
Avtocestni projekt — primer oblikovalskega pristopa

Author(s): Lilijana Jankovič

Source: *Urbani Izziv*, Vol. 9, No. 2, Urbanizacija in varstvo okolja / Urbanisation and Environmental Protection (december 1998), pp. 59-65

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180094>

Accessed: 02-09-2025 14:22 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*

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 znanjem „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 osebne 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 tišča končna, sumarna bilanca tudi na področju ekologije in energije pri tehtanju med osebnim avtomobilom in javnim prevozom.

Slovenija je naravnost idealna dežela za uporabo osebne 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 osebne 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 osebne 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 krajino 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 segmentih 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 raznovrstno izkušnje na več različnih avtocestnih odsekih, premalo.

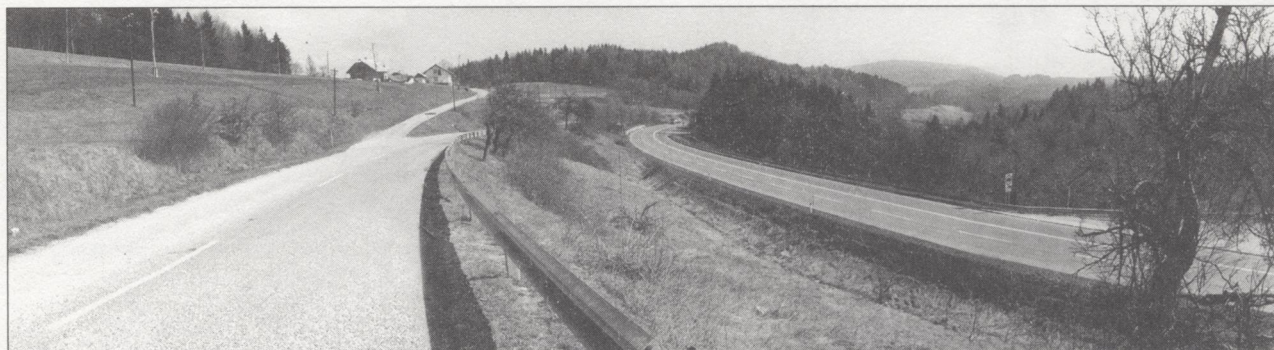
2. Problematika

Prispevek prikazuje predloge za krajini in urbanemu prostoru prilagojeno lociranje in oblikovanje AC. Gre za ideje, ki jih kot inter-

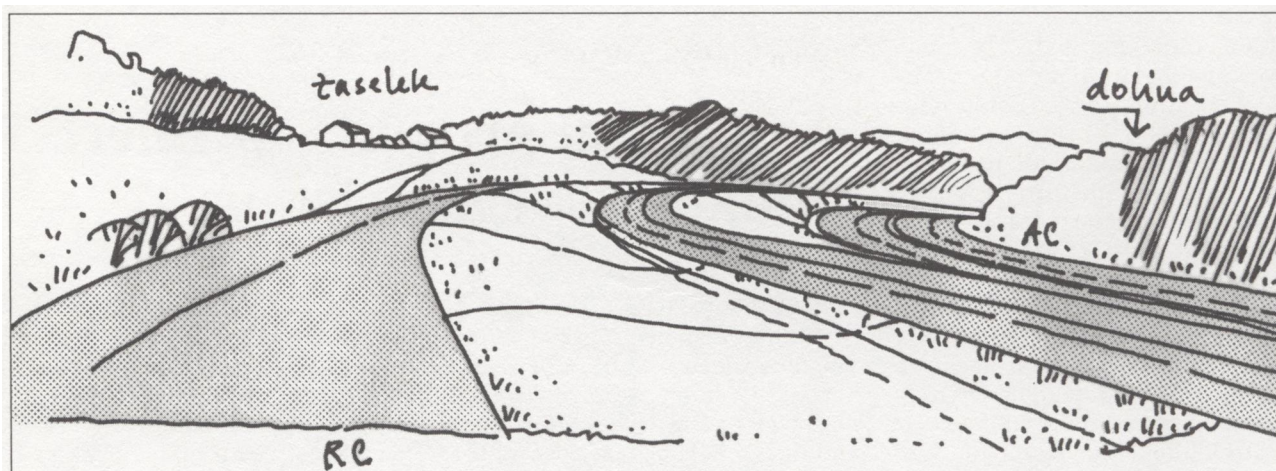
disciplinarna skupina pripravimo prek ugotovitve problema, prostorskih lokalnih in regionalnih analiz do grafičnih prikazov in utemeljitev. To so šele konceptualni predlogi, bolj detajlne rešitve bodo v kasnejših fazah verjet-

no predlog javnih arhitekturnih natečajev oziroma konkretnjših oblikovalskih naporov.

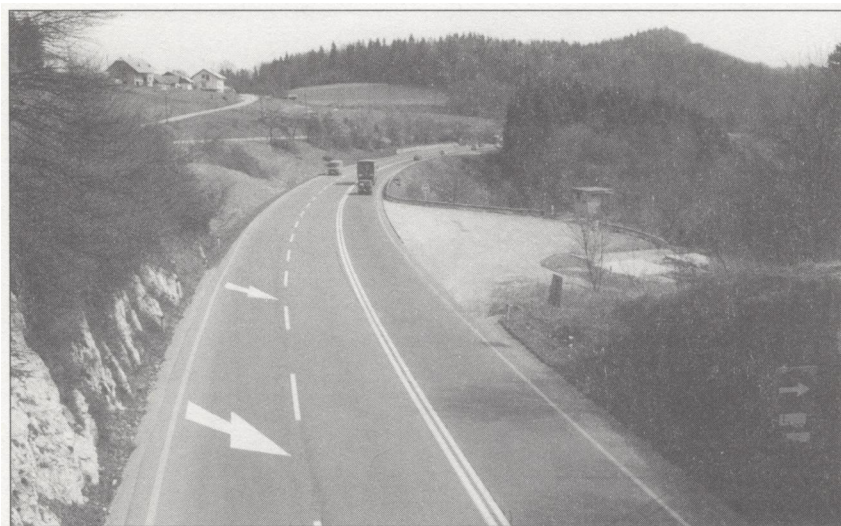
Pripravljalci študije na posebej kritičnih točkah prehoda AC v prostoru utemeljujemo ponoven



Slika 1: Obstoječe stanje – vzporedni cesti pri Medvedjeku; levo (zgoraj) regionalna in desno (spodaj) tri-pasovna magistralna



Skica 1: Obravnavani idejni potek avtoceste, ki ohranja obe obstoječi cesti in v dolini dodaja avtocesto, kar v neurbaniziranem prostoru rezultira kot obsežna „cestna krajina“



Slika 2: Pogled na tri-pasovno magistralno cesto z nadvoza

razmislek o idejnih potekih tras in predlagamo variantne rešitve posameznih konfliktnih točk. Predlogi, ki jih v nadaljevanju kratko in primerjalno predstavljamo, so v svetu in pri nas (na predhodnih odsekih, ki jih še ni zajel val varčevanja) povsem običajni.

Temeljno vprašanje prispevka je, kako uspešno se lahko alternativne (navadno izvedbeno in finančno bolj zahtevne) prostorske rešitve soočajo z inženirskimi in investicijsko bolj sprejemljivimi. Končna rešitev mora biti vedno kompromis, vendar bosta razprava in utemeljevanje idejnih rešitev morda zanimiva za strokovno javnost.

3. Posebnosti obravnavanega avtocestnega odseka

Za odsek od Višnje Gore (kjer se zaključi sedanja AC) do Biča je že sprejet lokacijski načrt, ki predlaga izrabo sedanje magistralne ceste (v nadaljevanju M1) za AC. V tem delu je pokrajina bolj blago valovita, delno ravninska, vasi ali mest pa v ožjem vplivnem območju M1 ni. Rešitev, ki uporabi in razširi ter prilagodi M1 za AC, je tu smiselna in sorazmerno preprosta.

Ponavljjanje tega principa po trasi proti jugovzhodu pa povzroči nemalo prostorskih problemov, saj se takoj za Bičem M1 vzpne v preval Medvedjek in se po reliefno zelo drobno strukturiranem gričevnatem terenu pomika proti Trebanjski dolini.

Preprosta razširitev magistralne ceste ni mogoča, saj obstoječi višinski in horizontalni elementi ne ustrezajo. Gre torej bolj za porabo obstoječega koridorja, kot za dobesedno uporabo M1. Pri izkoristku prostora M1 se spreminjajo mikro poteki, nivelete, radiji, potrebne so poglobitve na eni strani in obsežna nasutja na drugi, da bi se gričevnat teren prilagodil zahtevam AC.

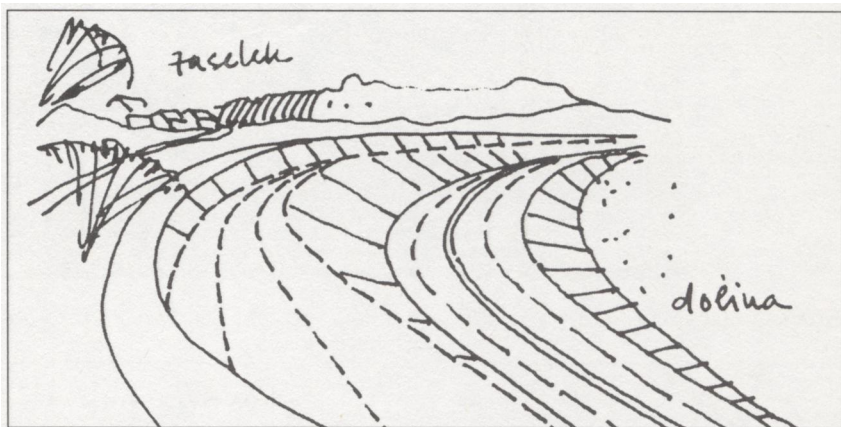
4. Primerjalni prikaz vrednotenih idejnih potekov tras z našimi variantnimi predlogi

Kilometer za Bičem predvidena AC naleti na dva reliefna grebena (prevoj prek Medvedjeka) ter se takoj za tem z obsežnim nasipom spusti po pobočju. **Ocenili smo, da je to prvi ambient, ki ponuja možnosti različnih pristopov k rešitvi** (slika 1).

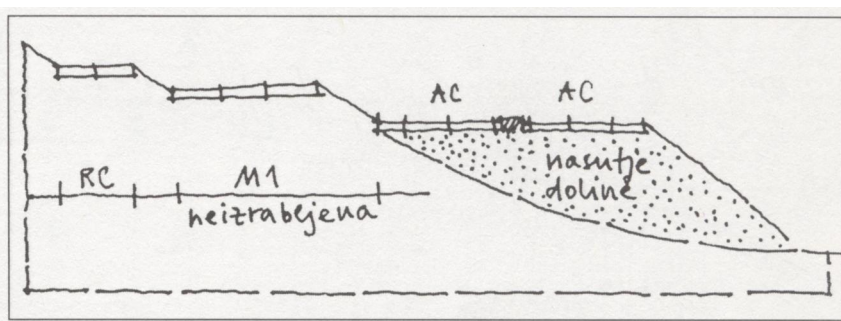
V idejnem poteku je kvalitetno predvidena rešitev s pokritim vekom namesto globokega vseka, za nadaljevanje trase AC po brežini, ki naj bi jo zasuli globoko po doli-

ni (sk. 1, 2, 3), pa predlagamo razmislek o vsaj dveh drugačnih rešitvah, ki sta prikazani v sk. 4 in 5.

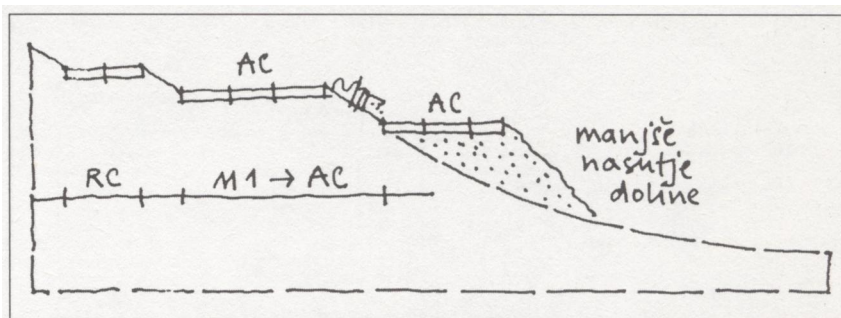
Trasa se približa Trebanjski dolini pri Pluski, kjer smo obravnavali predlog globokega vseka med dve-



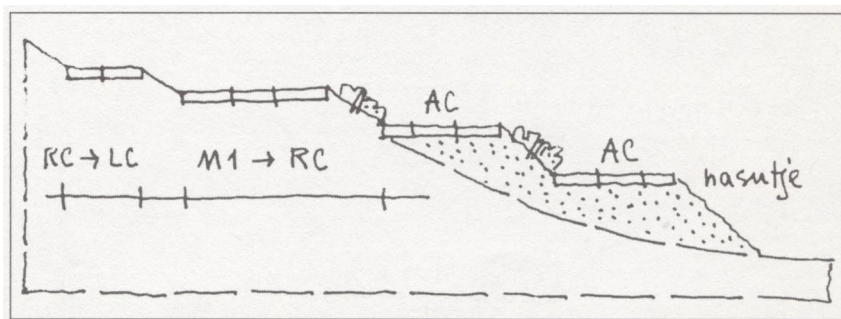
Skica 2: Simulacija vrednotenega idejnega predloga



skica 3: skici 2 pripadajoč prečni prerez



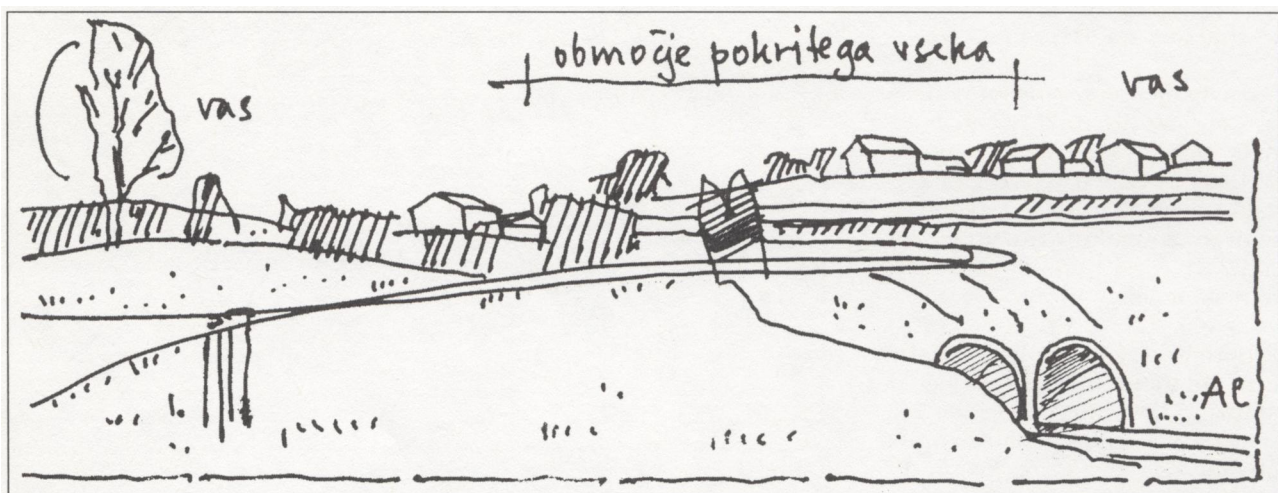
skica 4: naš predlog z ohranitvijo regionalne ceste, izrabo magistralne ceste za en pas avtoceste in deniveliran drugi pas avtoceste v dolini, ki zahteva manjše nasutje



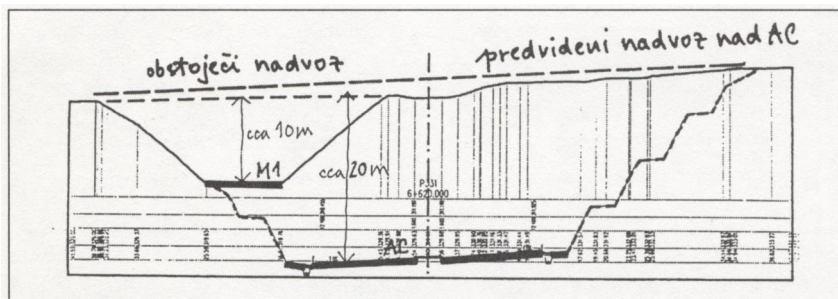
skica 5: variantni predlog – regionalna cesta postane lokalna, sedanja magistralna cesta regionalna, v dolini se izvedeta denivelirana pasova avtoceste



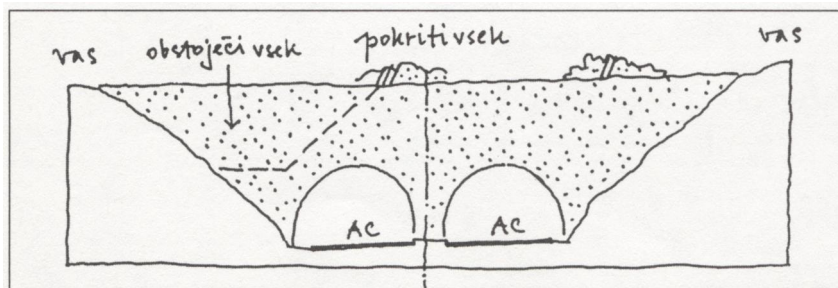
Slika 3: Obstoječe stanje – nadvoz z regionalno cesto nad vsekom za magistralno cesto med vasema pri Pluski



Skica 6: Simulacija istega prostora v primeru izvedbe pokritega vseka, ki ga predlagamo namesto globokega vseka



Skica 7: Shematski prečni prerez s prikazom obstoječega vseka, ki je bil zgrajen za potrebe magistralne ceste in predvidenega vseka, ki bi bil potreben zaradi avtoceste



Skica 8: Simulacija istega prečnega prereza v primeru izvedbe pokritega vseka

ma vasema. Dvajsetmetrski obojestranski vsek je relativno groba rešitev, poleg tega pa „obvisita“ vsaka na svoji strani dve vasi, po tem posegu sicer povezani z nadvozom za regionalno povezavo.

Prostor ocenjujemo kot naslednji ambient, ki je priložnost za drugačen pristop k rešitvi. Ponuja se možnost pokritega vseka z renaturacijo nasutja ali/in dopolnitvijo urbane strukture med vasema po novo pridobljenem prostoru, ki omogoča tudi elegantno speljavo regionalne ceste.

Obstoječe stanje, prerez obravnavanega vseka in naš predlog pokritega vseka so prikazani v nadaljevanju na fotografijah in skicah.

V Trebanjsko dolino obravnavana trasa AC vstopi prek naravne reliefne zožitve doline, ki jo v primeru dolinskega poteka prizadene z globokim enostranskim vsek

in nasipom doline pod vasjo Breza ali pa se pri pobočnem poteku variantno umakne južno v pobočje v tunel.

Gre za še en ambient, kjer bi bila nujna subtilnejša obravnava zahtevnega prostora. Ob tehtanju načeloma dveh (v bistvu štirih) variant predlagamo južnejšo, ki se umika v tunel.

Obstoječe stanje in primerjava obravnavanih variantnih potev AC po dolini oziroma pobočju sta prikazana v nadaljevanju na skicah.

V ožjem območje trebanjske doline gre v osnovi za dva variantna poteka tras: za potek AC po koridorju M1 v dolini oziroma za umik trase v osojno gozdno pobočje. Dolinska trasa ima preprosto ravninski potek, povzroča pa nemalo težav zaradi posegov v varovana območja gradu, potoka Temenice in zaradi posegov v urbano strukturo, ki so delno neposredni, predvsem pa posledični, saj AC prereže funkcionalne povezave mesta v dolini z zalednimi vasi na pobočju na jugu. Pobočna različica se umika prej naštetemu, s svojim znižanim potekom pa prizadene reliefno ranljivo osojno gozdno pobočje južno od mesta.

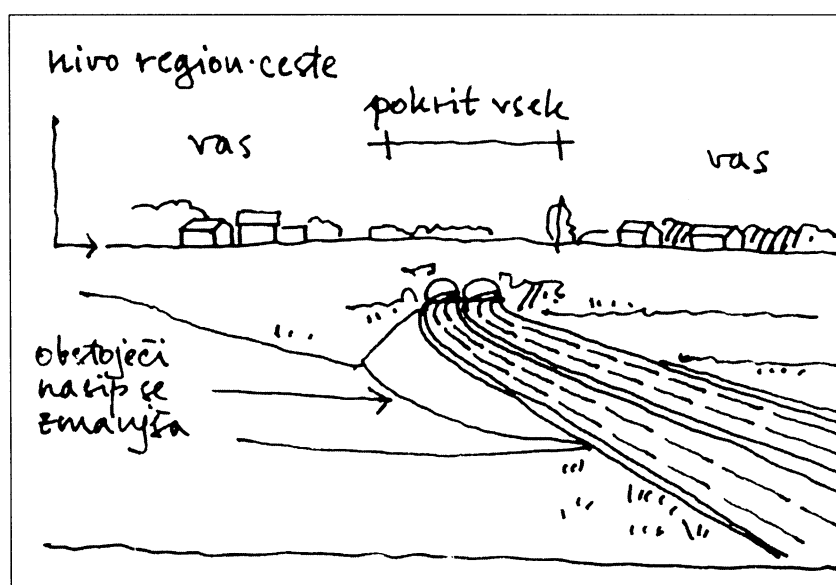
Gre za najpomembnejši prostor na celotnem odseku, ki zahteva kvalitetno in celovito prostorsko obravnavo ter dobro oblikovanje variante, ki bo izbrana.

Za izbrano varianto bo potrebno poiskati detaljne ukrepe za izboljšave. Načelno pa je treba dolinsko varianto obravnavati in oblikovati tako, da bo integrirana v mestni prostor, da bo reševala vse spremembe, ki jih povzroči, pobočna (po drugi strani) pa bo morala biti locirana in oblikovana v večjem soglasju z gričevnatim terenom, ki ga (kakršna je predlagana sedaj) nepopravljivo rani.

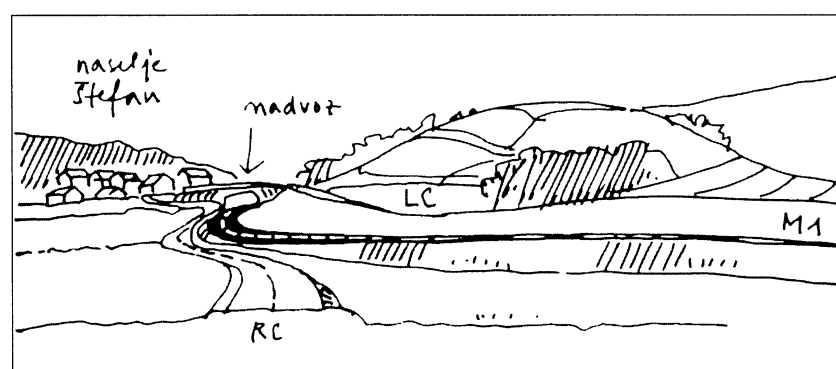
Različne variante imajo tudi drugačen širši, regionalen vpliv na prostor in občino, kar smo preverili v nalogi Strokovne podlage za



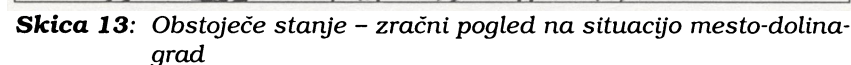
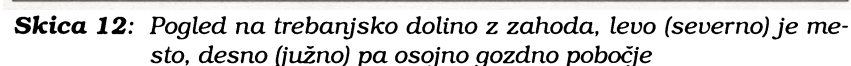
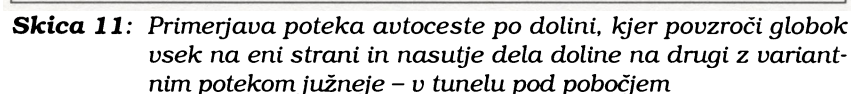
Slika 4: Obstoječe stanje – pogled na obe vasi z vsekoma za regionalno cesto med njima iz nasprotne, trebanjske smeri



Skica 9: Simulacija istega prostora v primeru izvedbe pokritega vseka, nivo regionalne ceste se zravna, pridobi se prostor med vasema



Skica 10: Obstoječe stanje – pogled na vstop v trebanjsko dolino pri Štefanu



spremembo UZN Trebnje (vir šte. 9), ki je potekala vzporedno s Študijo vrednotenja AC. Tematika Trebanjske doline ima za seboj tako obsežno podatkovno bazo, razmišljanje in obsežno razdelavo razvojnih scenarijev za vse različne rešitve oziroma poteke AC, da bi lahko bila predmet svoje predstavitve, morda na istem mestu – vendar ob drugi priložnosti.

V grafičnih prilogah zato prikazujemo različne variante poteka AC in pogled na obstoječe stanje v dolini, ki jo določa poplavlni del potoka Temenica z mestom na njegovem levem bregu in gradom na desnem. Dolina je vzdolžno intenzivno izrabljena za vzporedne infrastrukturne vode (ceste, železnica...).

5. Zaključno mnenje

Če se država resnično usmeri v varovanje obstoječih naravnih in kulturnih kvalit, bi morala to upoštevati v vseh segmentih, ki vplivajo na njeno (prostorsko) podobo.

Upoštevatí je treba tako umestitev ceste v občutljivo krajino, kot tudi njeno oblikovanje in prijetnost za vožnjo. Nedopustni so odpiranje prostorskih ran in razgaljenje reliefa ter tudi neprimeri posegi v strukturo poselitve, posledica česar je težko popravljivo prizadeti naravni in urbani prostor.

Namesto takšnih je smiselno iskati rešitve, ki (čeprav investicijsko zahtevnejše) ponujajo več kvalit, saj se prilagajajo krajini, naseljem, se izogibajo prostorskim konfliktom; odpirajo poglede, kjer pokrajina to dovoljuje, in po drugi strani zapirajo cesto v tunel, pokrit vkop, pobočje, kjer bi drugačne rešitve prizadele pokrajino, naselja, funkcionalne prostorske povezave ali morda negativno vplivale na regionalni prostorski razvoj.

Liljana Jankovič, dipl. inž. arh., Topos,
d.o.o., Novo mesto

Opomba

- ¹ Projekt znotraj podjetja Topos vodi-va z Dušanom Grando, kontinuirano in tesno sodelujemo s prof. mag. Vladimirjem Bracom Mušičem, sodelavcem za področje urbanega in regionalnega razvoja in s mag. Jelko Hudoklin iz podjetja Acer za področje celovitih presoj vplivov na okolje. Celotna skupina poleg delnih prispevkov sodeluje tudi pri končnih odločitvah in predlogih. Nalogo pripravljamo v povezavi in stalnem strokovnem dialogu z našim naročnikom, Ministrstvom za okolje in prostor, Uradom za prostorsko planiranje.

Literatura:

Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije: 4. slovenski kongres o cestah in prometu (zbornih referatov), Portorož, oktober 1998.

Gospodarski vestnik: Avtoceste, leto XLVII, oktober 1998.

Mušič, Vladimir Braco: Variantni poteki avtoceste na območju mesta Trebnje kot urbanistični, krajinsko-varstveni in spomeniško-varstveni problem, Ljubljana, februar 1998.

Mušič, Vladimir Braco: Avtocesta – krajina – selišča, prispevek vrednotenju vpliva bodoče avtoceste na krajino med Korenitko in Štefanom pri Trebnjem, Ljubljana, april 1998.

Oblikovanje avtocestnega prostora: mednarodni seminar (zbornik) Portorož, 1994.

Preveritve sprememb prostorskih razvojnih usmeritev zaradi vplivov variant potekov avtoceste na območje Trebnjega kot del strokovnih podlag za spremembo in dopolnitev urbanistične zasnove Trebnjega, Topos, d.o.o., Novo mesto, april 1998.

Spremembe in dopolnitve nacionalnega programa izgradnje avtocest v republiki Sloveniji (NPIA-A), Ur. list RS, št. 41/98.

Študija variant poteka AC na odseku Bič-Hrastje, vrednotenje AC na pododseku Bič-Pluska in variant trase na območju Pluske, Topos, d.o.o., Novo mesto, maj 1998.

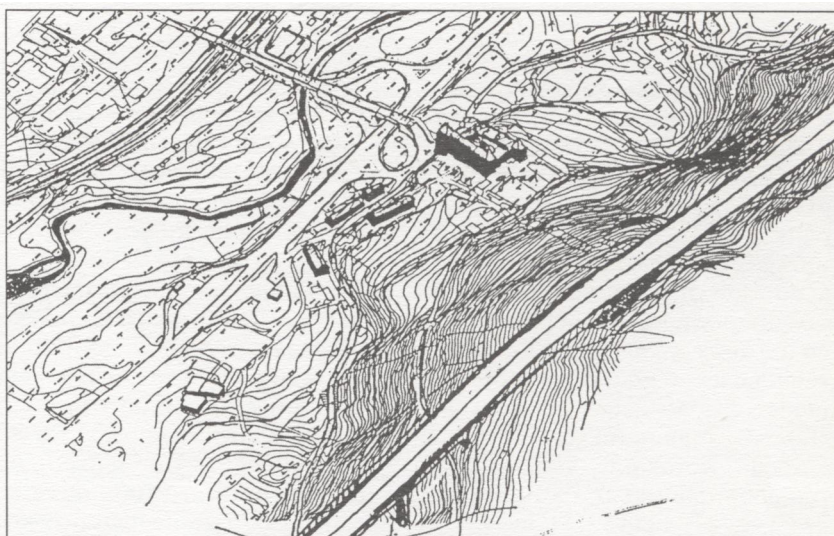
Študija variant poteka AC na odseku Bič-Hrastje, vrednotenje trase AC na pododseku Pluska-Ponikve, Topos, d.o.o., Novo mesto, sept.-okt. 1998 in vse druge študije ter gradiva, ki sta jih upoštevali slednji dve študiji.

Urbanistično-krajinska izhodišča za kompleksno projektiranje avtoceste na območju Novega mesta in Trebnjega, Urbanistični inštitut, Ljubljana, 1993. URBANI IZZIV: Infrastruktura, letnik 9, št. 1, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana 1998.

Fotografije in skice Liljana Jankovič



Skica 14: Prikaz poteka dolinske različice AC na območju pri gradu



Skica 15: Prikaz poteka pobočne različice AC na območju pri gradu



Skica 16: Prikaz poteka vmesne različice AC (za gradom) na območju pri gradu