

Avtoceste so tu

Author(s): Vladimir BRACO MUŠIČ

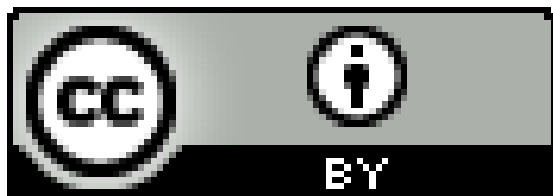
Source: *Urbani Izziv*, december 1998, Vol. 9, No. 2, Urbanizacija in varstvo okolja /
Urbanisation and Environmental Protection (december 1998), pp. 66-70

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180095>

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 content 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>
./



JSTOR

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

Vladimir BRACO MUŠIČ

Avtoceste so tu

Nekje ob koncu prve petletke tretjega tisočletja bo dokončan program izgradnje osnovnega skeleta slovenskih avtocest ali t.i. "avtocestnega križa" z razcepljenima krakoma med madžarsko in avstrijsko mejo ter Sežano in Koprom ter krakom, ki povezuje Karavanški predor z mejnim prehodom Obrežje na hrvaški meji. Sestavni ali dodatni del programa so tudi obvoznice pri obeh največjih in še nekaterih drugih mestih, nekaj priključnih cest in 'oprema', med katero sodijo parkirišča s počivališči in črpalke za gorivo s potrebnimi storitvami in seveda cestninske postaje ... Ob izvajanju tega programa, ki si je po pravici pridobil naziv "nacionalnega projekta" ali celo (morda malo manj upravičeno) "projekta stoletja", se je odprlo veliko resnih vprašanj o drugih prvinah prometne infrastrukture v državi, med katerimi velja posebej poudariti problem modernizacije železniških prog, slabosti regionalnega cestnega omrežja, vprašanja kompleksne prometne politike in ne nazadnje probleme prometa v mestih.

V zagonu izvajanja "projekta stoletja", ki ga vodi učinkovita centralizirana družba z močno razvitim smislom za svoj javni imidž, npr. s slovesnimi otvoritvami vsakega, tudi najmanjšega pododseka posebej, je bilo in je še vedno slišati tudi disonantne tone. Razumljivo. Projekt so bili začeli drugi, svoj lonček pristavljajo politične stranke, nekatere tehnične rešitve najtežjih odsekov so zelo drage, posegi v prostor pa zelo vidni ... Absurdni akcenti nekaterih polemik, ki so poudarjale, da gradimo avtoceste bolj za tuji tranzitni prevoz kot pa za lastne potrebe, so vse tišji in se izgubljajo v hrupu vsedržavnih priprav za vsakršno vključevanje v Evropo in temu primerno vključevanje naših avtocest v kontinentalne kori-

dorje, ki imajo včasih prav bizarne oznake, npr. 'Barcelona-Kijev' (verjetno kot oznaka etapne realizacije nekega bolj smiselnega koridorja med prometnim težiščem Iberskega polotoka in osrčja Rusije)... Naše avtoceste moramo videti kot pospešeno povezovanje prometnih omrežij zahodne in vzhodne Evrope, zlasti tistih delov Srednje Evrope, ki so skoraj 50 let, od konca velike vojne pa do padca Berlinskega zidu, živeli zelo ločeno.

Natanko pred 40 leti je nestor slovenskih geografov, akademik dr. Anton Melik, v *Naših razgledih* (22. novembra 1958) zanosno zapisal: "Velika cesta bratstva in enotnosti jugoslovanskih narodov v sektorju, ki drži čez Dolenjsko, je zgrajena do kraja in motorizirani vozovi lahko tečejo po njej iz Ljubljane do Zagreba in Beograda." V članku s stremljivim naslovom DOLENJSKA AVTOSTRADA, je Melik v svojem imenitnem, rahlo arhaičnem jeziku posebej poudaril, da smo cesto zasnovali in zgradili popolnoma sami medtem ko je "...stara železnica med Beogradom, Zagrebom in Ljubljano ...nastajala še v starih, docela drugačnih časih, ...po tuji volji, po zamislih tujih načrtov, ki so hoteli zadovoljiti tuje potrebe po tujih konceptih, za tuje, ne naše koristi". Če prizanesljivo preskočimo takrat aktualne ideološke in politične formulacije, pa ne smemo prezreti, da je veliki geograf dal primeren poudarek tudi **regionalnemu razvoju** Dolenjske, "...ki je prav posebno potrebna gospodarskega napredka". V isti številki takratne arhitekturne rubrike *Naših razgledov* pa so bili natisnjeni še drugi priložnostni članki. Članek TRAK, ZRASTEL S POKRAJINO je bil posnetek razgovora s profesorjem Borisom Kobetom, ki je bdel nad "estetsko stranjo" ceste. Zapisal ga je "bp" (znani novinar in sourednik NR, Bogdan Pogačnik). Tretji članek pod naslovom MAGISTRALA in s podnaslovom "Hrbtenica velike prostorske kompozicije v luči spomeniškega varstva" je napisal profesor Marjan Mušič in ga ilustriral s skicami izvedenih ali na-

črtovanih (in nikoli izvedenih) predstavitev kulturne dediščine. (Grad Otočec je bil obnovljen, rimski pristan pod Belo Cerkvijo, prezentiran 'in situ', je danes zaraščen in komaj viden, lapidarij pod Hmeljnikom s sledjo rimske ceste in drugimi najdbami ni bil uresničen...) V četrtem članku je prispeval "Nekaj urbanističnih misli" Marijan Bohinc. Naj citiram zaključni odstavek njegovih razmišljanj: "Povprečna potovalna hitrost 80-100 km na uro na novi cesti bo neverjetno skrajšala zvezo med Ljubljano in Zagrebom. Mesto prejšnje hitrosti, ki verjetno ni mogla biti dosti večja od 40 km na uro, bo čas potovanja skrajšan za celih 100 %. Slabi dve uri mirne, neutrudljive, tihe vožnje čez Dolenjsko, z njenimi nedotaknjenimi naravnimi lepotami, mimo slikovitih starih gradov, naselij, ob najzanimivejših razgledih, bosta ob izrednem estetskem doživetju povezala Ljubljano - Zagreb. Vpliv avtoceste na razvoj teh dveh mest bo gotovo pomemben v obsegu in oblikah, ki jih morda še ne slutimo." Članke (predvsem razgovor s prof. Kobetom) spremljata še dve lepi perspektivni risbi Kobetovega sodelavca, arhitekta Toneta Rusa: motiv krajinske ureditve nove 'avtoceste' med Grosupljem in Pečjo in dela ceste v bližini Grosupljega, kjer je prikazan tudi nadvoz, ki veže vas Potok z Grosupljem.

Naj temu, takorekoč jubilarnemu spomenu dodam še dva drobna osebna spomina: prvega v zvezi s srečanjem z glavnim (?) projektantom 'avtoceste', ing. Jankom Tavzesom, ki ga je za nas, mlade sodelavce, priredil 1960. leta prvi direktor Urbanističnega inštituta SRS, ing. Lojze Rojec, in drugega, ki temelji na dogodku iz kriznega leta 'gospodarske reforme' leta 1965. Takrat smo predstavniki strokovnih društev obiskali predsednika vlade, da bi ga opozorili na pomanjkanje projektantskih naročil in na možnost, da bi se projektanti z vladno pomočjo, pravočasno lotili projektiranja avtocest, "...ki jih bomo zagotovo morali začeti graditi okrog leta 1970..." Predsednikov odgovor je

bil kratak: "Projektanti, ki nimajo dela, naj kar gredo v Nemčijo!" S pripravi na graditev prvih pravih avtocest pa smo v resnici začeli v zgodnjih 70-tih letih... Srečanje z ing. Tavzesom pa je pokazalo, da so se naši projektanti sicer zgledovali po nemških "Autobahnih", vendar pa so tudi že poznali sočasne ameriške in druge izkušnje. Obe drobni in obrobni osebni spominjanji sta se mi, ob kasnejših izkušnjah z velikimi projekti mestne graditve, vtisnili v spomin zaradi zahtevnosti in dolgotrajnosti tehničnih in drugih priprav na izvajanje velikih projektov. Gospodarnost gradnje se kaže v skrbni pripravi in hitri graditvi.

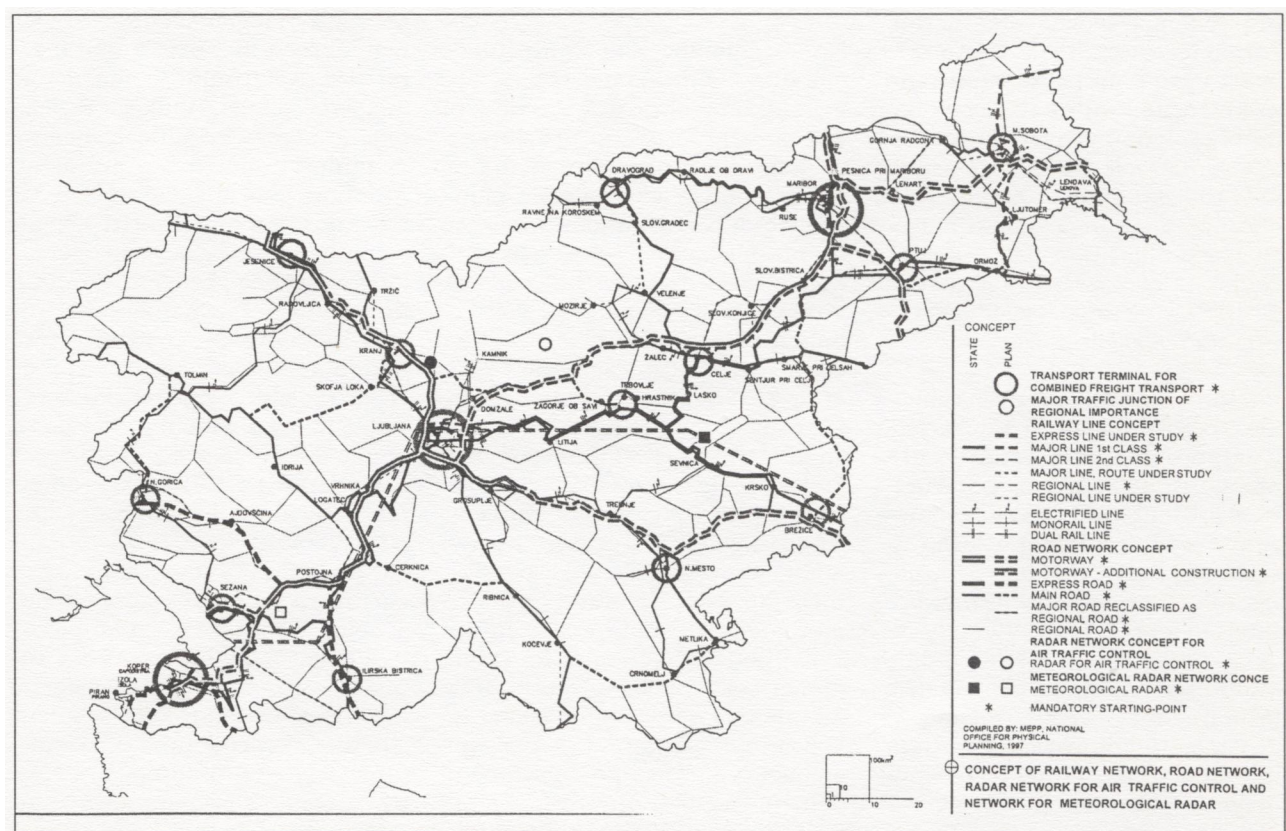
Cesta M1, kot danes imenujemo nekdanjo avtocesto bratstva in enotnosti, je bistveno pospešila razvoj Dolenjske. Učinki na razvoj industrije in drugih dejavnosti v Novem mestu so znani. Zanimivi pa so tudi naslednji podatki: Ivančna Gorica, ki je od 1869. leta do konca druge svetovne vojne zrastle z 61 do nekako 100 prebivalcev, je imela ob popisu leta

1961 že 423, 1971 že 570, 1981 že 1.014 in leta 1991 že 1.363 prebivalcev. (Povprečna letna rast prebivalstva je bila po zgraditvi ceste 5,07!) Podoben učinek, ki sta ga krepila industrijski razvoj in porast življenjske ravni, a tudi porast števila motornih vozil, je viden tudi v Trebnjem, ki je imelo leta 1931 7.124 prebivalcev, leta 1961 pa že 10.878. (Ob popisih 1971 : 15.472; 1981 : 19.741; 1991 : 22.333.)¹ Melik in Bohinc sta imela prav, čeprav sta zapisala le splošno razvojno napoved, ki je bila v takratni svetovni teoriji že znana in preskušena, predvsem pa povezovana z nezadržnim razvojem procesa urbanizacije.

Tako sem prišel do prvega vprašanja, ki se vse bolj odpira ob izteku našega sedanjega 'projekta stoletja' in ki ga zaradi tega želim nekoliko problematizirati.

Izgradnjo in nadaljni razvoj sistema avtocest in njihovega učinka na splošni razvoj Slovenije obravnavajo **v kontekstu regionalnih in urbanih vplivov** predvsem t.i.

strateške primerjalne študije variant, ki jih, v delitvi dela z Ministrstvom za promet in zveze, naroča Urad RS za prostorsko planiranje pri Ministrstvu za okolje in prostor, izdeluje pa z javnim razpisom izbran krog urbanističnih zavodov ali podjetij. V običajni strukturi elaboratov ali bolje konvolutov specialističnih prispevkov se poglavja vrstijo, skladno s projektnimi nalogami, nekako takole: *opis variant, primerjalna analiza variant z vplivi na regionalni in urbani razvoj, gradbeno-tehnična, prometna in ekonomska primerjava variant, vplivi na okolje, družbeno sprejemljivost in sintezno vrednotenje*. Na podlagi recenziranja in primerjalne kritične analize 7-10 ² študij, ki so služile vrednotenju, ocenjevanju in izbiri variant, lahko ugotovim, **da sta tako regionalni kakor tudi urbani vidik vplivov obravnavana zelo na splošno**. Pri tem je regionalna razsežnost še na slabšem, ker pri nas danes ni regionalnih analiz ali celo regionalnih planov, z izjemo določenega števila kazalcev (ne)razvitosti regij, ki bi jih občine



Sinteza karta sedanjih in načrtovanih komunikacij v Sloveniji (vir: UPP, MOP, 1998)

in država uporabljale pri odločanju o subvencioniranju družbenih dejavnosti ali o socialnih transferjih, npr. na 'demografsko ogrožena območja'. Vrh tega je z razpadom sistema družbenega planiranja zamrlo razvojno programiranje v podjetjih ali pa morebitni programi niso dostopni javnosti zaradi tržne konkurence.

Preučevanje vplivov na urbani razvoj se v glavnem omejuje na poudarjanje **izboljšanja dostopnosti** in s tem na verjetno boljšo povezanost gospodarskih in drugih dejavnikov v vplivnih območjih naselij in mest. V gosteje naseljenih delih prostora ali na obrobju mest pa je to preučevanje oteženo zaradi merila, v kakršnem so izrisani idejni načrti variantnih tras. Res je, da gre večinoma za merilo načrtov 1 : 5000, vendar pri tem tudi za risbo na geodetski podlogi, ki ne vsebuje nikakršnih opredelitev bodoče namenske rabe tal. Obstoječi urbanistični načrti oziroma 'prostorski deli družbenih (in dolgoročnih) planov' so v elaborate vpeti kot ilustrativne priloge, pomanjšane na drobnejša in praviloma neoznačena merila. Zaradi tega je tudi zelo **težko razbrati vplive na prvine naravne in kulturne krajine**. V okviru podrobnejših obravnav variant je bilo na usklajevalnih sestankih med projektanti avtocest, urbanisti in krajinskimi arhitekti mogoče vsaj v najkritičnejših primerih pridobiti prikaz trase v merilu 1 : 1000, vendar spet zgolj na geodetskih podlogah...

V takih okoliščinah sem že velikokrat predlagal, **da bi bilo treba (vsaj) v obstoječih ureditvenih območjih mest hkrati z naročilom projektiranja avtocest naročiti tudi novelacijo urbanistične zasnove** in/ali drugih ustreznih urbanističnih aktov. Povsod, kjer se je to zgodilo (ali sta akciji naključno sovpadli), je bilo multidisciplinarno strokovno delo lažje in zanesljivejše (npr. v primerih Maribora, Novega mesta in morda še kje). Ponekod so pomagale urbanistične delavnice ("Obala", "Posavje", "Novo mesto") ali intenzivni seminarji, organizirani

v okviru podiplomskega študija (IPŠPUP). Ta oblika dela je bila npr. (verjetno) koristna pri delavi projekta za pododsek ljubljanske vzhodne obvoznice, v širšem območju Bizovika.

Med urbaniimi vplivi avtocest so posebej **pomembni dolgoročni vplivi v območjih nastajajočih križišč, vozlišč in predvsem priključkov na mesta ali somestja**. Iz teorije je znano, da se v takih območjih pojavljajo nova žarišča urbanizacije, ki se formirajo okrog regionalno pomembnih mestnih funkcij, ki zaradi dostopnosti, vidnosti in razpoložljivega prostora iščejo take lokacije. **Zunajmestnemu nakupovalnemu središču sledijo zabavne in rekreacijske storitve, turistične in poslovne dejavnosti ter končno tudi stanovanja**. V primerih večjih mest oziroma mest z večjimi historičnimi jedri, ki so postala tudi jedra 'osrednjih poslovnih območij' (CBD), pomeni tak razvoj funkcionalno odmiranje središč, stihijski razvoj delov predmestij in druge problematične pojave.

Na spremembe v notranji funkcionalni strukturi mest, ki obsegajo tako preobrazbo rabe tal kakor tudi preobrazbo prostorske organizacije, vplivajo različni dejavniki – ne le avtoceste s svojimi vozlišči v periurbanem prostoru ali prometna gneča v starih središčih mest, temveč tudi novosti v tehnologiji trgovine, poslovnih dejavnosti ipd. Pri mestih določene velikosti (vsekakor nad 100.000 prebivalci) se tvorijo in zdaj intenzivno preobražajo tudi 'mikrozone' istovrstnih dejavnosti (kolokacijski faktor) itd. Nastajajo tudi multifunkcionalne koncentracije urbano-centralnih dejavnosti, 'konvencionalni' (segregirani) zoning pa se umika 'performančnemu', programsko funkcionalno večplastnemu. Ne vidim pametnega razloga, da bi nas morale te spremembe presenetiti, ker smo urbanisti nanje opozarjali že dovolj zgodaj.³ V citiranem delu je, med drugim, omenjena tudi raziskava, ki smo jo v Urbanističnem inštitutu naredili že

daljnega leta 1963, ko se je pri nas prvič pojavila ideja lociranja regionalnega nakupovalnega središča na Jeperci. S pomočjo švedskega strokovnjaka smo obdelali več variant skladnejših rešitev, ki ne bi prizadele niti središča Ljubljane niti Kranja in ki so upoštevale tudi potrebe tistega dela prebivalstva, ki je "transportation under-privileged" in je zaradi tega navezano na javna prevozna sredstva. (Takih ljudi je bilo npr. v 'avtomobilskem Detroitu' leta 1970 kar 42 %!)

Obstajajo pa seveda razlogi, da je npr. v Ljubljani prišlo do nekakšnega presenečenja za urbaniste z 'malim mestom velikih nakupov' (BTC), in sicer v nekdanjih Javnih skladiščih, ki so po osamosvojitvi Slovenije izgubila svojo izvirno funkcijo 'preddverja' gospodarstva nekega veliko širšega državnega prostora. Zdaj tam, bolj ali manj nemočni, opazujemo že značne posledice: pojav in širitev zabavišč, razpis za gradnjo velikanske pisarniške stolpnice itd. Lokacijska odločitev v zvezi z razvojem BTC et. al. je bila v načelu pravilna in logična – ob avtocestnem obroču in z razsežnimi možnostmi parkiranja. Vendar so se (ne)planerji tega in takega razvoja močno ušeli. Priključek mestne vpadnice (Šmartinske ceste) na AC obroč je neadekvatno semaforizirano diamantno križišče, alternativne cestne povezave (Letališka cesta) so pretesne, zunanji, predvsem pešcu namenjeni prostor je povsem neartikuliran, neudoben in celo nevaren, predvsem pa oblikovalsko zanikern. Stihijski urbanistični razvoj pa se konec koncev, kaže že tudi v pomanjkanju parkirišč ob prometnih konicah... 'Zgodba o uspehu' BTC (v kateri se je, kako zanimivo, prejšnja ljubljanska upravna garnitura odrekla ponujenemu sodelničarstvu, ki bi lahko pomenilo tudi večji vpliv mesta na stihijske urbanistične procese) je kot nalezljiva bolezen. Tudi drugod na mestnem obrobju so zrasli (in še rastejo!) nakupovalni centri, z velikim vložkom tujega kapitala in ne meneč se za velikost gravitacijskega območja in kupno

moč prebivalstva v njem. Površna primerjava že zgrajenih prodajnih površin in površin v gradnji z ameriškimi urbanističnimi standardi mi je pokazala približno 25-odstotni presežek. Podobne pobude in probleme pa vidimo tudi v drugih slovenskih mestih.

Posebno poglavje razmišljanj o vplivih avtocest (in postopnih izboljšav regionalnih in lokalnih cest ter javnega prevoza, pa tudi drugih tehnoloških inovacij v regionalnih in urbanih fizičnih strukturah) bi morali posvetiti tudi verjetnim **vplivom na tradicionalno razpršeno poselitveno strukturo Slovenije**, ki kaže izrazite posebnosti razvojnih sekvenc procesa urbanizacije: *urbana koncentracija > suburbanizacija > dezurbanizacija > reurbanizacija*. Pri tem drugem vidiku problematizacije aktualnih pojavov v našem prostoru zagotovo ne bi smeli prezreti napovedi velikih strukturnih sprememb v agrarni proizvodnji, ki bodo posledica agrarne politike Evropske unije, hkratnega socialnega razslojevanja tako na podeželju kakor tudi v mestih in verjetnih scenarijev krepitve glavnih urbanih 'razvojnih polov' Slovenije: ljubljanske metropolitanske regije, obalnega somestja, Maribora, gorenjskega (in verjetno tudi celjskega ter goriškega ali celo spodnjeposavskega) somestja ter Novega mesta. Menim, da bo v nekaterih od teh prostorskih entitet prišla do izraza *reurbanizacija*, pogojena z razvojem dveh najpropulzivnejših ekonomskih dejavnosti, 'proizvodnje znanja' (nova visokošolska in razvojno-raziskovalna središča) in turizma. Verjetno bodo naši zanamci živeli s krepitvijo poselitvene disperzije in hkrati s pojavom intenziviranja glavnih urbanih središč države, seveda v nemajhni odvisnosti od tekmujočih bližnjih urbanih središč v sosednjih državah ali v konstelaciji t.i. 'evroregij'.⁴

Med zasoplo prakso uresničevanja slovenskega avtocestnega projekta in obotavljajočim se uveljavljanjem našega urbanizma in prostorskega planiranja zeva razkorak, ki je po svoje razumljiv. Na

eni strani imamo opraviti z neizprosnim ritmom izvajanja gradbenih načrtov, na drugi strani pa s kompleksnimi prostorskimi soodvisnostmi in nekakšno 'deontološko' zazrtostjo stroke v verjetne prihodnosti... Obstajajo pa tudi poskusi premoščanja tega razkoraka in zanje se je zdel primeren trenutek ob jubilejnem spominjanju na 30-letno obdobje institucionaliziranega regionalnega prostorskega planiranja v Sloveniji letos poleti.⁵ Kar še zagotovo manjka, je sistematično razvijanje interdisciplinarnega strokovnega in znanstvenega dela, ki se bo moralo odraziti tako v napredku akademske izobrazbe, kakor tudi v napredku vloge, ki jo mora jo pri tem odigrati državni upravni organi in upravni organi lokalne, municipalne in še vedno neobstoječe regionalne samouprave (ali vsaj združenega reševanja komunalne problematike). Široko zastavljeno raziskovalno delo v okvirih 'Tancigovega' raziskovalnega polja *PROSTOR* ima vse manj finančne in institucionalne podpore in deli usodo nekdanjih urbanistično-planerskih zavodov, ki so se privatizirali, kadrovske razsuli ali lotili lukrativnejših nalog. Enega od vzrokov za tako stanje lahko iščemo tudi v slabo pripravljeni 'reformi' lokalne samouprave, ki poraja množico majhnih, parokializiranih občin, spremljajo pa jo tudi znani znaki partitokratizacije državne uprave, ki je že skoraj docela izgubila tudi zadnje ostanke pozitivno tehnokratskega *Civil Servica*, razvitega v zadnjih 20 letih po vzorih iz razvitih evropskih držav. **Česa vse ni mogoče navezati ob pojav in posledice dograjevanja avtocestnega sistema...**

Ob pregledu stanja, razvoja in uveljavljanja strok, ki spremljajo kompletiranje osnovnega skeleta slovenskega avtocestnega sistema, pa ne gre prezreti strokovnih dosežkov na področju **oblikovanja krajine**. Tu gre brez dvoma za svetlejše barve obstoječih razmer. 25 let stara šola za krajinsko arhitekturo je, ob siceršnjem ekološkem ozaveščanju družbe in konsekvntnih pojavih novih me-

todoloških paradigem, formirala relativno močno kadrovske bazo, ki tvori uspešno protiutež 'inženirski mentaliteti' pri projektiranju in presojanju novih avtocestnih odsekov in hvalevredno vplivajo (včasih tudi kot subjektivni izziv) na delo arhitekturno-urbanistične stroke. Menim, da je treba posebej poudariti uveljavljanje nove prostorsko-analitične metodike, širše in poglobljeno naravoslovno znanje ipd., kar vpliva tudi na 'naravno koalicijo' s hidrologi, inženirskimi geologi, biologi in drugimi naravoslovci pa tudi z družboslovci, ki so le stežka našli oporne točke svojega nastopa v tehniškem diskurzu, ki je nekoč dominiral v gradnji cest. Resnici na ljubo moram tudi povedati, da so že opazni znaki mehčanja in diverzificiranja gradbeniških in ekonomsko-gradbenih argumentov ter ne nazadnje vedno skrbnejše obravnavanje posebnosti političnega procesa, ki spremlja odločanje v vsakem velikem projektu poseganja v **omejen, olastninjen in lep prostor**. Pri tem pa ne gre pozabiti tudi pionirskega, zgodnjega, a ne prezgodnjega opozarjanja na potrebo širšega uveljavljanja varstvenih in oblikovalskih konsideracij pri projektiranju novih cest in njihovih relacij do bližnje naravne in kulturne krajine. Tu lahko obudim spomin na polemiko o neustreznem poteku trase primorske magistrale pri kraški vasi Petrinje v 50-tih letih, na Razgovor o nekaterih pomembnejših urbanističnih vprašanjih iz leta 1960, ki ga je ponatisnil Marjan Mušič v svoji knjigi *ARHITEKTURA IN ČAS* (Založba Obzorja, Maribor 1963) in v katerem povzema svoj koncept *vizualnega prostora* naših glavnih komunikacij kot prostora, ki terja posebno skrbno, načrtno in domiselno preoblikovanje, ter ne nazadnje prvega strokovnega posveta o cestah in krajini, ki ga je organiziral prof. Dušan Ogrin v 70-tih letih...

Ob dejstvu, da so avtoceste tu in ne glede na veliko resničnih in še več navideznih afer, ki so jih ob njih že ali pa jih še bodo odkrili, moramo z vidika dolgoročnega

mandata prostorsko-planerskih in oblikovalskih strok danes že razmišljati o neizogibnih nadaljevanjih 'projekta stoletja'. Najaktualnejša člena sistema, ki sta zaenkrat še prikrita z značilnim zunanjepolitičnim oziroma diplomatsko-pogajalskim konspiriranjem, sta avtocestni povezavi, ki predstavljata vitalni interes sosednje države Hrvaške (in ne le te, saj gre tudi za interese Bosne in Hercegovine, Italije, Srednje Evrope in še koga, npr. celo Grčije). V mislih imam najprej historično in geografsko utemeljeno povezavo Trst (Padriče)-Kozina-Reka, ki na višinskih kotah od okoli 350 do 650 m prečka slovensko ozemlje in predstavlja segment bodočega mediteranskega avtocestnega obroča, kljub (ali vrh) možnosti, da v tem obroču vidimo tudi območje Kopra.⁶ Na drugem mestu moram omeniti sicer kratko, a investicijsko sporno zvezo med južnimi predmestji Maribora, Ptujem in Macljem, torej zvezo med znamenito Phyrnsko pasajo in Balkanom oziroma Bližnjim Vzhodom.

Gre pa, dolgoročno gledano, še za veliko več tako v slovenskem, kakor tudi v evropskem interesu. Ob novelaciji Urbanistične zasnove Novega mesta in ob hkratnem obravnavanju avtocestnega odseka Bič-Kronovo, smo ponovno odprli vprašanje avtocestne (ali hitrocestne) povezave Koroške z Belo krajino, navezane na severu oziroma v Labodski dolini na avstrijski avtocestni sistem in na jugu nekje med Karlovcem in Gorskim Kotarjem na hrvaškega. Poglavitni pomen te ceste, ki bi morala potekati čim bolj direktno, od koroškega somestja (Slovenjgradec, Dravograd, Ravne), mimo Velenja in Celja proti osrčju Mirnske doline, Novem mestu in Beli krajini, vidim v pospeševanju gospodarske in vsakršne druge ustvarjalne interakcije med imenovanimi gospodarskimi bazeni ali regionalnimi središči, ki so danes povezani s slabimi cestami, ležečimi na srednjeveških trasah. Dosedanji odmev na ta predlog je presenetljiv⁷, zelo pozitiven pri ljudeh, ki so spo-

sobni dolgoročnega gledanja, in skeptičen pri ljudeh, ki se morajo podrežati pragmatični družbeni praksi, v kateri prevladujejo kratkoročni in ožji interesi. Mimogrede, kako ranljivo je naše "sekundarno" regionalno cestno omrežje in tudi nekatera mesta primarne sistema, so pokazale nedavne poplave.

V kontekstu nakazovanja novih nalog na ravni avtocest in hitrih cest seveda ne pozabljam *Keltike*, tj. povezave osrednje Slovenije s prometno izoliranim zahodnim delom države, ki so jo že drugi zelo prepričljivo utemeljevali, dalje prometnih rešitev hudih zagat v obalnem somestju, ki je sicer že v fazi recenzirane primerjalne študije variant, in seveda 'necestnih' nalog, kjer je vsekakor na prvem mestu (in pred vsem tem, kar sem našteval v zadnjem odstavku) **modernizacija slovenskih železnic** in uvajanje obmestnega in mestnega (tudi tirnega) javnega prevoza.

V splošni evforiji vključevanja naše prometne infrastrukture v evropsko omrežje in ob zelo vidnem napredku del na vseh gradbiščih zveni nenavadno, če rečemo, da bomo morali razmišljati tudi o **omejevanju motornega prometa**, zlasti osebnih voženj v smereh, na katerih bomo imeli ustrezno alternativo v kulturnem javnem prevozu. Podobno bo morala učinkovita državna prometna politika pospeševati uvajanje oprtnih tovornih vlakov. Rast števila osebnih vozil je zelo hitra. Samo v lanskem letu smo v Sloveniji kupili več kot 60.000 novih avtomobilov. Tega podatka ne odtehta podatek, da smo v Sloveniji po skupni površini asfaltiranih cest menda na drugem mestu v Evropi. Še posebej ga ne odtehta, če verjamemo (ameriškemu viru), da se 80 % vsega prometa pojavlja na 20 % cest, torej predvsem v mestih in somestjih, ki so hkrati največja žarišča onesnaženja okolja.

Prof. mag. Vladimir Braco Mušič, dipl. inž. arh., Ljubljana

Opombe

- ¹ Podatki iz *Krajevnega leksikona Slovenije*, avtorjev M. Orožna Adamiča, D. Perka in D. Kladnika, DZS, Ljubljana 1995.
- ² Število je podano v razponu med 7 in 10 recenziranimi elaborati, ker študij ni bilo mogoče v celoti premerjati.
- ³ Glej npr. Vladimir Braco Mušič, Ljubljana: *Mega Shops - Mega Hoax*, str. 37-40 v zborniku "Out-of-town shopping centres and trading estates - implications for traditional urban centres in Central and Eastern Europe", European Academy of the Urban Environment EA.U.E, Berlin 1998.
- ⁴ V tej smeri obstaja že kar nekaj razmišljanj, bodisi v okviru 12. ali 14. Sedlarjevega srečanja (1992 v Postojni in 1998 v Novi Gorici) ali npr. v eni od novejših raziskav (dat. november 1997), ki je skupno delo Inštituta za geografijo in Urbanističnega inštituta RS in nosi naslov: *Prostorski in regionalni razvoj Slovenije v kontekstu evropskih integracij*, njena nosilca pa sta bila dr. Marjan Ravbar in mag. Andrej Gulič, ki sta usklajevala delo velikega števila soavtorjev iz obeh citiranih in še drugih organizacij.
- ⁵ Od 10. do 12. junija letos je bil na Bledu priložnostni strokovni posvet *Regionalno prostorsko planiranje - praksa in izzivi*, kjer sem prispeval referat *Sodobne vsebine in metode regionalnega prostorskega planiranja in razvoj poselitve* in z njim poskušal zajeti nekaj prvin zgoraj omenjene potrebe premoščanja razkoraka med teorijo in prakso...
- ⁶ Gl. npr. članek Darje Kocbek *Slovenija ni proti dalmatinski avtocesti*, Delo, 13.10.1998! Primerjaj pa tudi z oficialnimi prikazi prometnih prvin prostorskega plana RS, ki te povezave ne priznavajo!
- ⁷ Ne bom omenjal podpore na javnih razpravah o novomeški urbanistični zasnovi ali zasebnih pisem, temveč le članek Tomaža Levičarja: *Stara naloga za nove župane - državna cesta Metlika-Novo mesto-Celje- Dravograd je projekt, ki bi nas lahko združil*, Dolenjski list, 26. 11. 1998. Kajti prav za to gre, za socialno-prostorsko integracijo nacije!