
Osebni avtomobil uresničuje davne sanje človeštva (ali: o pametnih urbanistih in neumnih
voznikih osebnih avtomobilov)

Author(s): Andrej POGAČNIK

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 9, No. 2, Urbanizacija in varstvo okolja / Urbanisation and
Environmental Protection (december 1998), pp. 58-59

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

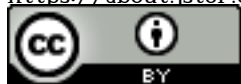
Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180093>

Accessed: 02-09-2025 14:21 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at

<https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

Andrej POGAČNIK

Osebni avtomobil uresničuje davne sanje človeštva (ali: o pametnih urbanistih in neumnih voznikih osebnih avtomobilov)

V prejšnji številki Urbanega izziva in drugod v slovenski strokovni periodiki avtorji vztrajno napadajo osebni avtomobil in povečujejo javni prevoz. Ta razkol med teorijo in realnostjo v prostoru, med ideologijo in lastnim ravnanjem piscev, med dobrimi urbanisti in zlemi vozniki osebnih avtomobilov odvrta stroko od reševanja perečih problemov v prometu.

Naj takoj na začetku postavim jasne meje svojemu razmišljanju. Javni prevoz je v zgodovini urbanizma in regionalnega planiranja storil ogromno dobrega. Vrnil je jedra naših mest ljudem – pešcem, kolesarjem in otrokom, jim humaniziral in kultiviral. Omogočil je masovne, hitre in varne migracije znotraj vlemest, povezave s suburbijami in med satelitskimi mesti, regionalne povezave med velikimi mesti ali mednarodne povezave med metropolami.

Toda kako je s prometom v malih mestih, na podeželju, v goratem svetu, v disperznem vzorcu poselitve – skratka v razmerah, ki jim pripada daleč največji del Slovenije, Evrope in sveta? Ali je vztrajanje na odločujoči vlogi javnega transporta tudi v teh prostorih smiselno in strokovno utemeljeno?

Človekovih teženj, ki so zasidrane globoko v njegovem bistvu in osebnostnem razvoju, ni mogoče spremeniti. Osebni avtomobil je uresničil davne sanje človeka in človeštva o skoraj popolni mobilnosti po zemeljskem površju. Avtomobil je postal in ostal podalj-

šek človeka, ki mu omogoča gibljivost kamorkoli, kadarkoli in s komerkoli. Pri tem individuum sam odloča o kakovostni ravni svojega lastnega transporta tako glede načina vožnje, čistoče in vzdrževanosti avtomobila, sopotnikov, kot tudi glede izbire prometne poti, kombinacij ciljev zadrževanja na posameznih destinacijah in vrste drugih parametrov. Vsega tega v javnem prometu ni.

A naj se vrnem k večni želji človeka po gibljivosti. Verjetno bo tretje tisočletje prineslo prometno sredstvo za popolno individualno mobilnost po zraku. Tudi takrat bodo dušebrižniki hrumeli nad problemi hrupa, energetske potratnosti, zračnih karambolov in vizualne polucije, ki jih povzročajo človeški „ptiči“. Toda razvoja ne bo mogoče ustaviti. Razvoj bo šel tudi v smeri večje možnosti prevozov po vodnih površinah, pod vodo ali pod zemljo. Vendar je pri slednjih dveh oblikah transporta okolje za človeka v osnovi neprijazno in neprivlačno, zato pretirane razvoja v teh smereh ne bo.

Preroki 60-ih let so ob prvih resnih krizah avtomobilskega prometa zaradi gneče, zastojev, nesreč, naftne krize in ekologije pogosto napovedovali osebnemu avtomobilu skorajšen konec. Toda ušeli so se, saj je tehnološki razvoj prinesel tišje, varnejše, manjše, okretnejše in energetsko varnejše avtomobile. Ta trend se nadaljuje in avtomobilska industrija se prilagaja vse ostrejšim ekološkim, varnostnim, energetskim in

urbanističnim zahtevam. Sistema individualnega prevoza z motornimi vozili ni mogoče zamenjati z drugim sistemom, pač pa ga je mogoče izboljšati, dopolnjevati, razvijati.

Poskusov večje vloge javnega prometa v manjših mestih in na podeželju je bilo precej. Večinoma so propadli zaradi neekonomičnosti in vandalizma, posledično pa tudi zaradi zastarelosti vozil, dolgega časa vožnje, nesnage ipd. Zato so ukinjali in še ukinjajo nerentabilne železniške in avtobusne linije. Obratni proces, to je multiplikativen učinek profitabilnosti, hitrosti, udobnosti, varnosti in socialne primernosti prevoza, se pojavi šele pri velikem številu potnikov, intercity in primestnih linijah, prevozu znotraj vlemest ali metroregij.

Lahko trdimo, da postane javni promet zanimiv šele, ko so izčrpane vse možnosti osebnega avtomobilskega prometa zaradi (ne)možnosti parkiranja in prometnih zastojev ter omejitev peš in kolesarskega prometa – zaradi (ne)utrujenosti prometnih poti in majhnih radijev dostopnosti.

Osebni avtomobil je zmanjšal razlike med mesti in podeželjem, med metropolo in periferijo. Olajšal je življenje v goratih, težko prehodnih in redko naseljenih prostorih. Uspel je zadržati policentrično urbanizacijo in pospešil disperzijo. Posledično je zmanjšal razlike v razvitosti med mesti in regijami ter povečal enakost med ljudmi – njihove možnosti ter opcije. Znana statistična številka – eno vozilo na gospodinjstvo oziroma na tri osebe – dokazuje, da gre za množično, vseljudsko prometno sredstvo, ki je tudi finančno dosegljivo vsaki družini, skoraj slehernemu posamezniku. Obratno pa javni transport povečuje razlike med mesti in podeželjem, med regijami, pa tudi med ljudmi. Naselja z navezavo na javni promet, to je s postajališčem, bi imela številne prednosti pred tistimi brez njih (ki bi se brez uporabe osebnega vozila znašla v katastrofalnem položaju). Prebivalci gora-

tih, redko poseljenih območij in malih naselij bi bili tako kot v srednjem veku *glæbe adscriptusi* in bi se kaj hitro izselili v mesta oziroma ob trase javnih prevoznih sredstev. Ali si kdo želi tak centrično-koridorski poselitveni sistem?

Pogosto nas podučujejo o humanosti in demokratičnosti javnega prevoza. Kaj pa stari, bolni in invalidni? Ali na ostareli in bolehen človek prestopa iz avtobusa na avtobus, da pride do bolnice? Za vse našete kategorije prebivalstva je le prevoz s sorodnikom ali znancom „od vrat do vrat“ edina realna možnost. Od tu dalje je le še korak do na videz absurdne trditve, da je javni transport manj human in manj demokratičen kot uporaba osebnega avtomobila.

Med najresnejšimi argumenti proti avtomobilu so sproščanje toplogrednih plinov, drugi negativni ekološki vplivi ter energetska potratnost. Toda, ali je že kdo izračunal vse eksterne družbene stroške manjše mobilnosti in s tem ovirane izbire delovnega mesta, slabšega izobraževanja, zdravstva, kulture v primeru „prisilne“ uporabe javnega prevoza? Bolj mobilne družbe so vsestransko bolj učinkovite, bolj demokratične in ekonomsko uspešnejše. Zato lahko tudi več vlagajo v sanacijo okolja, v okolju prijazne tehnologije, v varčevanje z energijo. Vprašanje je, kakšna bi bila ti sta končna, sumarna bilanca tudi na področju ekologije in energije pri tehtanju med osebnim avtomobilom in javnim prevozom.

Slovenija je naravnost idealna dežela za uporabo osebnega avtomobila: ima disperzno poselitev z majhnimi zgostitvami, gorato in gozdnato pokrajino, ima že razvejano cestno mrežo z asfaltom do skoraj vsake vasi. Potrebno je dobro vzdrževati lokalno prometno mrežo, zgraditi moderne hitre ceste do sedaj izoliranega Posočja, cerkljanskega, Kočevskega, srednjega Zasavja, bele Krajine in koroske. In obratno, z vlaganji zgolj v ceste, po katerih poteka javni promet, in s favoriziranjem nee-

konomičnih linij bomo povečevali razlike in socialno „krivičnost“ zaradi lokacije v prostoru.

Graditev avtocest je pozitivna in ne bo stimulirala samo razvoja ob priključkih. Povečala bo mobilnost na večje razdalje; na omrežje avtocest se bodo posredno priključevala lokalna omrežja zaledij, s tem pa se bo povečala tudi mobilnost v prometno bolj izoliranih krajih.

Urbanisti in planerji smo desetletja verjeli in učili o negativnih posledicah osebnega avtomobilskega prometa ter pozitivnih javnega. Toda življenje nas uči drugače. Čas je, da opustimo teorijo,

ki se v resničnosti ne potrjuje, in jo omejimo samo na polje delovanja, kjer velja. Čas je, da spregledamo in da ne vidimo samo tistega, kar hočemo videti. Gotovo je udobneje ponavljati desetletja stare fraze in ostajati v varnem zavetju ekologiziranja, navidezne sociabilnosti in estetiziranja – udobneje, kot pa se izpostavljati ter z ostrino znanstvene in strokovne misli iskati rešitve na neizogibnih poteh razvoja osebnega avtomobilskega prometa.

Prof. dr. Andrej Pogačnik, mag. arh., Kate-
dra za prostorsko planiranje, Fakulteta za
gradbeništvo in geodezijo, Univerza v
Ljubljani

Liljana JANKOVIČ

Avtocestni projekt – primer oblikovalskega pristopa

Prispevek prikazuje predloge za krajini in urbanemu prostoru prilagojeno lociranje in oblikovanje avtoceste, ki jih pripravljali lokacijskega načrta (v fazi primerjalne študije) predlagajo na posebej kritičnih točkah prehoda tras v prostoru. S tem tudi utemeljujejo ponoven razmislek o idejnih potekih tras, kar je v prispevku predstavljeno primerjalno z idejnimi poteki različic avtoceste. Temeljno vprašanje članka je, kako uspešno se lahko alternativne prostorske rešitve soočajo z investicijsko sprejemljivejšimi. Utemeljevanje drugačnih rešitev je lahko tudi neplodno, saj se sodelujoči razhajajo že pri pojmovanju argumentov.

1. Uvod

Podjetje Topos iz Novega mesta skupaj z zunanjimi sodelavci pripravlja lokacijski načrt za avtocesto na odseku Bič-Hrastje – dolenska smer. Projekt je v fazi študije vrednotenja variantnih pote-

kov, ki naj bi bila zaključena do konca letošnjega leta(1). Gre za študijo, ki se jo dodeluje in nadgrajuje že od leta 1995, ko smo pripravili prvo zaključeno fazo. Sledile so recenzije, ponovna preverjanja in iskanje novih, optimalnejših tras in videti je, da je naloga v nekaterih segmenti še ali ponovno pri temeljnih vprašanjih. To niti ni slabo, saj imamo na voljo bistveno več podatkov, kot smo jih imeli leta 1995: digitalne geodetske osnove nudijo projektantu in nam več možnosti prostorskih preveritev in izjemno koristno je aktivnejše sodelovanje služb za naravno in kulturno dediščino.

Naša spodbuda k predstavitvi teme v javnosti ni le dejstvo, da jo ocenjujemo za vredno pozornosti, marveč tudi to, da je bilo prispevkov urbanistov, ki pripravljamo lokacijske načrte za avtoceste (v nadaljevanju AC), tudi kolegov, ki imajo bogatejšo in raznovrstne izkušnje na več različnih avtocestnih odsekih, premalo.