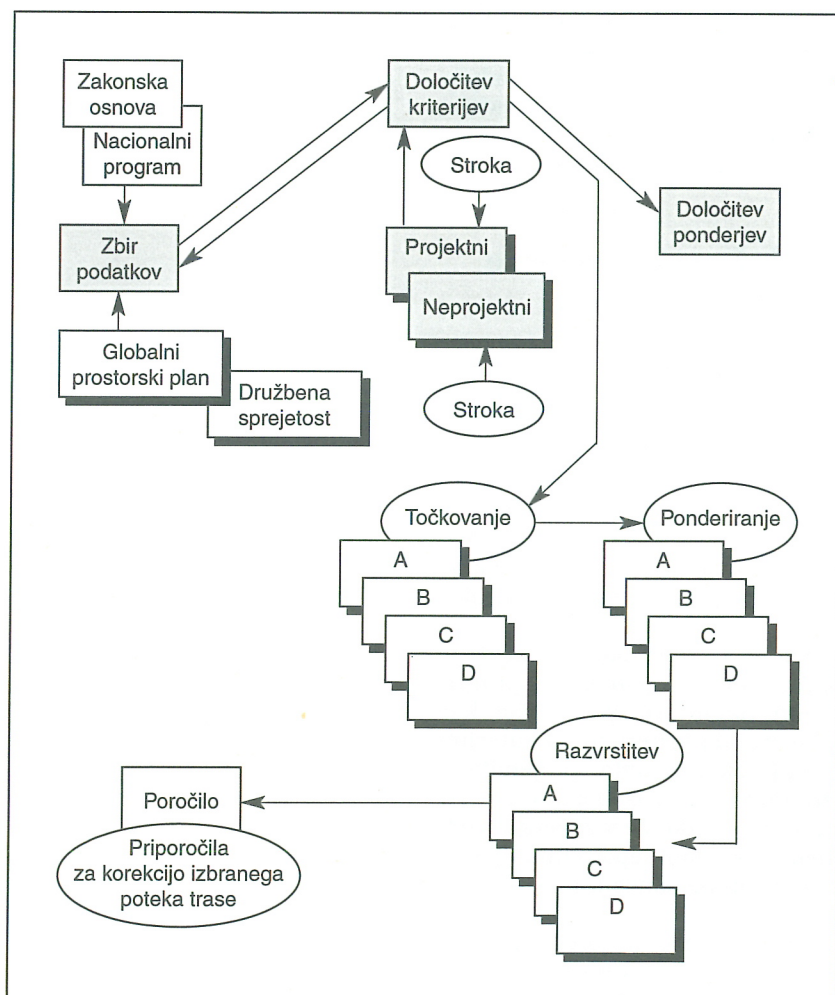
Prva korekcija je, da najprej klasificira kriterije v projektne in neprojektne, za ene je odgovorna stroka, drugi so predmet državnih interesov. Po oceni kriterijev so ti še ponderirani. Sledi ocenitev ob upoštevanju ponderjev ter končna primerjava različic.

Pri ponderiranju kriterijev je pomembno, da je vpliv istega kriterija drugačen v različnih okoljih, vendar je definiran in nedvoumen.

4. Oblikovalski vidiki

V sedANJI fazi realizacije avtocestnega križa se je sicer umestno vprašati o smiselnosti uvajanja kakršnihkoli sprememb. Izkušnje so pokazale da gre v že tako časovno omejenem projektu za neracionalno izrabo razpoložljivega časa, saj so takorekoč do izvedbe vprašanja vedno znova enaka.

Ena od večjih komponent, ki še vedno niso in ne morejo doseči soglasja, je na primer že splošno vprašanje o združljivosti avtoceste z različnimi programi in vsebinami, ki so v prostoru že definirane.



Shema 2: Možne metodološke izboljšave

Večja senzibilnost za varovanje naravne in kulturne dediščine je smislen in potreben dejavnik pri umestitvi ceste v prostor. Ne more pa se uveljaviti, dokler cesto razumemo zgolj kot nujno potrebno infrastrukturno zlo. V vsakem primeru, kamorkoli je postavljena, bo povzročala zračne in zvočne emisije, kjerkoli bo že, bo potrebno varovati podtalne vodne vire in bo problem le z odmikanjem trase "iz mojega ogroženega vrta" nerešljiv (NIMBY sindrom⁷ je tu mišljen tako lokalno-posamično kot strokovno-egoistično). "Umik ceste iz prometno tehničnega in razvojno optimalnega koridorja na prometno slabši, vendar pa okoljevarstveno nekonflikten koridor, bi morala postati izjema v primeru, ko so bile izčrpane vse strokovne možnosti za kompromisno rešitev" (P. Gabrijelčič, 1997, 71). Senzibilnost do okolja lahko pomaga združevati obstoječe prostorske kvalitete z novimi programi in razvojnimi potenciali tako v gospodarskem kot v kulturnem smislu. Ob izključitvi lokacij v preobčutljivih ali povsem nezdržljivih vsebinah (naravni parki ipd.) je umestitev novega elementa v prostor kulturni in estetski izziv, ki bi moral bogatiti in generirati nadaljnji razvoj v njem.

O nujnosti upoštevanja estetskih vrednot se v polju graditeljstva javnih in reprezentančnih zgradb že dolgo ne sprašujemo več. Tovrstni objekti visokih gradenj so, čeprav so po svoji naravi manjši in cenejši od dograditve avtocestnega križa, večinoma realizirani po nekaterih selekcijah javnih ali vsaj vabljenih natečajev, kjer ima poleg funkcionalnosti objektov estetika objekta veliko težo.

Reprezentančna arhitektura govori o civilizacijskem in kulturnem momentu okolja, iz katerega raste. Zato so na primer obtožbe DARS-a o zapravljanju davkoplačevalskega denarja, o "postavljanju spomenikov" povsem iracionalne, saj vendar govorimo o realizaciji monumentalnega, nacionalnega projekta, pomembnega identifikatorja kulturne krajine. Vrednost zastavljenega cilja, ki ima tudi močno podporo javnosti, je seveda merljiva s ceno investicije (že analiza donosnosti je v javnih razpravah in strokovnih ocenah mnogokrat spregledana). Ta pa ni nujno drugačna, če je upoštevan tudi moment estetike – tako estetike objekta kot prostora. Dodatni argument za uvid problema neupoštevanja estetike (prostora in objektov) je tudi postopno spreminjanje narave avtomobilizma. Avtocestni križ namreč gradimo za mnogo daljše obdobje od deset ali dvajset let, zato neopazovanje ali ignoranca novih trendov v prometu ni nedolžna.

Sodobni trendi kažejo v spreminjanje narave delovnih mest – potrebe po dnevni migraciji bodo čedalje manjše, kakovost in količina prostega časa pa čedalje večji. Vsaka pametna prostorska politika bo tovorni tranzitni promet postavila na okoljsko primernejše železnice, na cestah bo torej proporcionalno prevladoval turistični pristočasni individualni promet. Tako bodo potrebe po vizualni dostopnosti do okolja večje in občutljivost za oblikovanje objektov izrazitejša. Takrat bo seveda spet priložnost za kritiziranje sedanjih izvajalcev in realizacij, le da bodo napake težko, če sploh, popravljive.

4.1 (Ne)združljivost vsebin

Avtocesta v svoji pojavnosti združuje dualnost globalnega (standardiziranega, unificiranega) in lokalnega:

1. Uniformno in v zvezni liniji povezuje nadnacionalni karakter z različnimi lokalnimi krajinskimi slikami. Kot objekt presega merila posameznega področja, v grafično-usmerjevalnem in prometno-tehniškem smislu. Kljub jasnosti in uniformnosti, ki vodi uporabnika ceste, pa je pomembna tudi identifikacija okolice ceste kot prepoznavanje in pripoznavanje različnosti ter značilnosti.
2. V istem objektu združuje dualnost statičnosti in dinamičnosti.

Uporabnik ceste se po objektu giblje z določeno hitrostjo, ki narekuje način opazovanja dogajanja na cesti in okoli nje. Opazovalec je v krajini deležen statične slike, merila opazovanja in doživljanja detajlov so zanj drugačna kot za statičnega opazovalca. Oprema ceste mora biti torej optimizirana glede na položaj udeleženca v prometu in glede na ambientalno sliko spremenjene krajine.

Programsko avtocesta določene vsebine privlači, določene pa odbija, vsekakor pa generira nadaljnji razvoj v spremenjenem prostoru. Z upoštevanjem realnosti težnje po neformalnih dogodkih v okolici ceste je do neke mere mogoče vnaprej vplivati na razvoj zaželenih programov, se izogniti kaotičnosti ali/in enoličnosti.

V prevladujoči razpršeni gradnji avtocesta strukturira prostorske mreže, generira nove zgoščitve, vzpostavlja nove prostorske hierarhije ter tako jasni prostor širše vplivnosti. Določene vsebine, ki jih bližina avtoceste moti, so v naši državi preveč razprostranjene, da bi se jim bilo mogoče ogniti. Več kot polovico površine zavzema gozd, nekaj manj kmetijske površine. Kljub problematičnosti bližine slabih vplivov avtoceste – hrup in zračne emisije – je znanih mnogo varovalnih mehanizmov,

ki neželene posledice blažijo (varovalne ograje, sanacija gozdnega roba, zaščitne zasaditve ipd ...). Seveda je tudi tu pomembno, da ceste ne zapiramo v nepregledne koridorje, ki uporabniku ceste onemogočijo stik z okolico, ampak da z racionalnimi oblikovalskimi rešitvami strukturiramo sprejemljive prostore.

Z enako količino porabljenih materialnih sredstev in večjimi miselnimi naporji lahko torej realiziramo učinkovitejšo gradnjo v estetskem in tudi varnostnem smislu, saj je dobra orientacija med drugim pogoj za občutek varnosti.

Bolj od navedenega (predvsem potek ceste prek kmetijskega zemljišča ali skozi gozd) je v naši izkušnji diskutabilno bližini ceste izpostavljati objekte kulturne dediščine. Tudi tu naletimo na za naš prostor značilna dva izključujoča trenda, enega, ki pravi, da so ti programi povsem nezdružljivi, in drugega, ki v bližini obstoječih kvalitet vidi potencialno možnost za predstavitev, promocijo in identifikacijo prostora ter splošno bogatitev kulturne dediščine.

Ob teh pomislekih se zastavlja nekaj osnovnih vprašanj:

- zakaj bi moral biti pogled s ceste na kulturne spomenike omejen oziroma zakaj mora trasa potekati tam, kjer takih objektov ni;
- ali je treba uporabnika ceste reducirati zgolj na uporabnika le-te in ga, kot tudi cesto samo, izrezati iz okolja, skozi katerega se pelje;
- ali ne vodijo prav take težnje do degradacije kateregakoli prostora, ne glede na njegovo vnaprejšnjo "primernost";
- zakaj monumentalnega objekta, čeprav je infrastrukturen, ni mogoče razumeti kot objekt kulturne vrednosti, potencialnega kandidata kulturne dediščine⁸.

Že v 50. letih je na primer pri gradnji dolenske avtoceste sodelovala vrsta strokovnjakov različnih profilov in še vedno ostaja primer kvalitetnega in senzibilnega oblikovanja prostora, ki v razu-

mevanju percepcije vsebuje vse našete dualnosti, od združevanja lokalnega z globalnim do pogleda na cesto in z nje. Takratni odgovor na zastavljeni problem je lahko tudi odgovor na zgoraj zastavljena vprašanja.

Pri trasiranju daljinskih cest se zavzemamo za problemski projektni pristop, v procesu medsebojnega soočanja je mogoča identifikacija konfliktnih točk. Prve avtoceste so v našem prostoru oblikovane še intuitivno, na podlagi umetniške izkušnje posameznih ustvarjalcev. V "drugem krogu" izgradnje avtocest je vloga enega kreatorja razparcelirana na posamezna relevantna strokovna polja, ki naj bi objektivizirala ugotovitve o vplivih in optimizirala odločitve o poteku in oblikovanju tras. Vendar pa so posamezne stroke še premalo povezane, oblikovalcem pa je v glavnem dodeljena vloga okraševalcev že sprejetih dejstev. "V tem smislu lahko trdimo, da še nismo presegli Kobetove izkušnje" (P. Gabrijelčič, 1997, 71).

Danes se spet vrtimo okoli vprašanja poteka dolenske avtoceste v posameznih koridorjih ob dejstvu, da je del zgrajene avtoceste že "povožil" Kobetovo staro magistralo.

Spet se odpirajo že zastavljena vprašanja – ali se z avtoceste sme videti naselje, ki ga objekt servisirajo, ali sme biti potniku omogočen pogled na bližnji grad, ali je mogoče arheološko najdišče povezati z obavtocestnim počivališkim programom.

Ali pa je po drugi strani bolje ogniti se vsem danim kvalitetam v prostoru in iz izhodiščne ocene, da je avtocesta nujno zlo v krajini, narediti raje manjše zlo kot večje. To je načeti nova, z vidika zaščite kulturne dediščine nekonfliktna področja, se morda z daljšo in dražjo traso ogniti naseljem, kvalitetnim vedutam in vsebinam ter tako otežkočiti uporabniku ceste vizualno povezavo s prostorom.

To so konceptualno različna gledanja na infrastrukturni objekt,

ki pa je v sliki prostora tako močno izpostavljen, da še enkrat ne more biti zadržan le v okvirih infrastrukturnega napajanja potrebe prebivalstva, ampak je konstitutivni del oblikovane krajine.

5. Zaključek

Ob prizadevanjih, da bi preostali čas dograditve avtocestnega križa čim bolj racionalno izrabili, je kljub že pretečenemu času, umestno vprašanje o racionalnosti dosedanje prakse presoj za izbor tras. Zaradi nedefiniranosti državne politike je presoja stroke otežkočena, saj se ves čas vrača na izhodiščna vprašanja. Vendarle pa bi bilo mogoče z vpeljavo enotnejše metodologije ali vsaj soglasja o izhodiščnih kriterijih mogoče vplivati na racionalnejšo izrabo časa in povečati možnost kvalitetnih rešitev.

Bolj ali manj so mnenja enotna, da je dograditev avtocestnega križa pomemben in dolgoročno vpliven projekt na nacionalni ravni. Nekako prevladuje razumevanje avtocestnega prostora zgolj kot vpeljave nujnega infrastrukturnega objekta skupaj z mnogimi motečimi vplivi. Monumentalen objekt, kot je avtocesta, je del človekove preoblikovane kulturne krajine, ki ima poleg funkcionalne močno izraženo estetsko vplivnost – tako ali drugačno. Je prezentacija prostora, referenca zgodovinsko-kulturnega razvoja okolja. Funkcija narekuje obliko, oblikovanje optimizira funkcioniranje. Prizadevanja za funkcionalno in estetsko zadostne rešitve bi morala biti že v izhodišču konstitutivni del oblikovanega, grajenega prostora. Ob upoštevanja vredni senzibilnosti za varovanje naravne in kulturne dediščine ne bi smeli zanemarjati sedanjih oblikovalskih prizadevanj in infrastrukturnemu objektu zgolj zaradi izrazite funkcije reducirati estetskega potenciala (slab odziv javnosti na izrazitejše objekte kot nepotrebno podražitev). Oblikovalci kot poznejši okraševalci, postavljeni pred izvršeno dejstvo, svoje vloge ne more-

jo zapolniti, konceptualno slabe rešitve so namreč le okrašene, a še vedno slabe.

Marta Gruev, dipl. inž. arh., Fakulteta za arhitekturo, Univerza v Ljubljani

Opombe

- 1 Različne države znotraj Evropske unije, ki se ji bo morala Slovenija prilagoditi, imajo različno izdelane in dodelane metodologije cestogradnje in težko je reči, če je kateri od držav uspelo priti do optimalne metode, ki bi vnaprej izključila čim več možnosti (težko popravljivih) napak. Ker nam v sorazmerno mladi državi še ni uspelo izdelati enotnega in transparentnega načina izbora tras, gre pri ocenjevanju prioritete še vedno za posamično reševanje karakterističnih problemov in nekakšno sintezo tujih modelov, ki so bili ocenjeni kot našemu prostoru primerni.
- 2 V države, katerih standardom se približujemo, v času, ko mi šele vzpostavljamo osnovno omrežje, sanirajo obstoječe stanje ob že vzpostavljenem in delujočem sistemu avtocest tako rekoč brez novogradenj. Dobra stran "zamudništva" pa je, da se lahko učimo na pionirskih napakah, narejenih drugje – če jih seveda znamo identificirati, t.i. "pozitivni eklektizem" (D. Kos, 1994, 218).
- 3 Zavod RS za prostorsko planiranje, april 1994.
- 4 Urbanistični institut RS.
- 5 Urbanistični institut RS.
- 6 Zaradi monumentalne narave nastajajočega projekta bi morala estetska vrednost novega najti mesto že ob kriteriju varnosti in ekonomičnosti.
- 7 *Not In My Back Yard*, ne na mojem dvorišču – termin, ki se je uveljavil že v pionirski dobi gradnje avtocest, torej ni sindrom samo pri nas: vsi za, samo nekoliko stran.
- 8 Danes lahko razkazujemo solkanski most, ob novih funkcionalno in estetsko zadovoljivih realizacijah pa nas morajo spremljati občutki krivde.

Literatura

- Črničev J., Nacionalni program graditve cest – politika in stroka, siva, 1994.
- Gabrijelčič, P., Gruev, M., Košar, A.: Priročnik za oblikovanje cestnega in

avtocestnega prostora, FA, zaključno poročilo, Ljubljana 1997.

Gruev M.: Izbrana poglavja iz projektiranja cest, podiplomski študij, mentor: prof. dr. A. Juvanc, 1997.

Juvanc, A.: Osnove za projektiranje avtocest. V: Oblikovanje avtocestnega prostora (zbornik), mednarodni seminar, Portorož 1994.

Kos, D.: Postsocialistična obnova – narava avtocestnega projekta, Časopis za kritiko znanosti, št. 170-171, Ljubljana 1994.

Kos, D.: Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji, FDV, Center za prostorsko planiranje, 1994.

Koželj, J.: Avtoceste kot del novonastajajočega krajinsko urbanega sistema. V: Oblikovanje avtocestnega prostora (zbornik), mednarodni seminar, Portorož 1994.

Lorenz, H., E.: Trassierung und Gestaltung von Strassen und Autobahnen (Projektovanje i trasiranje avtopeuteva), IRO Gradjevinska knjiga, Beograd 1980.

Perme, B.: Presoja nekaterih kriterijev pri izbiranju najustreznejše različice v projektih za ceste, diplomatska naloga, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, prometna smer, Ljubljana 1996.

Rodošek, E.: Možnosti uporabe valorizacijskih metod pri investicijski pripravi stanovanjske gradnje, doktorska disertacija, Ljubljana 1981.

Smernice za projektiranje javnih cest in njihovih elementov s stališča zagotavljanja prometne varnosti in ekonomičnosti njihove graditve, SPROC, DRSC direkcija RS za ceste, Ljubljana 1996.

Druga gradiva

- Primerjalna študija – proučitev različic tras AC na odseku Blagovica-Vransko, Zavod za prostorsko planiranje, Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana 1994.
- Strateška primerjava smeri ceste povezave Nova Gorica – Ljubljana, Ljubljanski urbanistični zavod, Ljubljana 1994.
- Primerjava različic tras AC v dolini Rižane s trasami v koridorju VD, Urbanistični institut RS, Ljubljana 1996.
- Prostorska dokumentacija za avtocesto Klanec – Kastelec – Strmin / skupna ocena in usmeritve za nadaljnje delo, Urbanistični institut RS, Ljubljana 1996.
- Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, Poročevalec Državnega zbora RS, Ljubljana 1995.