

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Andreja Hleb

**Sociološki vidiki avtomobilizma:
primer tretje razvojne osi v Savinjsko-šaleški regiji**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Andreja Hleb

Mentor: izr. prof. dr. Drago Kos

**Sociološki vidiki avtomobilizma:
primer tretje razvojne osi v Savinjsko-šaleški regiji**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

Sociološki vidiki avtomobilizma (na primeru 3. razvojne osi v Savinjsko–šaleški regiji)

V diplomski nalogi je predstavljeno, kako avtomobilizem vpliva na sodobno družbeno-prostorsko organiziranje, predvsem na toke dnevnih migracij in poselitveni sistem. Gostota cestnega prometa se vse bolj povečuje. K temu veliko pripomorejo tudi avtoceste, ki jih je, kot največji gradbeni projekt po osamosvojitvi, Slovenija začela graditi z leta 1995 sprejetim Nacionalnim programom izgradnje avtocest. Za obnavljanje obstoječega in izgradnjo dodatnega železniškega omrežja pa se ni namenjal dovolj sredstev, zato je Slovenija postala izrazito avtomobilistična družba. Načrtovanje novih prometnic ustvarja vrsto razprav med zagovorniki hitrejših in varnejših prometnih povezav in med tistimi, ki vidijo avtocesto predvsem kot grob in nepopravljiv poseg v okolje. Napetosti nastajajo med lokalnim okoljem in načrtovalci, zato bi se slednji morali zavedati pomembnosti družbene sprejemljivosti projekta in posledično civilno družbo vključiti v postopek dovolj zgodaj ter z njo med projektom tudi sodelovati. V Sloveniji se po dograditvi avtocestnega križa načrtujejo 3 nove daljinske povezave (hitre ceste) in ena izmed teh je tudi tretja razvojna os, ki bo povezovala kraje med Avstrijo in Hrvaško. Del te prometnice poteka po Savinjsko-šaleški regiji, zato je v nalogi predstavljeno vključevanje civilnih iniciativ v tej regiji ter stanje poselitve in dnevne mobilnosti v regiji.

Ključne besede: avtomobilizem, poselitveni sistem, dnevne migracije, družbena sprejemljivost, Savinjsko-šaleška regija.

Sociological aspect of automobility (in the case of a third development axle in Savinjska-šaleška region)

In my thesis I presented the effect of the automobility on modern social-spatial organization, in particular on daily migration and human settlement system. The highway construction has been an important project since 1995 when Slovenia passed the State Highway Program. This is one of the reasons the road traffic density in Slovenia is getting higher. Slovenia has not invested in the existent railway network nor has tried to expand it, therefore Slovenia has become a distinctive society of automobility. The current planning of the road network provoked many discussions between the supporters of faster and safer traffic connections and those who believe a highway network construction presents an environmental interference. The developers should be aware of the importance of social impact assessment and let the civil society be an active part of the project. After completing Slovenian highway network, three new express road projects are planned to be completed in future. One of them is the express road connecting Austria and Croatia and running through the Savinjska-Šaleška Region, therefore I presented the integration of civil initiative and the state of settlement and day mobility in the region.

Key words: automobility, human settlement system, daily mobility, social impact assessment, Savinjska-šaleška region.

KAZALO

1	UVOD	6
2	CESTNI PROMET IN RAZVOJ AVTOMOBILIZMA	9
2.1	PROMETNI SISTEMI IN PROMETNA POLITIKA	10
3	DRUŽBA »AVTOMOBILIJE«	14
4	AVTOMOBILIZEM IN POSELITVENI SISTEM	18
5	AVTOMOBILIZEM IN DNEVNA MOBILNOST.....	22
5.1	IZBIRA PREVOZNEGA SREDSTVA.....	24
6	GRADNJA AVTOCEST	28
6.1	AVTOCESTE V SLOVENIJI	29
6.2	AVTOCESTNI PROGRAMI V RAZVOJNIH DOKUMENTIH	31
6.3	NAČRTOVANJE AVTOCESTNIH TRAS	33
6.3.1	<i>PRESOJA DRUŽBENIH VPLIVOV</i>	35
6.3.2	<i>VKLJUČEVANJE JAVNOSTI</i>	39
6.3.3	<i>DRUŽBENA SPREJEMLJIVOST IN PODPORA AVTOCESTNEMU PROGRAMU</i>	42
6.4	OBLIKOVANJE AVTOCESTNEGA PROSTORA.....	44
7	HITRA CESTA V SAVINJSKO – ŠALEŠKI REGIJI.....	46
7.1	TRETJA RAZVOJNA OS.....	46
7.2	SAVINJSKO-ŠALEŠKA REGIJA	48
7.3	HITRA CESTA V SAŠA REGIJI.....	49
7.4	POSELITEV.....	51
7.5	DNEVNA MOBILNOST	53
7.6	DRUŽBENA SPREJEMLJIVOST	56
8	SKLEP.....	59
9	LITERATURA	62

KAZALO SLIK

Slika 4.1:	Spremembe v številu prebivalstva (po občinah) v obdobju 1991–2002.....	20
Slika 5.1:	Pretežna uporaba avtomobila po namenu	26
Slika 7.1:	Potek razvojnih osi.....	47
Slika 7.2:	Območje Savinjsko-šaleške regije	48

KAZALO TABEL

Tabela 5.1:	Način potovanja na delo in uporabljeni čas dnevnih vozačev	26
Tabela 6.1:	Model kategorizacije spremenljivk presoje vplivov na družbeno okolje.....	38
Tabela 7.1:	Delež zaposlenih dnevnih migrantov (v %) glede na način potovanja na delo.....	53

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

AC – Avtocesta

HC – Hitra cesta

DARS – Družba za avtoceste Republike Slovenije

SURS – Statistični urad Republike Slovenije

NPIA – Nacionalni program izgradnje avtocest

SAŠA – Savinjsko-šaleška

EU – Evropska unija

CISD – Civilna iniciativa Šaleške doline

RePPRS – Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije

1 UVOD

Ko je konec 19. stoletja baron Anton Codelli na slovenska tla pripeljal prvi avtomobil, si najbrž ni predstavljal, da bo to, takrat še okorno in pokvarljivo prevozno sredstvo, dobro stoletje kasneje daleč najbolj popularno in dostopnejše prevozno sredstvo in predmet, brez katerega si večina ljudi ne bi znala organizirati življenja in delovati v njem. Z začetkom masovne proizvodnje v 20. stoletju je v Združenih državah Amerike avtomobil postal široko dostopen. Danes tako po celem svetu vozi že okoli 750 milijonov motornih vozil, v naslednjih 30 letih pa se lahko ta številka kar podvoji. Že samo na Kitajskem predvidevajo, da se bo do leta 2020 število avtomobilov, avtobusov in tovornjakov na njihovih cestah podvojilo in doseglo število 200 milijonov. Za tolikšno število avtomobilov se potrebuje tudi zmogljivo cestno omrežje, ki z ostalo obcestno infrastrukturo (parkirišča, počivališča, bencinske črpalke ...) pomembno preoblikuje zemeljsko površje. Avtomobil ni le predmet, ki nas pripelje s točke A na točko B, temveč močno določa in ustvarja sodoben način življenja in določa družbeno-prostorsko organiziranje.

V nalogi se bom spraševala, kako vseprisotnost avtomobila ter prometne infrastrukture, vpliva na poselitveni sistem in dnevno mobilnost ter obratno. Slovenija je namreč izrazito avtomobilistična država, ki je takšna postala tudi zaradi velikega postsocialističnega projekta – izgradnje avtocestnega sistema. Tega bi Slovenija sicer morala začeti graditi že pred 50 leti, vendar je bila takrat ta ideja zaradi različnih ekonomskih in političnih razlogov zaustavljena.¹ Ponovno je ideja z visokim političnim konsenzom postala aktualna po osamosvojitvi, ko se je leta 1995 sprejel Nacionalni program izgradnje avtocest. Le-ta se sedaj dokončuje, vendar je v programu že dopolnili program dodatnih avtocestnih krakov; prav tako se na področju daljinskih povezav načrtuje še izgradnja 3 novih hitrih cest. Pri pospešeni gradnji avtocest pa Slovenija ni nobena izjema. Velik preporod ta čas doživljata Kitajska in Indija, v Ameriki pa s ponovnim velikim gradbenim projektom (*American Recovery and Reinvestment Act*), z

¹ Leta 1969 je izbruhnila t.i. »cestna afer«, ko je prišlo do konflikta z Beogradom zaradi financiranja avtocest v Sloveniji. Zvezni izvršni svet Jugoslavije je namreč iz predloga mednarodnih kreditov za obnovo in razvoj izpustil dva že predvidena avtocestna odseka v Sloveniji (Hoče-Levec in Postojna–Razdrto), Slovenija pa kot republika mednarodnega kredita ni mogla samostojno najemati, oz. bi moral za povračilo kredita jamčiti zvezni izvršni svet. Temu se je z močno podporo javnosti uprl slovenski Izvršni svet pod vodstvom Staneta Kavčiča. Zvezna vlada s podporo Tita svoje odločitve ni spremenila, Kavčiču so celo očitali rušenje enotnosti Jugoslavije in ga 3 leta kasneje odstavili s položaja predsednika slovenske vlade. S tem se je končalo tudi obdobje slovenskega liberalizma.

obnovo in dodatno izgradnjo transportne infrastrukture, dajejo delo tisočim ljudem, in tako pomagajo lastnemu gospodarstvu – rešujejo državo pred množično brezposelnostjo.

Diplomska naloga je poleg uvoda, zaključka in literature sestavljena še iz šestih poglavij. Uvodoma bom pojasnila, kakšen je bil razvoj avtomobilizma ter kakšen je (bil) vpliv prometne politike na razvoj cestnega prometa v Sloveniji. V nadaljevanju bom opisala, kako je množična uporaba avtomobila vzpodbudila sistematično raziskovanje avtomobilizma ne le s tehničnega, ampak tudi humanističnega oz. z družboslovnega vidika, kar je spodbudilo nastanek neke nove kulture oz. družbe – družbe avtomobilje.

V 4. poglavju naloge bom predstavila, da se je specifično slovenskemu načinu razpršene poselitve znal najbolje prilagoditi cestni promet, ki zagotavlja dostopnost do najmanjših in najbolj oddaljenih naselij. Glede na to, da se danes večina poti opravi z avtomobilom, to močno vpliva na prihodnji razvoj poselitvenega sistema, zato me bo v tem poglavju zanimalo, kako danes prevladujoč individualni cestni promet narekuje nove poselitvene trende. V 5. poglavju bom avtomobilizem povezala še z dnevno mobilnostjo, predvsem na delovna mesta.

Avtomobil je po upadu pomena prvega kolektivnega prevoznega sredstva – vlaka – z izgradnjo daljinskih cest le še pridobil na pomenu. Tako se danes na svoje delovno mesto vozi z avtomobilom kar 86% delavcev, največkrat pa se vozijo sami. Tudi za prostočasovne aktivnosti je prva izbira avtomobil, najsi gre za mesto ali podeželje. Gradnja avtocest uporabo avtomobila le še spodbuja. Avtocesta ne spreminja samo fizičnega okolja, temveč posredno ali neposredno vpliva na življenja posameznikov oz. družbe kot celote. Prav zato je pomembno, da tako velik projekt, kot gradnja avtoceste nedvomno je, sprejme tudi družba. Pred vsakim gradbenim projektom je potrebno narediti študijo presoje vplivov na (fizično) okolje, presoja vplivov na družbeno okolje pa je postala del celovite presoje vplivov na okolje šele pred kratkim. Del presoje na družbeno okolje je družbena sprejemljivost na lokalni ravni, saj je ta pri velikih nacionalnih projektih pogosto spregledana. O gradnji avtocest, njihovi nadaljnji usodi in sprejemljivosti takšnega projekta bom pisala v 6. poglavju.

V Sloveniji se sedaj, ko je nacionalni program izgradnje AC že skoraj končan, načrtujejo 3 nove razvojne osi; ena od teh poteka s Koroške na severu pa do Bele Krajine na jugu. V Savinjsko-šaleški subregiji, ki je del Savinjske statistične regije, potekajo o tem, kje naj bi ta nova prometnica potekala, burne razprave. Na načelni ravni idejo pozdravljajo vsi: od

gospodarstvenikov do ljudi, ki sedaj nimajo ugodnega dostopa do avtoceste ali pa se vozijo po nevarnih in s prometom zasičenih cestah. Za umestitev trase pa že dlje časa potekajo pogajanja oz. usklajevanja med načrtovalci, strokovnjaki in lokalnim prebivalstvom. Zato se je projekt že zavlekel, kar pa glede na finančno situacijo najverjetneje ugaja tudi investitorju – državi. V 7. poglavju bom tako predstavila hitro cesto glede na značilnost poselitve in dnevno mobilnost v Savinjsko-šaleški regiji, zanimalo pa me bo tudi, kakšna je družbena sprejemljivost projekta 3. razvojne osi.

2 CESTNI PROMET IN RAZVOJ AVTOMOBILIZMA

Promet je podlaga za uspešen gospodarski razvoj države, le-ta pa je eden izmed pozitivnih indikatorjev stanja družbe v državi. Najbolj množičen in razvit promet v Sloveniji je cestni promet. Le-ta se je znal najbolje prilagoditi značilno razgibanemu terenu slovenskega ozemlja in razpršeni poselitvi, o kateri bo več napisano v nadaljevanju naloge.

Javni interes načrtovanja cestnih povezav je na naše ozemlje stopil z idejami merkantilizma, ko so se ceste začele graditi po načrtih s pozornostjo predvsem na nemotenem tranzitnem prometu. Ceste so se zaradi uveljavljanja prevoznitva (furmanstva) »preselile« s strmih, krajših poti čez klance na ugodne prehode po ožjih dolinah. Železnica pa je v drugi polovici devetnajstega stoletja uničila cestni promet, prevoznitvo in življenje na cestah. Mnogim krajem je prinesla nesrečo, razvoj v obcestnih naseljih je zastal, posebno so bila prizadeta tista naselja, ki se jih je železnica izognila. Na ta način je zastal gospodarski razvoj v vrsti slovenskih trgov, vzdolž cest je prišlo do stagnacije prebivalstva ali celo do depopulacije, ponekod se je začel ponovni proces ruralizacije, propadle so nekatere vrste gospodarskih dejavnosti ali pa so bile prenesene drugam. Cestni tranzit je zaposloval mnogo več ljudi kot kasneje železnica, zato je uvedba železniškega prometa proletarizirala veliko prebivalstva, vsekakor več kot drugod po svetu (Ašanin Gole in Polenšek 2002).

Železniške proge se je na Slovenskem začelo graditi v 40. letih 19. stoletja, predvsem zaradi političnih in gospodarskih koristi Avstro-Ogrske. Domačini so to pridobitev sprva videli predvsem v dobičkih zaradi nastanka novih delovnih mest. Na tem projektu je delalo mnogo ljudi, veliko tudi tujih delavcev, ki jim je bilo treba priskrbeti tudi prenočišča in hrano, kar je bila dodatna priložnost za zaslužek. Po položitvi tirov in izgradnji železniških postaj so okrog le-teh začela nastajati nova naselja, gostinski obrati in prenočišča, tovorni promet se je povečal predvsem s prevozom lesa in premoga. Tako je sčasoma železniški promet nadvladal cestnega. Po borzni krizi leta 1873 so se dela na železniškem omrežju zaustavila, gradnja novih prog je zamrla. Po koncu zamudne dograditve železniškega omrežja pa je zmanjkalo sredstev za posodobitev lokomotiv (še vedno so uporabljali parno lokomotivo, medtem ko je v tujini bila električna ali pa na dizelski motor) in modernizacijo vagonov pri potniškem prometu. Hitrost vlakov se tako ni nič povečevala, vozni časi so se prej podaljšali kot skrajšali. Medtem so novi tehnični izumi omogočili industriji, da je začela množično

proizvajati avtomobile. V krajih, kjer ni bilo železniške povezave, se je z odpiranjem rednih in sezonskih linijskih prog (kot na Primorsko) okrepil avtobusni prevoz, ki je v 60. letih prejšnjega stoletja presegel vsa pričakovanja. Neskladnost vozniških redov, izrabljenost zastarelega voznega parka in pomanjkanje potniških vagonov so pospešili pomnožitev avtobusnih zvez (Mohorič 1968). Pomanjkanje konkurenčnosti je bila voda na mlin preporodu avtomobilizma, ki je omejil železniški promet in mu vzel prvotne funkcije (prevzel je velik odstotek osebnega prometa, tovorni promet za bližnje in srednje relacije, prevoz hitro kvarljivega blaga, turizem ipd.), vnesel je nove dejavnosti, prav posebno pa je vplival na razvoj in posebne oblike turistične dejavnosti. V železniškem potniškem prometu se je v obdobju med leti od 1950 do 1968 znižal delež opravljenih potniških kilometrov z 81% na 15%, delež cest pa je ustrezno narasel. Za potrebe avtomobilizma se je izgradnja novih cest pri nas pospešeno začela po drugi svetovni vojni. Hiter razvoj avtomobilizma, porast števila domačih in tujih avtomobilov (v Sloveniji je leta 1968 na osemnajst prebivalcev prišlo eno osebno vozilo) na naših cestah zaradi turizma pa je dobesedno presenetil cestno politiko.

Glavna značilnost naših cest je (bila) ta, da so ostale tam, kjer nam jih je zapustila furmanska preteklost; s popravili in z rekonstrukcijami smo jih le za silo usposobili za avtomobilski promet, zato cestna infrastruktura ni zadovoljevala potreb po varnem, hitrem, ekonomičnem in udobnem prevozu (Ašanin Gole in Polenšek 2002, 9).

2.1 PROMETNI SISTEMI IN PROMETNA POLITIKA

Kopenski prometni sistem se odvija po cestni in železniški infrastrukturi, ki se uporablja za prevoz oseb in blaga. Kot že opisano, je bil železniški promet dolga leta nosilec kopenskega prevoza, po investicijski injekciji v cestno omrežje pa so glavni nosilec prevoza ljudi in blaga postali avtomobili, tovornjaki, avtobusi ..., cestna infrastruktura pa je postala najobsežnejša med prometnimi sistemi. Nekonkurenčnost železniškega omrežja je samo še potrdila dominantno vlogo cestnega prometa, potniškega in tovornega. Na področju razvoja železniške infrastrukture je Slovenija v obdobju po osamosvojitvi uspela zgraditi le neposredno železniško povezavo z Madžarsko, kar se je izkazalo kot izjemno pomembno ob vstopu obeh držav v Evropsko unijo, saj je ta železniška smer postala bolj konkurenčna. Na ostalih delih železniške infrastrukture se je v glavnem ohranjalo obstoječe stanje in prevoznost. Na področju razvoja državnih cest je država v zadnjem desetletju dajala prednost predvsem

dograjevanju cest za daljinski promet, to je avtocest na vseevropskem cestnem omrežju, ter hitrih cest. Opisani razvoj državne cestne infrastrukture je omogočil pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost ostalih območij, ki jih sodobna prometna infrastruktura zaobide, ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, se je v tem obdobju celo poslabšalo (RePPRS 2006).

Glede na trenutno stanje v prometni infrastrukturi, ko se stanje javne železniške infrastrukture zaradi nezadostnih finančnih sredstev za njen razvoj, vzdrževanje in posodobitev iz leta v leto slabša, cestna infrastruktura pa se na drugi strani predvsem z izgradnjo daljinskih cest načeloma izboljšuje, ni presenetljivo, da je cestni prometni sistem bolj razširjen in priljubljen ter tako bolje izkoriščen kot železniški. Najpomembnejša lastnost cestnega prometa in hkrati tudi njegova največja prednost je dostopnost. Predvsem individualni cestni promet je za posameznika bolj udoben, hitrejši in fleksibilnejši kot železniški, kar velja tako za potniški kot tovorni promet. Železniški promet se odvija po vnaprej določenem voznem redu, ki je dostikrat neusklajen s potrebami vozačev, ki uporabljajo javni potniški prevoz. Zaradi omenjenega slabega stanja železniške infrastrukture (poškodbe na tirih, omejevanje osnih obremenitev, premalo število in zastarelost pretovornih nakladalno-razkladalnih terminalov, izrabljena železniška vozna sredstva) ter onemogočanja doseganja hitrosti, ki bi bila primerljiva cestnemu prevozu, se železniški tovorni promet preusmerja na ceste. Stroški prevoza (predvsem na daljše razdalje) so pri železniškem prevozu nižji, vendar sta v tem času cena goriva in nakup avtomobila prebivalcem še vseeno dovolj dosegljiva, da se prej odločijo za uporabo cest kot železnice. Neoptimalno zaračunavanje cestnin za tovorni promet uporabo cestnih površin še spodbuja. Železnice pa imajo kljub svoji zastarelosti prednost, ki se jo največkrat zagovarja, a še vedno ne zaveda dovolj – majhno onesnaževanje okolja. Delež izpuščenih emisij v okolje je v primerjavi z ostalimi oblikami kopenskega prometa relativno majhen, poraba prostora na železnici pa je 2 do 3-krat manjša kot v cestnem prometu. Na drugi strani je cestno omrežje največji porabnik prostora ter povzroča večino škodljivih emisij kopenskega prometa. Čeprav so osebni avtomobili postali učinkovitejši, se je posledično zmanjšanje emisij CO₂ iz avtomobilov več kot izravnavalo z rastjo prometa. Tovorni vlaki lahko ob nizki porabi energije prepeljejo veliko večje količine blaga kot tovornjaki, ob tem pa je prevoz nemoten, saj se ne pojavljajo ovire (oz. jih je manj) zaradi zastojev ali vremenskih razmer (Rosi in Sternad 2009). Varnost je še ena primerljiva prednost železniškega prometa. Število mrtvih na slovenskih cestah se sicer zmanjšuje, tudi zaradi boljše prometne

infrastrukture (vožnja po avtocestah namesto po nevarnih in dotrajanih lokalnih, regionalnih cestah), vendar je k temu dejstvu pripomoglo tudi boljše delovanje reševalne službe oz. zdravstvena oskrba, varnejši avtomobili, poostren nadzor nad kršitvami prometnih predpisov... Leta 2009 je bilo vseh prometnih nesreč na slovenskih cestah 20.833 (SURS 2010b), v železniškem omrežju 19 (SURS 2010c). Pri železniškem prevozu ni umrla nobena oseba, bilo pa je 11 mrtvih pri trčenju med avtomobilom in vlakom (ibid). Varnost na področju železniškega prometa se je v zadnjem desetletju stalno izboljševala. Nezgode, ki neposredno kažejo na prometno varnost v železniškem prometu, se v polovici primerov zgodijo na nivojskih križanjih cest z železniško progo, v manjšem delu pa zaradi trčenja, naletov ali iztirjanja vlakov (RePPRS 2006).

V Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (2006) so opredeljeni konkretni cilji in osnovna načela, v okviru katerih je potrebno usklajevati ukrepe za doseganje kakovostnega prometnega sistema. V njej je posebej izpostavljeno, da bodo odločitve, ki jih sprejemamo danes, določale pogoje poslovanja gospodarstva in življenja ljudi za vsaj nekaj desetletij, dolgoročno sprejemljive in vzdržne storitve v potniškem in tovornem prometu pa je možno zagotoviti le ob enotnem delovanju vse prometnih sistemov. Prometna politika se mora izvajati le v povezavi z izvajanjem Strategije prostorskega razvoja Slovenije v smislu racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja. Razpršenost poselitve in proizvodnih zmogljivosti odločilno vpliva na povzročanje prometnih tokov, njihov potek in posledično na skupne transportne stroške. S spremljanjem in z usmerjanjem migracijski tokov prebivalstva bo mogoča kakovostnejša primerjava potniških prevozov med različnimi prometnimi sistemi ter tako načrtovanje prometnih poti, ki imajo pri mobilnosti in razvoju regije odločujoč vpliv. Nepokritost posameznih območij z ustreznimi prometnimi potmi in s prevozi onemogoča skladen gospodarski in socialni razvoj. Zaradi socialnih in ekoloških razlogov je, tako na železniškem kot cestnem omrežju, cilj doseganje mobilnosti in dostopnosti storitev v celovitem sistemu javnega potniškega prometa, katerega cenovna atraktivnost in kakovost storitev bosta omogočili preusmeritev potnikov iz osebnega v javni potniški promet.

Razvoj prometnih omrežij podpira policentrični razvoj in s tem učinkovite povezave med mesti in drugimi naselji, urbanimi in podeželskimi območji ter regijami. Dejavnosti, ki naj bi se v namen konkurenčnosti regij izvajale na državni ravni, so (Zavodnik Lamovšek 2003, 19–20):

- razvoj avtocestnega sistema z navezavo na X. in V. evropski koridor, ki bo Slovenijo povezal s širšim evropskim prostorom in hkrati pripomogel k uravnoteženemu prostorskemu razvoju s povezovanjem slovenskih srednje velikih in majhnih mest,
- postopno izenačevanje kakovosti in ravni storitev prometne infrastrukture z državami Evropske unije,
- pospeševanje razvoja sodobnega železniškega omrežja,
- zagotavljanje vsaj minimalne stopnje mobilnosti in prometnih tokov,
- razvoj okolju prijaznih prometnih sistemov z uveljavitvijo javnega potniškega prometa,
- zmanjševanje tranzitnega prometa in njegovo preusmerjanje na železnice,
- racionalna raba prostora ter zmanjševanje škodljivih vplivov prometa na okolje.

Na lokalni ravni pa bi se morali gospodarstvo in poselitev navezovati na že obstoječo infrastrukturo.

V Sloveniji je bila sprejeta prometna politika, ki se dotika veliko vidikov našega življenja in pomeni bolj trajnostno razvojno usmeritev, ta pa je le sama sebi namen, če se ne spremeni najprej tudi premik v miselnosti in zavesti državljanov.

3 DRUŽBA »AVTOMOBILIJE«

Po 2. svetovni vojni se je začel nagel razvoj avtomobilizma. »Največja spodbuda za proces avtomobilizacije so bili povojni ukrepi oz. programi razvoja infrastrukture kot podlage za hitrejšo ekonomsko rast« (Uršič 2006, 22). V Severni Ameriki je avtomobil postal tovarniški proizvod vodilne industrijske panoge 20. stoletja, hkrati pa se je začelo širiti cestno omrežje, na čelu z avtocestno kot najzmogljivejšo cestno povezavo. Le-ta je z ostalo avtomobilsko infrastrukturo (parkirišča, mostovi, predori ...) pomembno preoblikovala zemeljsko površje, avtomobilizmu pa se je podredila družbeno-prostorska organizacija. Osebni avtomobil je omogočil povojno decentralizacijo in suburbanizacijo, avtomobilizem pa je pridobival vse pomembnejšo instrumentalno (kot prevozno sredstvo) in družbeno vlogo (kot kultura). V prejšnjem stoletju je bila izdelana milijarda avtomobilov (Urry 2006, 17), za katere porabimo enormne količine goriv, z njimi onesnažujemo okolje in v gnečah v njih preživljamo ogromno časa. Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije umre v avtomobilskih nesrečah letno 1,2 milijona ljudi, 20 do 50 milijonov pa je poškodovanih (Featherstone 2004, 3; glej tudi Urry 2007).

Avtomobilizem je ena izmed glavnih družbeno-tehničnih institucij, preko katerih je organizirana moderna družba. Je združek političnih institucij in praks, ki poskušajo organizirati, pospešiti in oblikovati prostorska gibanja, ter kot ideološka in diskurzivna ureditev vključuje ideje svobode, zasebnosti, gibanja, napredka in avtonomije ter tudi bolj tehnične ideje, kot so ceste, goriva, avtomobili. Značilnost slednjih je predvsem učinkovitost, saj (Böhm 2006, 7):

- Omogočajo doseganje zastavljenih ciljev in opravljanje nalog.
- So priročni – omogočajo ljudem, da gredo neposredno od točke A do točke B, takrat ko sami določijo, s seboj pa lahko skoraj neomejeno prevažajo ne le osebe, ampak tudi prtljago, blago.
- So poceni – stroški potovanja so nižji kot za alternativna prevozna sredstva (vlak in avtobus).
- So elegantni/modni – omogočajo uporabnikom, da izrazijo svojo individualnost; onemogočajo neposreden kontakt z drugimi (tako kot je to možno na avtobusu ali vlaku) in fizično so manj naporni za uporabo (kot pri kolesarjenju oz. hoji, kar lahko ima za posledico znojenje).

- So moderni ali napredni – predstavljajo »normalen« razvoj družbe za povečanje mobilnosti in individualizacije ter na ta način povezujejo svoje uporabnike z modernostjo.
- So demokratični v smislu, da izenačujejo ljudi – vsi na cesti so enaki.
- So osvoboditelji – ne le v neposrednem in tavnološkem smislu utelešenja posameznikove avtonomije, ampak so tudi pripomogli k razvoju svobode in enakosti.

Zgoraj napisane lastnosti avtomobila so predstavljene zelo enoznačno. Saj, v tolikšni meri kot so priročni za prevoz, postanejo kar odročni, ko zanje iščemo parkirne prostore. Ti zavzemajo dosti površine na parceli stanovanjskih hiš/blokovskega naselja, iskanje parkirišča v mestih, kjer je koncentracija delovnih mest, pa zahteva kar dosti živcev, časa in denarja. Čeprav so avtomobili postali resda bolj cenovno dosegljivi povprečnemu državljanu, je toliko večji strošek postala cena goriva. In pričakovati je, da bo ta le še narasla. Da so avtomobili fizično manj naporni za uporabo kot kolo, je jasno, da pa so manj naporni kot vožnja z javnim potniškim prometom? Če ne drugega, se med vožnjo z vlakom ali avtobusom lahko sprostiš ali pa ta čas uporabiš za delo, branje, pogovor. Avto lahko prej postane vir frustracij – ob gneči, okvari avtomobila, drzni vožnji. Dostopnost 24 ur na dan oz. fleksibilnost² prevoznega sredstva je komparativna prednost avtomobila pred javnim prevoznim sredstvom, ki jo v svojih delih opisuje J.Urry (2006; 2007), ki meni, da brez njega ne bi mogli sodelovati pri družabnem življenju v tolikšnem obsegu, kot bi želeli, in da večino tistega, kar ljudje poznajo pod pojmom »družbeno življenje«, ne bi moglo obstajati brez fleksibilnosti avtomobila³. Ljudje najdejo užitek že v tem, da potujejo, kadar želijo, in po cestah, ki jih sami izberejo, se ustavljajo in nepričakovano najdejo nove kraje. Vožnja z avtomobilom tako postane tudi upanje, možnost za doseganje novih priložnosti (npr. vožnja na oddaljeno delovno mesto), odkrivanje novih turističnih destinacij, romantičnih doživetij. Avtomobil je postal kraj za sklepanje poslov, sanjarjenje, družinsko dogajanje, kraj užitka, udobja, varnosti in čustvovanj, prostor zatočišča, varnostne cone, hkrati pa tudi tarča in prostor kriminalnih dejanj. Ameriška kultura je nepredstavljiva brez kulture avtov in pripadajoče teme avtomobilizma v pesmih, filmih. Ne imeti avta oz. ne voziti je razumljeno kot spodrsljaj, neuspeh. Avtomobilnost je način življenja, v Evropi pa so nanjo, kot pravi Križnik (2005), prvenstveno vezane nekatere

² Po Urry (2000) je fleksibilnost poleg sposobnosti, lastništva in vznemirljivosti eden izmed 4 užtkov, ki jih prinaša vožnja z avtom.

³ Takšna fleksibilnost pa ima tudi slabosti, saj se na ta način ločijo kraji službovanja, preživljanja prostega časa in nakupovanja od kraja bivanja (Graves-Brown 1997 v Urry 2000, 59). Sistem avtomobilizma je reorganiziral čas in prostor, razdrobil območja doma, službe, posla in prostega časa, ki so bili prej toliko bolj povezani (Urry 2007).

subkulture. Razlika je tudi v tem, da je v Ameriki cesta potovanje, v Evropi pa le vožnja in da gre torej za dva različna pomena avtomobila v družbi (ibid).

Avtomobilizem ni le transport ljudi in blaga, ampak kar način življenja, način organiziranja gospodarstva, družabnega in kulturnega življenja. Je samo-oblikovan (autopoiesis) sistem, ki je izredno prilagodljiv, razširjen, vpliven, samozadosten, zmožen prevladovati nad drugimi sistemi in sposoben spreminjati okolje. Vsakdanje življenje se je zaradi razširjanja avtomobilizma in njegovih pripadajočih delov spremenilo, kar je povzročilo nastanek koncepta »avtomobilije« kot kompleksen preplet družbenih in tehnoloških praks oziroma družbenih vzorcev vedenja, ki temeljijo na avtomobilskem prevozu (Urry 2004; 2007). »Avtomobilija spreminja dožemanje časovno-prostorskih razsežnosti in omogoča nastajanje novih družbenih prostorov, ki zgoščujejo tokove ljudi ob določenih poteh oz. cestah in avtocestah. Z vzponom avtomobilije so se preoblikovale civilne družbe in izoblikovale nove oblike premikanja, bivanja in socializacije« (Uršič 2006, 23).

Avtomobilija je dominanten življenjski stil v sodobni družbeni organizaciji, temelji pa na šestih konstitutivnih komponentah ustvarjenega avtomobilskega družbenega in tehničnega sistema avtomobilizma, kot (Urry 2004; 2006, 17–18):

- **Tipičen proizvodni objekt**, proizveden v vodečih industrijskih panogah in tipičnih kapitalističnih firmah 20. stoletja (Ford, GM, Mercedes, Toyota, VW ...); to je tudi industrija, iz katere izvirata fordizem in post-fordizem.
- Najbolj pomembna točka **individualne potrošnje** za stanovanjskimi naložbami, ki prinese status njegovemu lastniku z značajskimi vrednostimi (hitrost, varnost, seksualno poželenje, karierna uspešnost, svoboda, družina, moškost); preprosto ga je lahko počlovečiti z dajanjem imen (poimenovanjem), s pripisovanjem uporniških potez, govoriti o letih ...; in pretirano zaposluje kazenski sistem (s kriminalnimi dejanji, kot so kraja, prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola)
- Izjemno močen **strojni kompleks**, ustvarjen preko tehničnega in družbenega prepletanja z drugimi industrijami, ki se ukvarjajo z avtodeli in dodatki, naftno rafinerijo, distribucijo, gradnjo cest, hotelov, avtoličarske in avtomehانيčne delavnice, oglaševanje, urbanistično načrtovanje in urejanje okolja.
- Kot **kvazi-zasebna mobilnost**, ki podreja ostale javne mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, potovanje z vlakom. S tem potniki izgubljajo zanimanje in zmožnosti zaznavanja lokalnega načina življenja, dela ...

- ***Prevladujoča kultura***, ki vsebuje večinske diskurze, predstavlja dominantno kulturo, ki organizira in legitimira družbeno sprejemljive prakse. Dominantna avtomobilska kultura določa, kaj pomeni dobro življenje in kaj je potrebno za določen standard mobilnosti.
- Kot ***raba okoljskih virov*** – proizvodnja avtomobilov, cest in izključno motoriziranih okolij zahteva veliko količino materiala, prostora in moči, ustvarja pa veliko materialno, zračno, zdravstveno, družbeno, ozonsko, vizualno, slušno, prostorsko in časovno onesnaženje.

4 AVTOMOBILIZEM IN POSELITVENI SISTEM

V Sloveniji je prometno omrežje razvito enostransko in neuravnoteženo. Daleč največ sredstev je usmerjenih v gradnjo in izboljšavo cestnega omrežja, medtem ko je razvoj železniške infrastrukture ter javnega potniškega in nemotoriziranega prometa, močno zapostavljen. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (2010a) je bilo v letu 2008 z osebnim avtomobilom prevoženih nekaj več kot 86% vseh poti v kopenskem prometu, ostalih 14% poti je bilo prevoženo z javnimi potniškimi prevoznimi sredstvi (od tega 80% z avtobusi in 20% po železnici). Takšno stanje v razvoju prometa močno vpliva na prostorski razvoj Slovenije in v veliki meri opredeljuje prihodnji razvoj slovenskega poselitvenega sistema.

Za ohranjanje poselitve in regionalni razvoj je bil, ob nizki stopnji motorizacije, do leta 1980 ključen javni potniški promet. Petek (v Gabrovec in Lep 2007, 117) tako ugotavlja »pomembno povezavo med pojavnostjo avtobusne linije in spremembo števila prebivalstva«. Danes pa javni potniški promet nima več tovrstnih učinkov na poselitev in razvoj (ibid), ampak je to vlogo prevzel avtomobil; prestrukturiranje mestnega, primestnega in podeželskega gospodarstva v prostorskem razvoju poteka namreč izključno po meri avtomobila (Ocena stanja in teženj 2001, 26). Sedanji razvoj prometne infrastrukture, ki se osredotoča predvsem na gradnjo avtocestnega križa, prispeva h gravitacijski vlogi večjih urbanih središč in zapostavlja regionalna razvojna središča, kar še povečuje njihov obrobni položaj. Poleg tega spodbuja zgostitev poselitve ob prometnem križu in razpršeno gradnjo naselij v širšem zaledju mest (ibid). Avtoceste torej narekujejo smernice nadaljnjega poselitvenega sistema, razdeljevanja prebivalstva in predstavljajo enega ključnih dejavnikov prostorske decentralizacije (Kralj 2009, 72).

Redka poselitev je pri nas najbolj razširjen tip (način) bivanja, živeti v hiški z vrtom nekje na samem pa najbolj zaželena stanovanjska preferenca; le-ta se v raziskavah javnega mnenja zaznava že daljše časovno obdobje. Sklop vprašanj v raziskavi Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji (Kos in skupina 2009) se je nanašalo tudi na prostorske vrednote.

Anketiranci so v večini odgovarjali, da če bi imeli možnost, bi želeli živeti v manj gosto naseljenih, podeželskih območjih⁴.

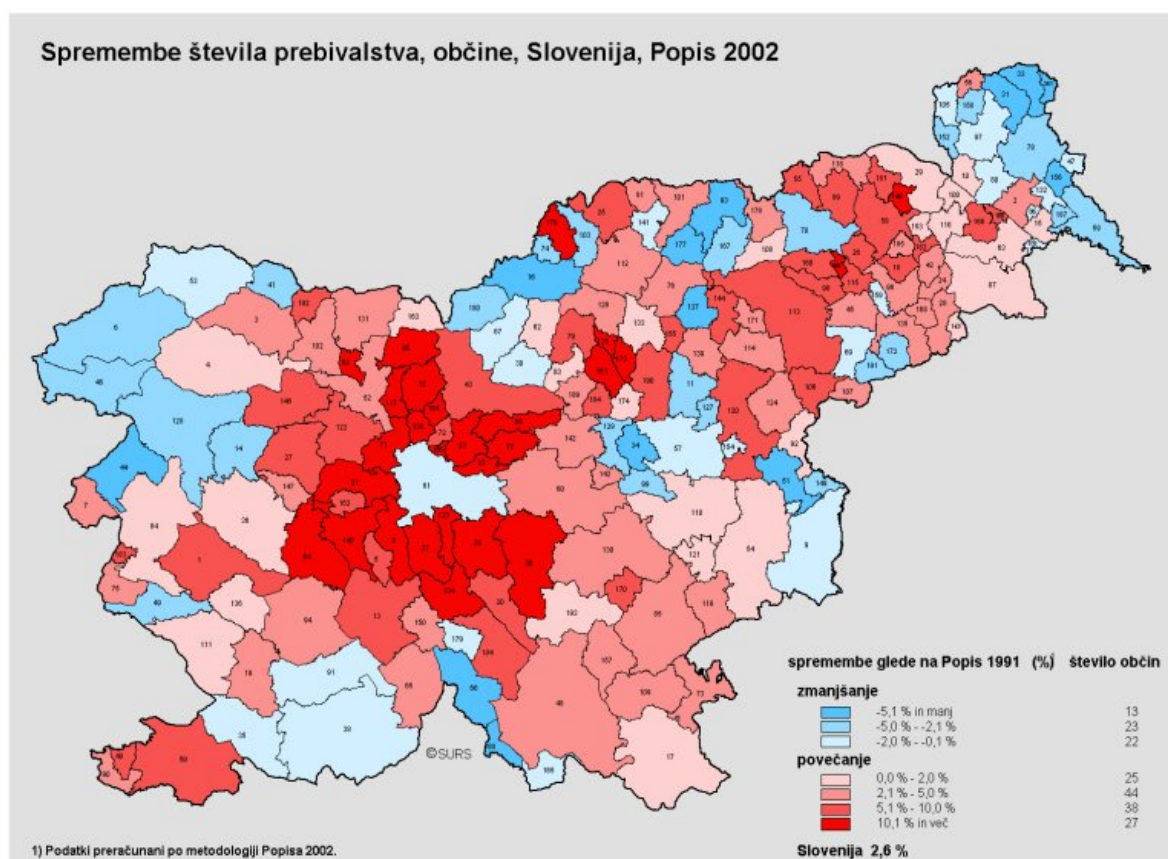
Poselitveni vzorec Slovenije je odraz naravnih in zgodovinskih razmer, izoblikoval pa se je ob prevladujoči kmetijski dejavnosti⁵. Velika razpršenost oz. t.im. razpršena gradnja, majhnost naselij v razmerju do števila prebivalcev ali površine države⁶, zgoščena poselitev dolinskih, ravninskih delov, majhna naselja v hribovitem svetu, ki so razpršena in tradicionalno navezana na ruralno zaledje, so značilnosti poselitvenega vzorca Slovenije (Ministrstvo za okolje in prostor 2004, 14). Razporejenost prebivalstva po ozemlju Slovenije je neenakomerna, saj se $\frac{3}{4}$ delovnih mest ustvarja na 12% ozemlja, kjer živita $\frac{2}{3}$ prebivalstva; ta koncentracija se nanaša na suburbanizirana obmestja oz. predmestja, ki jih najdemo v okolici vseh večjih slovenskih mest. Gostota na suburbaniziranih območjih je 279 prebivalca na km², kar je skoraj trikratno slovensko povprečje (Ministrstvo za okolje in prostor 2001, 14) ali predstavljeno še drugače – prebivalstvo v širšem zaledju večjih mest se je v zadnjih treh desetletjih podvojilo. Na drugi strani pa se nekatera območja praznijo, zlasti obmejna in hribovita. Nedvomno je poleg splošnih težkih življenjskih razmer za to kriva tudi slabša prometna dostopnost (slab javni potniški prevoz in odvisnost od avtomobilskega prevoza). »Zelo razpršenemu poselitvenemu sistemu Slovenije /.../ se je najbolje prilagodil avtomobilski prevoz, ki zagotavlja dostopnost do najmanjših in najbolj odročnih naselij v prostorskem sistemu« (Uršič 2010, 482). Zasebnemu, avtomobilskemu prevozu pa sledi tudi sistem poselitve, ko se npr. povečujejo območja razpršene gradnje z majhno gostoto prebivalstva v okolici priključkov na avtocestno omrežje (Uršič 2010, 484). To prikazujejo podatki o rasti števila prebivalcev v zaledjih večjih mest (slika 4.1.).

⁴ Na podeželju, kjer prevladujejo kmetije, bi živela dobra tretjina anketirancev, slaba tretjina pa v manjšem kraju, kjer večina prebivalcev niso kmetje. V urbanih območjih (središče večjega mesta ali predmestje) bi živelo okoli 17% vprašanih. Dobri desetini pa je vseeno, kje bi živeli, samo da so dobre prometne povezave.

⁵ Dediščina agrarne dobe se ne kaže le v zasnovi poselitve, ampak je pustila posledice tudi v parcelni razdelitvi, posestni sestavi, omrežju prometnih poti in izoblikovanosti podeželske kulturne krajine (Zupančič 2001).

⁶ Po statističnih podatkih je v Sloveniji 6.030 naselij, od katerih jih ima četrtnina manj kot 50 prebivalcev, in le 8 mest nad 20.000 prebivalci.

Slika 4.1: Spremembe v številu prebivalstva (po občinah) v obdobju 1991–2002



Vir: Statistični urad Republike Slovenije (2002).

Bačnarjeva (2002a) pravi, da izkušnje iz držav, ki imajo že dlje časa razvite avtocestne sisteme, kažejo, da se ob vstopno-izstopnih priključkih pojavljajo naselitvena jedra ali pa se tam razvijajo dejavnosti, ki so pomembne za širšo okolico. Nadalje ugotavlja, da je v Sloveniji vpliv avtocestnih priključkov⁷ na poselitev v največji meri odvisen od oddaljenosti naselij od priključka in velikosti oziroma opremljenosti naselij z različnimi dejavnostmi. Vpliv bližine priključkov na rast poselitve se dodatno stopnjuje z velikostjo naselja, z večanjem oddaljenosti se vpliv priključka pri manjših naseljih odraža šibkeje kot pri večjih (več Bačnar 2002a; glej tudi Bačnar 2002b). Še po drugih raziskavah se na vstopno-izstopnih točkah daljinsko povezovalnih cest na razdalji do 5 km pospešuje ekonomski in socialni razvoj, odpira se torej nov potencial za razvoj okoliških območij in avtocesta kot sodoben

⁷ Vrednotenje vpliva avtocestnih priključkov je temeljilo na hipotezi, da izgradnja avtoceste v prostoru vpliva na razvoj poselitve zaradi sprememb v prometni dostopnosti in da se spremembe v prometni dostopnosti na območjih avtocestnih priključkov odražajo pri razvoju krajev v bližini priključkov. Vrednotenje je bilo izvedeno na AC odsekih Ljubljana–Postojna in Celje–Slovenske Konjice. Uporabljeni so bili podatki o številu prebivalcev iz popisov prebivalstva, iz katerih so bile izračunane stopnje rasti, ki prikazujejo spremembe v številu prebivalcev po krajih v določenih obdobjih (Bačnar 2002a).

javni prostor postane mesto potencialov (Prelovšek 2007, 38, 99). Gradnja cest pa ne bo stimulirala razvoja samo ob priključkih, ampak bo povečala mobilnost na večje razdalje oz. v bolj izoliranih krajih (Pogačnik 1998, 59).

Slabša prometna infrastruktura povzroča napetosti med mestom in podeželjem, izboljšava regionalnega cestnega omrežja in gradnja avtocest pa povezuje mesto s podeželjem, ob tem pa se mesto in podeželje spreminjata v »fizičnem (rast naselij, nove infrastrukture), družbenem (spremembe v načinu zaposlitve, preživljanju prostega časa) in funkcijskem pogledu (spreminjanje vloge podeželskih naselij v poselitvenem sistemu)« (Uršič 2010, 487). Z boljšo prometno infrastrukturo krajev, ki so bližje daljinskim cestam, se bodo odročni kraji in manjša mesta še hitreje praznili in grozi jim visoka stopnja depopularizacije, največje spremembe pa bodo doživljala, globalno gledano, mala mesta z 10.000–50.000 prebivalci. Selitve v doline osrednjih mest in razvoj urbanega sveta ob prometnih vpadnicah navaja več avtorjev (Bartol 2003 in Marušič 2003 v Prelovšek 2007, 45). Izboljšanje infrastrukture in priključitve v Evropsko unijo pa trend slovenske poselitvene politike razvija v obliko »vrtnega mesta«, v katerem so avtoceste novi urbani bulvarji« (ibid).

Družbeni in prostorski razvoj Slovenije za naslednjih deset let predvideva, da se bodo periferna obmejna, gorska, kraška in gričevnata območja še stopnjevala z negativnimi populacijskimi trendi, največja poselitvena rast pa se bo izkazovala v suburbanih območjih. Razpršena gradnja obstoječih naselij se bo še nadaljevala. Uveljavil se bo koncept mestnih pokrajin ob pomembnejših prometnicah, zato je v conah optimalne infrastrukturne opremljenosti pričakovati sorazmerno močne suburbanizacijske pritiske in povečane migracijske tokove, ki bodo značilni predvsem za avtocestni križ (Zupančič 2001). Pogačnik (1998) ugotavlja, da je ozemlje Slovenije z disperzno poselitvijo in majhnimi zgostitvami, gorato in gozdnato pokrajino ter že razvejeno cestno mrežo kot idealno za uporabo osebnega avtomobila, zato ni presenetljivo, da se je izoblikoval tako enostranski – avtomobilski – prometni sistem. Le-ta se sklada ne le s pokrajinskimi danostmi, ampak tudi s potrebami prebivalcev po »visokem bivanjskem standardu v bližini narave in dobro dostopnostjo do servisov, ki se nahajajo v mestih ali na njihovih obrobjih« (Uršič 2010, 491).

Oblikovanje nove prihajajoče poselitvene strukture je nemogoče brez upoštevanja prometnega omrežja. Zato je potrebno povezati interese vseh strok, ki morajo prepoznati v novi prometnih

koridorjih nove priložnosti, in ne le njihove negativne učinke v prostoru (Gabrijelčič in Gruev 2001, 122).

5 AVTOMOBILIZEM IN DNEVNA MOBILNOST

Trase prometne infrastrukture imajo pomembno vlogo ne le za razpršeno poseljevanje, ampak tudi za izbiro delovnega mesta. Ker si zaposlitev dandanes le stežka izbiramo glede na bližino, je ob današnjem tempu toliko bolj pomemben čim hitrejši dostop do delovnega mesta, prav tako tudi udobje in cenovno minimalni stroški prevoza. Mesta in druga urbana naselja so območja največje zgostitve delovnih mest; večina delovnih mest je v 500 naseljih, kjer dela 94% vseh zaposlenih, v našem največjem zaposlitvenem središču, Ljubljani⁸, dela kar 22% vseh zaposlenih (Ministrstvo za okolje in prostor 2001, 15). Od leta 2000 do 2007 se je število delavcev, ki v Ljubljano prihajajo iz drugih občin, povečalo za skoraj 30.000, tako je leta 2007 Ljubljana kot najmočnejše središče privlačila več kot 103.000 medobčinskih vozačev (Gabrovec in Bole 2009, 26). Dnevni vozačev v Ljubljano ali drugo zaposlitveno središče presega 70%, kar pomeni, da je v določenih urbanih regijah dnevna mobilnost že sedaj nadpovprečna (Bole 2007, 54). Centraliziranost⁹ gospodarskih, storitvenih in drugih dejavnosti se med drugim kaže v obsežnih vsakodnevni migracijah. Prebivalstvo pa se decentralizira ravno zaradi iskanja služb izven domačega kraja, npr. ob avtocestah in njenih priključkih, kjer zaradi lažje dostopnosti nastajajo možnosti za urbane zaposlitve in storitve, nastajajo industrijske cone in podjetniška središča (Prelovšek 2007, 12).

Število dnevnih vozačev, to je oseb, ki ne delajo oz. se ne šolajo v naselju bivališča, se je v Sloveniji od leta 1991 do 2002 povečalo za približno 50.000, in to kljub temu, da se v tem času pa število prebivalcev in število delovnih mest nista povečala (Gabrovec in Bole 2009, 12), v razmaku dvajsetih letih (1985–2005) pa se je v število registriranih avtomobilov skoraj

⁸ Do večjih zgostitev delovnih mest prihaja še v Mariboru, Celju, Kopru, Kranju, Novi Gorici, Novem mestu, Murski Soboti, Postojni in Slovenj Gradcu (ki so regionalna središča) ter Sežani, Idriji, Velenju in Ptujem (subregionalna središča). Skupaj z nekaterimi večjimi lokalnimi zaposlitvenimi središči je 26 občin, ki na šestini slovenskega ozemlja (na katerem živi 41% prebivalcev Slovenije) predstavljajo 59% vseh delovnih mest v državi. Če pa upoštevamo 12 občin z nad 10.000 prebivalci, le-te zasedajo dobro desetino ozemlja (s 37% prebivalcev RS) in predstavljajo kar 53% vseh delovnih mest v državi. Zaposlitvena središča v teh občinah nudijo torej delo prebivalcem bližnje in daljne okolice (Nered 2007, 63).

⁹ V primerjavi števila delovnih mest med letoma 2002 in 2005 je nekaj delovnih jeder, kjer je nastalo večje število delovnih mest: Ljubljana in Trzin, območji med Celjem in Velenjem ter med Mariborom in Ptujem. Več delovnih mest je nastalo tudi na Obali, krepi se tudi območje ob sedaj zastajajoči osi avtocestnega križa (SZ-JV), ki je, kot kaže, postalo območje živahnejšega razvoja, ki ga je prinesla gradnja avtoceste in s tem lažja dostopnost (Nered 2007, 63).

podvojilo (Uršič 2006, 25). Spremembe v prostorski mobilnosti¹⁰ prebivalstva je v zadnjih dveh desetletjih Slovenija občutila, ko sta se z družbenoekonomsko preobrazbo spremenila struktura in način potovanja.

Velika zaposlitvena središča, prenaseljenost kmečkega podeželja, suburbanizacija ter razvoj prometne infrastrukture imajo velik vpliv na dnevne tokove delavcev, vse večja motorizacija prebivalstva vpliva na vzorce dnevne mobilnosti. »Dnevna mobilnost je zmožnost posameznika ali skupine ljudi, da premaguje razdalje v prostoru. Gre torej za t.i. prostorsko (horizontalno) mobilnost« (Gabrovec in Bole 2009, 13). Pri dnevni mobilnosti se kraj stalnega prebivanja praviloma ne spreminja in gre za redno potovanje iz kraja bivanja v drug kraj, najpogosteje so to dnevna potovanja na delo ali šolanje¹¹. Dnevne mobilnosti so odraz gospodarskih, prostorskih pa tudi kulturnih razmer v družbi, njene začetke pa lahko iščemo v zgodnji industrializaciji, ko delovna mesta niso bila več vezana na kraj bivanja, kar je značilnost kmečkega dela, ampak na kraj, kjer je bila locirana industrijska dejavnost (ibid). Prvo množično uporabljeno prevozno sredstvo vozačev je bil vlak, sledili so avtobusi in pozneje avtomobili. Z vpeljavo kolektivnih prevoznih sredstev, ki so imela zmožnost prepeljati večje število ljudi v krajšem času na daljši razdalji, se je docela spremenila tudi prostorska zgradba. Povečala se je dostopnost¹² v prostoru in mesta so začela širiti vpliv na poprej povsem podeželska območja (Uršič 2006, 20).

Individualni način življenja v sodobnosti zahteva večjo dnevno mobilnost posameznika kot kolektivni način življenja v preteklosti. Z dostopnostjo avtomobilov so se temeljito spremenili vzorci dnevne mobilnosti; prostorski domet vozačev se je močno povečal, premagovanje razdalj v prostoru pa je postalo pogostejše. Bole (2004) je s korelacijsko analizo posameznih spremenljivk, povezanih z mobilnostjo po občinah, ugotavljal, kateri so tisti družbeni dejavniki, ki vplivajo na večjo dnevno delovno mobilnost prebivalstva. Glede na analizo je delež medobčinskih vozačev dokaj tesno povezan s številom delovnih mest v občini, opazna pa je tudi rahla povezanost z izobrazbeno sestavo, saj rezultati kažejo pozitivno povezanost mobilnosti s srednješolsko izobrazbo in negativno z visoko in višješolsko izobrazbo. Očitno je

¹⁰ O spremembah v mobilnosti prebivalstva govori Urry (2007) kot preobratu mobilnosti (»mobility turn«).

¹¹ Statistični urad Slovenije v svojih raziskavah, preglednicah in poročilih uporablja izraz »dnevna migracija« in »dnevni migrant«. Uporablja se lahko tudi izraz »vozač« (ang. *Commuter*)

¹² »Dostopnost se nanaša na »število priložnosti ali prizorišč dejavnosti, ki so dostopna v določeni razdalji ali času potovanja« (Handyn Niemier 1997: 1175-1194), mobilnost pa se nanaša na »zmožnost premikanja med različnimi prizorišči, kjer se odvijajo dejavnosti« (ibid). S tem, ko se je v Sloveniji po obdobju po letu 1991 povečala razdalje med prizorišči dejavnosti za veliko število prebivalcev, ki so se odselili v zaledja večjih mest, je dostopnost do storitev postala bolj odvisna od uporabe avtomobila« (Uršič 2010, 478).

tudi, da obstaja povezava med stopnjo motorizacije in deležem medobčinskih delovnih vozačev, nezanemarljiv pa je tudi podatek, da imajo območja z najvišjo motorizacijo najmanjšo brezposelnost in najvišje dohodke (glej tudi Gabrovec in Bole 2009). Motorizacija in boljša prometna infrastruktura sta tudi vzrok, da so dnevne migracije med regijami vedno bolj intenzivne in segajo vse bolj proti obrobni regiji Slovenije. Koeficient mobilnosti med regijami, ki je definiran kot razmerje med številom dnevnih poti med regijami in skupnim številom prebivalcev analiziranega prostora, se je po letu 1991 krepko dvignil. Da prebivalci Slovenije potujejo na delo vse dlje, kaže tudi anketa, ki so jo izvajali periodično v 14-letnem obdobju. Leta 1986 se je 57% anketirancev vozilo na delo do 5 km daleč, leta 2000 je bilo takih le še 31%. Nad 25 km daleč se je leta 1986 vozilo le 5% dnevnih migrantov, leta 2000 pa že 16%. Porast migrantov na daljših poteh je rezultat nižje časovne razdvojenosti med lokacijami, kar še posebej velja za kontakte med lokacijami v različnih regionalnih središčih (Bogataj 2000).

Z infrastrukturnega vidika na spreminjanje koeficienta mobilnosti lahko vpliva (ibid):

- gradnja boljših poti, cest, predvsem avtocest,
- približevanje postajališč javnega potniškega prometa posameznikom,
- gradnja prestopnih vozlišč z zagotovljenim udobnim prestopanjem in s kvalitetnimi drugimi storitvami v vozliščih.

Z vidika prevoznikov oz. lastnikov osebnih motornih vozil pa (ibid):

- pocenitev prevozov (javnih in zasebnih),
- hitrejša povezava z usklajenimi prestopi v vozliščih,
- udobnejši prevozi in
- prilagajanje urnika voženj urniku aktivnosti v potovalnih verigah.

5.1 IZBIRA PREVOZNEGA SREDSTVA

Visoka stopnja uporabe osebnih vozil je posebnost slovenske dnevne delovne mobilnosti. Z avtomobili se kot vozniki na delo prevaža 78% dnevnih vozačev, dodatnih 7% jih je sopotnikov¹³. Uporabnikov javnega prometa je le okoli desetina dnevnih vozačev. Posebej

¹³ Pri uporabnikih osebnih vozil je posebej neugodno razmerje med vozniki in sopotniki, po podatkih iz leta 2002 kar 10:1

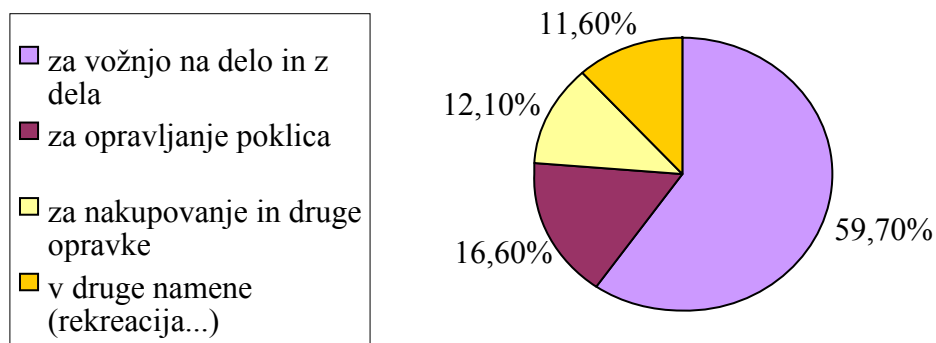
hitre spremembe so se zgodile v 90. letih prejšnjega stoletja, ko se je uporaba osebnih vozil podvojila na račun javnega potniškega prometa, ki je v tem času med dnevnimi vozači izgubil kar štiri petine potnikov. Manjši upad je doživela železnica, kar je posledica nižjih cen v primerjavi z javnim avtobusnim prometom. V primeru javnega prevoza se potovalni časi v zadnjih 30. letih niso kaj spremenili (Gabrovec in Bole 2009, 32–33).

V primeru železnice je razlog za to neposodobljena infrastruktura, zato so potovalni časi potniških vlakov povsem enaki tistim v 80.letih prejšnjega stoletja. Podobno je pri javnem avtobusnem prometu. Prevozniki poteka avtobusnih prog niso bistveno spreminjali in te še vedno potekajo po starih glavnih cestah. Tako na primer na relaciji Celje–Ljubljana po avtocesti niti v celoti niti delno ne poteka nobena avtobusna linija. Zato je javni promet časovno vse manj konkurenčen osebnemu prometu, kar se odraža tudi v njegovi vse manjši uporabi (Gabrovec in Bole 2009, 31).

K propadu omrežij kolektivnega javnega prevoza sta delno pripomogla deindustrializacija in izgradnja avtocestnega omrežja, s hkratno stopnjo naraščanja števila avtomobilov. Le-ta je zaradi vse slabših javnih prevoznih storitev v Sloveniji postal osnovno oz. prevladujoče transportno prevozno sredstvo, ki posamezniku v razširjenem avtocestnem omrežju omogoča možnost izbire kraja prebivanja (Uršič 2010).

Z avtomobilom prevozimo Slovenci vsako leto več poti. Največ uporabljajo vozniki to vozilo za pot na delo in opravljanje poklica (slika 5.1). Prevozimo tudi bistveno večjo razdaljo v enakem času, kot smo jo pred izboljšanjem cestne infrastrukture. Po podatkih popisa prebivalcev je leta 1981 le 1,2% dnevnih vozačev v eno smer prepotovalo več kot 50 km, danes pa lahko sklepamo, da je takih desetkrat več (Gabrovec in Bole 2009).

Slika 5.1: Pretežna uporaba avtomobila po namenu



Vir: Bogataj (2000).

Ko govorimo o dnevni mobilnosti, govorimo torej predvsem o rabi avtomobila, saj se, kot ugotavlja Bole (2004), povprečni slovenski vozač na delovno mesto vozi sam z osebnim prevozom, za pot pa potrebuje od 14 do 30 minut (tabela 5.1.). Medtem posluša radio in se jezi nad prometom in predrznimi vozniki, se pogovarja po mobilnem telefonu ipd.

Tabela 5.1: Način potovanja na delo in uporabljeni čas dnevnih vozačev

Način potovanja	porabljeni čas (v minutah)							
	do 14	od 15 do 29	od 30 do 44	od 45 do 59	60 in več	povprečen čas	skupno število	delež %
peš ali s kolesom	10.126	6478	2122	292	578	18	19.614	4,5
z osebnim avtom kot voznik	88.772	140.406	76.801	15.945	20.346	26	342.296	78
z osebnim avtom kot sopotnik	9105	12.751	6526	1291	1925	25	31.623	7,2
avtobus	2963	10.027	10.955	3682	7278	40	34.945	7,9
vlak	243	1069	2104	1118	3961	54	8549	1,9
motorno kolo ali drugače	967	1089	701	168	510	30	3465	0,8

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (2002).

Število uporabnikov javnega potniškega prometa se zmanjšuje, kar je precej zaskrbljujoče z vidika trajnostnega razvoja. Ni pa niti presenetljivo, saj se je prometna politika v preteklosti s trajnostnimi oblikami prometa ukvarjala le na deklarativni ravni. Naraščanje avtomobilskega prevoza in propadanje javnega je po Uršiču (2010) vzpodbudila izgradnja avtocestnega omrežja, ki se je »prikazovala kot ključni »ideološki« generator razvoja, ki takoj daje otipljive

rezultate in je v primerjavi s počasnejšim, manj otipljivim razvojem kolektivnih javnih prevoznih sredstev, bolj priljubljen med prebivalstvom« (Uršič 2010, 481–482). Avtocestni promet se tudi v svetovnem merilu povečuje, posameznikove bivanjske, delovne in prostoračasnove aktivnosti so razpršene, najudobneje in hitreje pa razdalje med temi premaguje z avtomobilom.

6 GRADNJA AVTOCEST

Avtocestni sistem se je začel razvijati v 20. stoletju, ko je leta 1924 v Italiji za motorni promet odprta prva hitra cesta (t.i. Autostrada). To je bila iznajdba inženirja Puricelli-ja, zasluge zanjo pa si je pripisal Benito Mussolini in trdil, da je razvoj in modernizacija cestnega omrežja velik dosežek njegovega režima. Pravi razcvet avtocestnega sistema pa gre pripisati Nemcem, pod pokroviteljstvom Mussolinijevga političnega pajdaša, Adolfa Hitlerja. Po izgradnji prvega avtocestnega (t.i. Autobahn) odseka v Nemčiji (Koln – Bonn, l. 1932) je Hitlerjeva nacistična stranka začela intenzivno propagirati gradnjo avtocest, z namenom, da se ustvarjajo nova delovna mesta in izboljša infrastruktura, ki bo omogočila ekonomsko rast. Tudi vojska je pomagala pri gradnji teh cest, saj je bilo ravno omogočanje mobilnosti vojaških sil za prihajajoč naskok na Evropo tihi namen pospešene gradnje avtocestnega omrežja. Tako je bilo več kot četrtnina današnjega avtocestnega omrežja v Nemčiji originalno zgrajenih v času tretjega rajha (German About), ko je avtocesta imela eno ključnih vlog pri estetizaciji politike, ki je bila značilna za nacistično družbo. Gradnja je prinašala pomembno ideološko sporočilo o delovanju režima (Križnik 2005). Po koncu druge svetovne vojne so sistem hitrih avtomobilskih cest (t.i. freeways) začeli pospešeno graditi Američani, taka cestna gradnja pa se je kasneje intenzivirala po celi Evropi in drugih razvitejših delih sveta. V Avstraliji so leta 1955 začeli graditi glavne prometne poti po celini, leta 1974 pa je bil sprejet nacionalni avtocestni zakon. Na Japonskem se je z ustanovitvijo državne avtocestne korporacije leta 1956 začelo graditi daljinsko povezovalne poti, ki so se nadgradile še z leta 1987 sprejetim razvojnim programom. Američanom, ki imajo danes največje svetovno omrežje avtocest, sledi Kitajska, ki pa je v transportno infrastrukturo začela vlagati predvsem v zadnjem desetletju. Glede na hitrost gradnje in načrte, da poveže vseh 31 provinc z avtocestnim omrežjem, bo po napovedih do leta 2020 prehitela Ameriko v številu avtocestnih kilometrov (MacLeod 2006). Prav tako se pospešeno gradijo indijske avtoceste, ki predstavljajo le okoli 2% celotne cestne mreže v državi, vendar se na njih odvija 40% celotnega cestnega prometa. Indija je zato v fazi izvajanja nacionalnega avtocestnega razvojnega projekta, katerega namen je poenotiti avtocestna vozišča in jih graditi po mednarodnih standardih, ki veljajo za avtoceste (National Highways Authority of India).

V Združenih državah Amerike je bil leta 1956 sprejet in podpisan s strani takratnega predsednika Eisenhowerja zakon o podpori gradnje avtoceste po vseh združenih državah.

Gradnjo so označili kot njihov največji javni gradbeni projekt. Ob nastanku prvih avtocest v Ameriki je bila rojena nova avtocestna kultura, avtomobilska industrija je postala vodilna industrija države, naraščati je začelo število osebnih vozil, avtomobilskih podjetij, bencinskih servisov, motelov, obcestnih restavracij ... Vse to je sestavljalo novo moderno krajino, ki je omogočila ljudem večjo mobilnost in nov nomadski življenjski slog (Gabrijelčič in Gruev 2001, 23–33). Kot projekt za okrevanje gospodarstva pa je bil 53 let po *Highway Act* s strani predsednika Obame uveden nov program – ARRA (*American Recovery and Reinvestment Act*) z namenom, da s 13.300 projekti v transportni infrastrukturi ohranijo delovna mesta in tako z ugodno ekonomsko klimo pomagajo državi k boljši prihodnosti. Za obnovo cest, mostov in avtocest so do sedaj porabili več kot 26 milijard dolarjev (Federal Highway Administration).

6.1 AVTOCESTE V SLOVENIJI

Tudi v Sloveniji je prišlo po 2. svetovni vojni do intenzivnejše gradnje cestnega transportnega omrežja, vendar so bili ti posegi manjši od posegov v ekonomsko razvitih zahodnih državah. Prišlo je celo do pomembne zamude pri razvoju moderne prometne infrastrukture, saj se je preporod avtocest z začetkom uresničevanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) začel šele leta 1994. Pred tem je leta 1969 nastala študija, ki je zajemala določitev tras prihodnjih avtocest, prostorske študije, ekonomske analize, študijo vplivov na okolje ... Načrt je vključeval izgradnjo 594 km avtocestnega omrežja v obdobju 1971–2000, in sicer izgradnjo 60% načrtovane dolžine (356 km) do leta 1985, preostalih 40% (238 km) pa do leta 2000 (Ašanin Gole in Polanšek 2002). Ta dinamika gradnje pa očitno ni bila dosežena. Repe (v Uršič in Hočevar 2007, 41) meni, da gradnja ni bila tako uspešna oz. intenzivna zato, ker je bil ta razvojni program dolgoročne narave (trajal naj bi približno 20 let), ob tem pa bi morale oblasti zaradi velikih vlaganj v infrastrukturo najeti mednarodne kredite, ki pa so lahko prihajali le prek federacije, Slovenija pa sama tako velikega finančnega zalogaja ni bila sposobna izpeljati.

Motorizacija in raba osebnega avtomobila pa sta kljub temu naraščala podobno kot v ostalih evropskih državah in od leta 1960 še kar narašča. Leta 1991 je bilo registriranih 659.733 motornih vozil, stopnja motorizacije je znašala 3,3 prebivalca/osebno vozilo. Po podatkih Družbe za avtoceste Republike Slovenije (v nadaljevanju DARS) je bilo v Sloveniji v letu

2008 registriranih 1.308.963 motornih vozil, od tega 1.045.183 osebnih vozil, z letom poprej pa se je število osebnih vozil povečalo za 4,24 odstotka. Stopnja motorizacije je v letu 2008 znašala 1,9 prebivalca/osebno vozilo (DARS 2010). S povprečno nizko zasedenostjo 1,28 potnika na osebno vozilo in s prevoženimi 16.800 km na osebni avtomobil letno smo nad evropskim povprečjem cestne mobilnosti (Prelovšek 2007, 38).

V letu 2010 znaša skupna dolžina državnega cestnega omrežja skupaj z daljinskimi cestami 6.454 km, od tega AC in HC v dolžini 726 km (Ministrstvo za promet). V Sloveniji je bilo praktično dokončano osnovno AC omrežje na 5. in 10. evropskem transportnem koridorju, investicije na regionalnem in glavnem cestnem omrežju pa so glede na porast prometa zaostajale in niso v celoti upoštevale dejanskih potreb tega omrežja. Intenzivna gradnja avtocest je s svojimi učinki pomenila tudi razmeroma veliko gospodarsko rast. Velika vlaganja na ceste so se izkazale kot upravičene, saj se je promet v zadnjem obdobju izredno povečal, predvsem tranzitni tovorni promet (Di Batista 2009).

Avtoceste so državne ceste, namenjene daljinskemu prometu motornih vozil in so sestavni del mednarodne avtocestne mreže. Hitre ceste so državne ceste, namenjene hitremu odvijanju daljinskega prometa med pomembnimi središči regionalnega pomena in se navezujejo na sistem avtocest (Gabrijelčič in Gruev 2001, 33). Po podatkih DARS-a (2010) v Sloveniji največ prometa prevzamejo avtoceste, hitre ceste in glavne ceste. Na avtocestah in hitih cestah se realizira 44,4% prometa, kar je zelo veliko glede na to, da te hitro povezovalne ceste zavzemajo le 8,7% dolžin celotnega državnega cestnega omrežja. Po njih v veliki večini vozijo vozila, registrirana v Sloveniji, ki so na poti bodisi v službenem bodisi v prostem času. Avtocestna gostota torej ni le pokazatelj trgovskih poti na delo in gospodarske razvitosti posamičnih destinacij, temveč je hkrati pokazatelj pristočasnih aktivnosti.

Kljub v veliki večini dograjenemu AC omrežju se še vedno srečujemo z ozkimi grli zaradi stalne in visoke stopnje rasti prometa. Dejstvo je, da regionalne in državne ceste niso bile dimenzionirane in grajene za takšen obseg prometa, ki še vedno vztrajno narašča; pri tem se povečujeta tako gostota prometa, kakor tudi prometne obremenitve. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest (glavne in regionalne ceste 2. reda) se je v obdobju intenzivne gradnje daljinskih cest v evropskih koridorjih poslabšalo; trenutne razmere namreč kažejo, da je 50% omrežja teh cest v slabem ali zelo slabem stanju. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki niso ob

avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge za razvoj pomembne dejavnike (npr. cenejša zemljišča) (Di Batista 2009).

Avtocestni križ sestavlja omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, nanj pa se navezuje tudi omrežje daljinskih cestnih povezav enakega pomena sosednjih držav. Po vključitvi Slovenije v Evropsko unijo so tri pomembnejše prometne osi postale del vseevropskega cestnega omrežja (V. panevropski prometni koridor, ki poteka v smeri od Kopra preko Ljubljane in Maribora do Lendave in naprej proti Budimpešti, in X. panevropski prometni koridor, ki poteka v smeri od Beljaka preko Jesenic do Ljubljane in naprej proti Zagrebu)¹⁴.

Izgradnja hitro povezovalnih cest se bo, glede na dinamiko gradnje v preteklem obdobju, zaključila po letu 2020, ko bodo dograjene še trase iz dodatnega avtocestnega programa ter 3 prioritete razvojne osi (3., 3a. in 4. razvojna os).

6.2 AVTOCESTNI PROGRAMI V RAZVOJNIH DOKUMENTIH

Prometna dostopnost je že v predindustrijski dobi predstavljala pomemben lokacijski dejavnik za razvoj gospodarskih in poselitvenih struktur, njej pomen pa se je okrepil zlasti v industrijski dobi z izgradnjo železnice, danes pa je regionalno-prostorski razvoj Slovenije odvisen predvsem od poteka avtocestnega križa. Medsebojno povezovanje regij je z razvijanjem avtomobilskega cestnega podsistema spodbujala regionalna politika, ob tem pa zanemarjala ostale prometne podsisteme (avtobusni, železniški). Zaradi avtocestnega križa so postali nekateri deli Slovenije bolj in hitreje dostopni, posledično so se hitreje razvijali. Povezanost poteka avtocestne trase z npr. rastjo delovnih mest, večjim številom prebivalstva ipd., kažejo rezultati številnih empiričnih raziskav. Zato je razvoj prometne dostopnosti eden ključnih ciljev različnih razvojnih programov (Kozina 2009).

¹⁴ Tretja je Jadransko-Jonska pobuda (nastala z odcepom od Divače proti Trstu, od Gradca do Maribora, Ptuja in naprej proti Zagrebu, z odcepom od Lendave proti Zalahovemu ter odcepom od Postojne/Divače preko Ilirske Bistrice naprej proti Reki).

Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023 je programski dokument razvojne narave, ki ga je leta 2006 sprejela vlada Republike Slovenije. Eno izmed področij, na katero se nanašajo osrednji razvojno-investicijski projekti resolucije, je mobilnost za podporo gospodarskemu razvoju. Področje obsega vrsto investicijskih dejavnosti različnih resorjev, katerih namen je zagotoviti Sloveniji učinkovito prometno infrastrukturo. Večina aktivnosti je usmerjena v javno potniško infrastrukturo in storitve, del investicij je usmerjen tudi v cestno infrastrukturo, predvsem v ključne razvojne osi, ki predstavljajo prečno povezavo Slovenije v avtocestnem križu. Do leta 2023 je za cestno in železniško prometno infrastrukturo predvideno 11.692 milijonov evrov, skoraj polovico vrednosti vseh petih osrednjih nacionalnih razvojnih projektov (Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2006, 13–14).

Po Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih (2006) je peta prioriteta strategije razvoja Slovenije »povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja«, med temi ukrepi pa se štejejo »modernizacija železniškega omrežja, modernizacija državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh in dodaten avtocestni program«. Z gradnjo in dokončanjem posameznih odsekov avtocestnega križa se pričakuje neposredne gospodarske učinke pri uporabnikih (znižanje stroškov prevoza), posredno pa bo omogočilo večjo konkurenčnost gospodarstva in ugoden regionalni razvoj, kot tudi nadaljnji razvoj države v okviru članstva v EU. Dodaten avtocestni program »zagotavlja javno dobro v obliki avtocest kot najzmogljivejše oblike cestne infrastrukture, ki je eden od potrebnih (vendar ne tudi zadostnih) pogojev za doseganje ciljev celovitega in trajnostnega razvoja družbe /.../, prispeva pa k doseganju konkurenčnosti, k skladnejšemu regionalnemu razvoju in k prostorski politiki« (Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2006, 41).

Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Prometno omrežje Slovenije se neposredno navezuje na prostorski razvoj in poselitveni vzorec Slovenije, katerega značilnost je velika razpršenost in majhnost naselij v razmerju do števila prebivalcev ali površine države. Kot ugotavljajo snovalci v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (2004), je negativni učinek tega tudi zapostavljanje razvoja železniške infrastrukture, prometnih vozlišč, javnega potniškega prometa, letalskega in nemotoriziranega prometa, zaradi različne prometne dostopnosti in posledično različne gospodarske rasti med posameznimi območji Slovenije pa se razlike med šibkejšimi in bolj razvitimi območji Slovenije še povečujejo (Ministrstvo za okolje in prostor 2004, 14–15). Prometna dostopnost, ki jo med drugim pogojuje tudi prometna infrastruktura, je eden glavnih dejavnikov

(ne)skladnega regionalnega razvoja. Z vidika prometne infrastrukture je veliko večji problem medregijska povezanost kakor pa stanje infrastrukture po regijah. Povezava med središči in njihovimi zaledji je pomanjkljiva, zato strategija za to kot najverjetnejšo rešitev omenja »spodbujanje funkcijske in infrastrukturne povezanosti mest in drugih naselij« (Ministrstvo za okolje in prostor 2004, 16). S tem bi se prometna dostopnost na marsikaterem območju precej izboljšala. Poleg tega strategija v svojem besedilu omenja tudi izgradnjo, razvoj ali posodobitev ostalih prometnih podsistemov: železnice, kolesarske steze, pešpoti, letališča, pristanišča, prometni terminali ipd. Prednost torej daje intermodalni prometni povezavi in razvoju železniškega omrežja, ki naj bi v prihodnosti prevzel večino daljinskega tovornega prometa.

Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture so ene izmed prioritiet in usmeritev za doseganje ciljev prostorskega razvoja Slovenije.

6.3 NAČRTOVANJE AVTOCESTNIH TRAS

Kot že omenjeno, se je na podlagi 15.11.1995 sprejetega sklepa državnega zbora RS začel uresničevati Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA), z namenom »zagotoviti ustrezne notranje povezave države, izboljšati prometno varnost, zagotoviti povezave s širšim evropskim prostorom in spodbuditi gospodarski razvoj (strateški cilji) ter zagotoviti in povečati neposredne ekonomske učinke, zmanjšati negativne prometne vplive na okolje, omogočiti širše gospodarske, socialne in turistične koristi ter ohranjati že zgrajeno avtocestno omrežje (strukturni cilji)« (DARS 2010).

Bolj kot javne, regionalne in državne ceste so avtoceste prilagojene sodobnemu avtomobilizmu, ki ga zaznamuje hiter, varen in nemoten pretok blaga in ljudi od točke A do točke B. Avtocestno omrežje je pri tem učinkovitejše, če je globalno standardizirano, saj družbeno neopredeljeni prostori zagotavljajo nemoten pretok neskončne raznovrstnosti družbenih praks ter preprečujejo kulturne nesporazume, ki bi lahko ovirali promet oziroma ogrozili njegovo varnost. Vnašanje lokalnih posebnosti v avtocestno omrežje pa bi lahko zaustavilo oziroma upočasnilo, če ne celo ogrozilo njegovo varnost (Kralj 2009, 73–80).

Bolj kot druge ceste, grajene za motorni promet, pa imajo avtoceste v nekaterih vidikih še bolj poudarjene naslednje funkcionalne in gospodarske razvoje značilnosti (Mušič 1995, 15):

- hitreje in bolj varno prevajajo tranzitni in daljinski promet,
- povezujejo posamezne regije, mestna središča, somestja in naselja v državi, olajšujejo njihovo funkcionalno in kulturno interakcijo ter s tem prispevajo k prostorski integraciji družbeno prostorske skupnosti,
- s svojim potekom in z opremljenostjo predstavljajo specifično obliko turistične ponudbe,
- imajo gospodarsko pospeševalni in socialno regulativni pomen, ki ga ima graditev cest za gradbena podjetja, vpliva na zaposlenost vsaj v času trajanja gradnje,
- značilnost avtocest je še njihova zahtevnost do prostora, velika lokacijska togost in agresivnost do vseh komponent naravnega okolja.

Načrtovanje avtocest je podvrženo družbenim, ekonomskim, prostorskim in prometnim dejavnikom, ki se morajo odraziti v čim bolj optimalni rešitvi, tako za naravno in kulturno okolje, v katerega je avtocesta umeščena, kot za uveljavitev prometno-tehničnih zahtev projekta in zahtev po njegovi ekonomičnosti ter tudi vse bolj jasnih zahtev po integraciji okolja in inovativnih rešitev v sam avtocestni prostor. Pred vsakim posegom v prostor je potrebna presoja vplivov avtoceste na okolje in obratno, ki mora »zajeti čim več možnih bodočih odzivov v ožjem, neposredno prizadetem in širšem okolju« (Gruev 1998, 58). Neprimerno načrtovanje avtocestne trase lahko ogrozi cestnoprometno varnost, na njeno okolje pa prenese velike negativne ekološke posledice (onesnaževanje zraka, hrup, izsekavanje gozdov, ogroženost vodnih virov) in nezaželene posledice za kulturno krajino (razrez kulturne krajine, ločevanje prostorsko homogenih enot). Hkrati lahko dobro premišljeno umeščanje avtoceste pripomore k ohranjanju in razvijanju okoljskih/naravnih/estetskih/funkcionalnih potencialov naravnih in ustvarjenih vrednot krajine ob pomoči racionalizacije rabe naravnih virov, ohranjanja dediščine, varovanja tipološke raznolikosti krajin in saniranja razvrednotenih območij. Avtocestno omrežje lahko omogoči enakomernejši prostorski razvoj, saj spodbuja gospodarsko dejavnost in povečuje privlačnost prostora za naseljevanje ali celo začasen/občasen (turistični) obisk (Roehl in drugi 1993; Boarnet 1999; Prosen 2003 v Kralj 2009, 75).

Avtocestna novogradnja ne spreminja samo fizičnega prostora, ampak posredno ali neposredno vpliva na življenje posameznikov oz. družbe kot celote. Koristi predvidene nove

avtocestne infrastrukturne investicije so lahko tiste, ki jih potencialni uporabniki ustvarjajo z vožnjo po novem avtocestnem odseku v primerjavi z obstoječo cesto ali drugimi variantami poteka avtoceste na istem odseku (neposredne koristi), in pa tiste, ki se zaradi novozgrajenega cestnega odseka izkazujejo posredno, npr. v širšem družbenem razvoju (Šubic 1995, 26). Ni najpomembnejše samo pravilno globalno trasiranje avtocestnih koridorjev, ki morajo ujeti v svoja vplivna območja čim večje število obstoječih urbanih naselij, marveč tudi umeščanja cestnega telesa na detajlni ravni z namenom izoblikovati nove potencialne možnosti za kompleksen razvoj prostora. Avtocesta poteka skozi različne tipe okolij: gosto naseljena, redkeje naseljena, nenaseljena področja. Vsako od glavnih treh skupin tipov okolja lahko gradimo še naprej v stopnji občutljivosti in zmožnosti bodočih prilagoditev (Gabrijelčič in Gruev 2001, 40).

6.3.1 PRESOJA DRUŽBENIH VPLIVOV

Izgradnja avtoceste predstavlja izjemen poseg v okolje. Njeni vplivi so izredno zapleteni in posegajo na različnih ravneh – na naravi sami (biosfera, geosfera) in na bivalnem okolju. V postopku umeščanja v prostor je zato potrebno predvideti tudi vplive načrtovanega posega na družbeno okolje. S sistematično uporabo socioloških, politoloških in demografskih metodologij se je pri planskih posegih v prostor razvil postopek presoj družbenih vplivov (kot del celovite presoje vplivov na okolje¹⁵) (Kos 2002), ki pa se v Sloveniji formalno pravzaprav šele uveljavlja.

Sistemske pristope presoje vplivov na družbeno okolje se je pojavil v zgodnjih sedemdesetih letih v ZDA kot sestavni del presoje vplivov na okolje, predvsem zaradi potrebe družbenih znanosti, da bi posamezne stroke, ki se ukvarjajo s prostorskim planiranjem, z njo hitreje, lažje in natančneje predvidele najrazličnejše, predvsem nezaželene in negativne posledice načrtovanih posegov v družbeno okolje. Presoja vplivov na družbeno okolje po svoji osnovni definiciji po Beckerju (2001, 312) »predstavlja analizo posledic preteklih prostorskih dejanj ali proces odkrivanja možnih vplivov predvidenega posega v prostor na posameznike, organizacije, institucije in širšo družbo«. Presoja družbenih vplivov je sestavljena iz študije presoje vplivov na okolje in družbene sprejemljivosti posega oz. participacije javnosti v postopkih odločanja (Javornik 1998, 63).

¹⁵ Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06)

Z vključitvijo presoje družbenih vplivov v prostorsko planiranje želimo torej vključiti vlogo prizadetih v proces odločanja o predvidenem posegu v prostor ter tudi ustrezno opredeliti oblike in tehnike vključevanja prizadetih in drugih javnosti v ta proces (Javornik 1998, 7).

Pri določanju vloge družbenega okolja v okviru celovite presoje vplivov na okolje v postopkih priprave prostorskih aktov se srečujemo s problemom definiranja družbenega okolja. Družbeno okolje je formalno sicer možno na relativno enostaven način zamejiti na vplivno območje predvidenega posega, kar pa pogosto zgreši bistvo samega problema, ker v presojo niso vključeni vsi segmenti družbenega okolja, ki bodo s posegom neposredno ali posredno prizadeti. Družbeno okolje je nujno zamejiti večplastno, glede na posebnosti konkretnega posega (Šolar). Kompleksnejši kot so posegi v prostor, pomembnejša je izdelava presoje vplivov na družbeno okolje, kajti obsežnost potencialnih negativnih posledic je premosorazmerna z velikostjo posega.

Eden takšnih velikih posegov je tudi, kot v našem primeru, izgradnja avtoceste. Šolarjeva našteje nekaj vplivov na družbeno okolje zaradi izgradnje nove ceste:

Pozitivni vplivi:

- boljša dostopnost,
- višja cena zemljišč in ostalih nepremičnin,
- hitrejši razvoj krajev ob novi cesti.

Med negativne vplive na družbeno okolje zaradi izgradnje nove ceste lahko štejemo:

- adaptiranje na novo okolje, ki vključuje problem izgradnje nove socialne mreže,
- izgubo kmetijskih in drugih površin,
- poslabšanje bivalne kvalitete.

Vplivi na ljudi lahko nastanejo kadarkoli med nastajanjem in izvajanjem projekta, naštetih primeri pozitivnih in negativnih posledic pa niso reprezentativni za vse posege v prostor. Llewellyn (v Polič 1995, 115) loči na primeru avtoceste naslednje faze:

- a) Predhodni vplivi: ti nastopijo že med načrtovanjem projekta, posebno pri dolgoročnih projektih, in se izkažejo kot špekulacija z zemljo, zanemarjanjem stavb (saj bodo te predvidoma podrli ali pa bodo zaradi bližine ceste postale manj

privlačne) in v posledičnem odseljevanju. Zaradi tega se bo spremenila narava nekega kraja ali soseske že dolgo pred začetkom del.

- b) Vplivi, povezani z izgradnjo: ti so praviloma takojšnji in opazni ter zelo moteči, saj gre za vdor težkih strojev (hrup, tresljaji, prah, dim, ovire). Bližnji prebivalci in različne poslovne dejavnosti so med izgradnjo zelo prizadeti.
- c) Socialno psihološke posledice: te nastopijo po izgradnji objekta, včasih celo po več letih. Avtocesta lahko postane fizična ovira, ki loči en del skupnosti od drugega, osami sosesko, oteži ljudem dostop do javnih objektov, ogrozi varnost otrok, prekine vzorce druženj ipd. Lahko tudi popolnoma spremeni videz okolja zaradi izstopanja novo zgrajenih objektov, večje gostote prometa v prej mirnem kraju, izgube odprtega prostora, razraste se urbanizacija, spremeni uporaba zemljišč ipd. Nastanek teh sprememb pogosto ni predviden kot tudi ne njihove posledice.

Ena resnejših družbenih posledic poseganja v prostor je preselitev družin, posameznikov in posameznih poslovnih dejavnosti zaradi predvidenega posega v prostor. Mnogi planerji vidijo v tem zgolj pravičnost denarnega in drugih nadomestil, kamor sodijo novo stanovanje, hiša, nadomestna kmetijska zemljišča, v resnici pa gre za nekaj, kar ni merljivo v materialnih odškodninah ali denarnih nadomestilih. Pojavijo se namreč že omenjene socialne in psihološke posledice, ki so posebej izrazite tedaj, ko selitev prizadene starejše ljudi. Takrat se lahko poruši njihova socialna mreža, vsakodnevne navade, odnosi in pričakovanja pa tudi znajdenje v okolju. Pri cestnih, zlasti pa avtocestnih posegih je treba pričakovati, da bo zaradi svoje velikosti vsaka cesta prekinila ali vsaj oslabilo določene socialne vezi; avtocesta ne bo torej le fizična ovira, ampak tudi psihološka (Polič 1995).

Prostorski načrtovalci se začenjajo zavedati, da morajo pri načrtovanju nekega objekta, posebno pa če gre za kar infrastrukturni kompleks, sodelovati tudi družboslovni strokovnjaki, ne le »tehnični« (gradbeniki, okoljevarstveniki, geologi ...). V visoko strukturiranih razvitih družbah je potreba po prispevku sociologije v prostorsko planiranje vse večja in zahtevnejša. Z aktivno vlogo lahko prispeva k prostorskemu planiranju pri izdelavi možnih scenarijev družbenega razvoja v prostoru ter opozori na prostorsko relevantne družbene probleme, jih analizira in sodeluje pri izdelavi napovedi oz. predlogov ustreznih rešitev ter opozarja na posledice že morebiti sprejetih planerskih določitev.

Tabela 6.1: Model kategorizacije spremenljivk presoje vplivov na družbeno okolje

SPREMENLJIVKE PRESOJE VPLIVOV NA DRUŽBENO OKOLJE

PREBIVALCI IN GOSPODINJSTVA

- socio-demografske spremembe (spol, število, stopnja izobrazbe, vrste poklica, rasna in etnična struktura idr.)
- spremembe v strukturi gospodinjstev
- pritok in odtok začasnih delavcev
- prisotnost nezaposlenosti
- migracijski tokovi posameznikov in družin

DRUŽBENO GOSPODARSKA UREDITEV

- stališče do predvidenega projekta
- aktivnost interesnih skupin
- spremembe v velikosti in strukturi lokalnih oblasti
- prisotnost planiranja in delitvene aktivnosti
- industrijske razlike
- razmere v kmetijstvu
- zviševanje/poudarjanje ekonomske neenakosti
- spremembe v zaposlitvenih možnostih manjšin
- poklicne možnosti
- kvaliteta življenja (tudi bivalna kakovost)

LOKALNE SKUPNOSTI

- struktura posamezne lokalne skupnosti
- prisotnost zunanjega vpliva
- družbena slojevitost
- trgovinsko - industrijska območja in njihove spremembe
- prisotnost sekundarnih bivališč in rekreativcev

VPLIVI NA POSAMEZNIKA IN DRUŽINO

- razlike med vsakodnevnim načinom življenja in želenim vzorcem/modelom
- različnost v religioznih pogledih
- spremembe v strukturi družine
- analiza socialnih mrež
- splošno stanje zdravja in varnosti prebivalstva
- prostočasne aktivnosti

INFRASTRUKTURNE POTREBE SKUPNOSTI

- preučevanje sprememb v infrastrukturi (državni, regionalni, lokalni)
- spremembe funkcij prostora in upravljanje z njim
- vplivi na kulturno, zgodovinsko in arheološko dediščino

Vir: Javornik (1998, 80).

6.3.2 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Ker prostorski in okoljski razvoj prinašata spremembe tudi v družbenem okolju, je sodelovanje predstavnikov zainteresirane javnosti pri odločanju o zadevah, ki so skupne vsem in zadevajo vse ljudi, nujno. Presoja vplivov na družbeno okolje je v razvitih državah integralni del prostorskega načrtovanja, vključevanje javnosti pa izredno pomembna komponenta znotraj tega procesa. V Sloveniji sta javna razgrnitev in sodelovanje javnosti oz. javno naznanilo z zakonom¹⁶ predpisana postopka, v katerih sodeluje javnost pri sprejemanju prostorskega dokumenta. Po razgrnitvi osnutka državnega prostorskega načrta lahko lokalne skupnosti, posamezniki in ostale zainteresirane javnosti posredujejo pripombe, ki se v nadaljnjih postopkih preučijo pri pripravi državnega prostorskega načrta.

Javnosti je potrebno v proces prostorskega načrtovanja vključiti v čim zgodnejši fazi, dokler so odprte različne možnosti, ob čemer jih je potrebno seznaniti z vsemi informacijami, potrebnimi za njihovo aktivno sodelovanje. Glavni namen sodelovanja javnosti je le-tej omogočiti posredovanje pripomb, ki jih je potrebno obravnavati in podati povratno informacijo glede vpliva pripomb na končno odločitev. »Da bi sodelovanje javnosti vodilo do konstruktivnih rezultatov, je potrebno poznati in upoštevati ključna načela komunikacije z javnostmi – načelo enakopravnosti, načelo transparentnosti, načelo odprtosti in načelo korektnih medsebojnih odnosov« (Šolar).

Grobo poenostavljeno lahko rečemo, da so se na teritorialnih ravneh oblikovali vsaj trije osnovni tipi javnosti (Javornik 1998, 136):

- a) Lokalna: ta je sestavljena iz predstavnikov posameznih krajevnih skupnosti in tudi tistih, ki skušajo lastne interese uveljaviti v okviru nevladnih organizacij.
- b) Regionalna: predstavniki lokalnih skupnosti kot nasprotni pol občinskim službam.
- c) Nacionalna: politična javnost skupaj z državnim zborom.

Osnovni pogoj za uspešno sodelovanje je dobro in učinkovito obveščanje. Informacije morajo biti dostopne vsem, posebej (ciljno) pa je potrebno informirati posamezne interesne skupine oziroma posameznike, ki so izrazili interes za aktivno sodelovanje (Šolar). Za velike projekte je pomembno, da gredo skozi proces javnih razprav in vključevanja strokovne in laične

¹⁶ Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/2002) in Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07)

javnosti v njihovo oblikovanje, saj s tem pridobijo legitimnost, pripadnost in podporo prebivalcev, kar je predpogoj za njihovo uspešno izvedbo.

Vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov prinaša na poti do umestitve projekta v prostor številne prednosti (ibid):

- 1) predstavniki interesnih skupin spoznajo stališča, interese in argumente drugih skupin za obravnavano vsebino,
- 2) zaradi predlogov javnosti se oblikuje večji nabor možnih idej in rešitev,
- 3) v rešitve se vključujejo lokalno znanje in izkušnje,
- 4) postopki priprave prostorskih aktov so bolj pregledni in sami prostorski akti so praviloma večje kakovosti,
- 5) zaradi večje družbene sprejemljivosti plana ima le-ta boljše možnosti za implementacijo.

Pojavljajo se pa tudi argumenti proti vključevanju javnosti, saj npr. vključitev dodatnega akterja v že tako dolg in zapleten postopek načrtovanja le-tega še podaljša in zahteva dodatna finančna sredstva. Javnost je tudi lahko nezainteresirana in neusposobljena za sodelovanje, zaradi tega pride do večjih razlik v argumentaciji strokovnjakov in drugih interesnih skupin. Nemalokrat pa se žal postopki zapletejo še zaradi prevelikega vpliva političnih interesov, tako na strani strokovnjakov kot javnosti (Šolar, Javornik 1998). Komuniciranje med akterji je pomembno, večkrat pa prihaja do konfliktnih situacij, vendar je to danes nekaj običajnega, pričakovane. Polje delovanja, v katerem so prisotne izrazite ter številne konflikte situacije in uporaba moči za doseg cilja, je nedvomno prostorsko planiranje, v katerega prioriteto sodi komuniciranje na različnih ravneh. Stopnja konfliktnosti in nasprotovanja načrtovanemu posegu pa je v večini primerov nižja, ko so javnosti pravočasno informirane in imajo možnost aktivnega sodelovanja v postopku odločanja. Nasprotovanje javnosti je pričakovana in pogosta reakcija, ki pa jo lahko omejimo najmanj s tem, da odkrito povemo cilje in namen posega, priznamo predvidene negativne vplive in predstavimo ustrezne omilitvene ukrepe zanje ter nenazadnje jasno povemo, kakšna je »cost benefit« analiza oz. kaj bo prizadeta lokalna skupnost imela od novega objekta v prostoru.

Ena izmed pravnih podlag,¹⁷ za vključevanje javnosti v postopke priprave prostorski aktov, je tudi Aarhuška konvencija (Merega in Kos 2002), katere priporočila so, da:

- se javnost vključi v čim zgodnejši fazi; dokler so odprte različne možnosti,
- se javnost seznani z vsemi informacijami, potrebnimi za njeno sodelovanje,
- so jasna načela sodelovanja in pričakovanja o tem, kaj naj bo prispevek/vpliv javnosti,
- se javnosti omogočijo ustrezne oblike posvetovanj,
- se javnosti omogoči izražanje in posredovanje pripomb,
- se pripravljavec zaveže k obravnavi in upoštevanju pripomb javnosti ter objavi odločitve,
- se predstavi, kako so predlogi javnosti vplivali na kakovost odločitve.

Glavni in težko rešljiv problem je predvideti družbeno sprejemljivost. Ko pride v določeno skupino informacija o predvidenem posegu, so reakcije lahko zelo različne, čeprav so si vsi edini v želji po spremembah oziroma čim manj negativnih posledic posega. Vedno pa določenega dela javnosti nikakor ni mogoče prepričati o legitimnosti projekta, ker bi se zaradi tega spremenili njihovi dosednji pogoji bivanja, kar označuje t.i. »nimby« (Not In My Back Yard) sindrom. »Nezmožnost preseganja sindroma NIMBY izhaja iz komunikacijske usposobljenosti strokovnih nosilcev posegov v prostor in iz uveljavljenih procesov odločanja, ki upoštevajo zgolj tehnološke vidike gradnje objektov, popolnoma pa zanemarjajo socialno-prostorske vidike« (Ministrstvo za okolje in prostor 2001, 43). Nevključevanje javnosti v pri prostorskem planiranju pa je botrovalo okrepitvi »lulu« sindroma (Locally Unwantend Land Use) (ibid).

Sprejemljivost predvidenega posega za lokalno prebivalstvo je v veliki meri odvisna od stopnje kvalitete življenja v lokalni skupnosti in od njenih predhodnih izkušenj s podobnimi posegi.

V postopkih sprejemanj lokacijskih načrtov za avtoceste se po pravilu načrtovalci s potencialno prizadetimi skupnostmi srečujejo že v fazi izdelave različic, civilne iniciative pa se običajno oglasijo in ustanovijo že dosti prej kot je to predvideno v časovnem načrtu priprave državnega prostorskega načrta (javna razgrnitev). To daje misel, da bi se vključevanje javnosti moralo tudi formalno začeti že prej.

¹⁷ Ostale pravne podlage so še Zakon o varstvu okolja, Zakon o dostopu do informacij javnega značaja in veljavna prostorska zakonodaja

6.3.3 DRUŽBENA SPREJEMLJIVOST IN PODPORA AVTOCESTNEMU PROGRAMU

Zahtevni gradbeni postopki, kot gradnja avtoceste nedvomno je, morajo torej vključevati ne le mnenja strokovnjakov oz. pripravljavcev prostorskega plana, ampak enakovredno tudi javnosti, torej tistih, ki jih bo takšen poseg najbolj zadeval, saj družbena sprejemljivost v bistvu temelji na dejavni udeležbi lokalnega prebivalstva pri soodločanju o načrtovanih posegih v okolje. Ugotavljanje reprezentativnih stališč in mnenj prebivalcev naj bi prispevalo k uravnoteženju javnih razprav oz. naj bi omogočilo objektivno raziskovanje različnih interesov. Vendar pa se raziskave javnega mnenja, ki so bile nekatere izvedene že v 60.letih, še vedno niso uveljavile kot standardna politična priprava posegov v prostor. »Upravitelji in načrtovalci prostora večinoma pokažejo interes za javnomnenjske raziskave le, kadar naletijo na odprt konflikt interesov, torej takrat, ko zaradi močnega nasprotovanja javnosti grozi zaustavitev predvidenega projekta« (Kos 2002, 112–113).

Na Centru za raziskave javnega mnenja in množičnih komunikacij je bila v letih 1994, 1997 in 2002 izvedena javnomnenjska raziskava o prostorskih in razvojnih vprašanjih avtocest – Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji (Kos in skupina 2009). Osnovni cilj raziskave je bil ugotavljanje reprezentativnih stališč in mnenj državljanov oz. državljanek Slovenije o »projektu stoletja«, kot mnogi imenujejo intenzivno gradnjo avtocestnega sistema v zadnjih letih, ter ugotavljanje in analiziranje družbenih, prostorskih in okoljskih vprašanj. Namen raziskave je bil torej identifikacija in analiza najpomembnejših socialno prostorskih in okoljskih vplivov gradnje in izgradnje slovenskega avtocestnega sistema. Raziskave so omogočale tudi pregled stanja tistih dejavnikov, ki vplivajo na stališča do izgradnje avtocest, ter kriterijev, ki so po mnenju širše javnosti pomembnejši pri odločanju o najustreznejši različici trase avtoceste.

Podpora Nacionalni izgradnji avtocestnega projekta je bila vseskozi visoka, saj se delež tistih, ki nasprotujejo vrti okoli 5%, veliko podpora javnosti pa je mogoče utemeljiti s splošnim zavedanjem slabega stanja cest in pričakovanjem, da bo izgradnja avtocest prispevala k višji stopnji prometne varnosti. Varnost je tudi najpomembnejši dejavnik, ki ga je, glede na anketne odgovore, potrebno upoštevati pri izgradnji avtocest, saj ga je v teh obdobjih raziskave na prvo mesto postavilo več kot 60% vprašanih. V letih 1994 in 1997 je bil naslednji pomemben dejavnik izogibanje kmetijskim zemljiščem, ki ga je leta 2002 prehitel

dejavnik povezovanja vseh večjih krajev v Sloveniji. Ljudje si želijo imeti hiter dostop do avtoceste, vendar pa priključki ne bi smeli biti zgrajeni v bližini naselij. Kljub temu, da želijo imeti dostopnost do različnih dejavnosti in storitev v prostoru, pa jih dve tretjini vprašanih ob avtocesti ne bi živelo.

Po javnomnenjski raziskavi leta 2002 je bilo torej ugotovljeno, da je tako na državni kot na lokalni ravni, stopnja upravičenosti avtocestnega projekta velika, višja kot na državni ravni pa je bila podpora gradnji avtocest na neposredno prizadetih lokacijah in v predelih, kjer so bili še v intenzivni pripravi na gradnjo. Večinsko javno mnenje je podpiralo tudi glavne smeri poteka avtocest, z željo, da se poveže slovenske kraje in pokrajine. Dokaj opazna je bila solidarnost s prebivalci tistih predelov Slovenije, ki so prometno podpovprečno opremljeni in bodo po dograditvi AC projekta relativno še v slabšem položaju (Kos 2004).

Anketiranci so menili, da obveščanje o pomembnejših zadevah o AC projektu ni dovolj izčrpno in jasno.

Relativno močno nezaupanje se je pokazalo tudi pri mnenjih o načinih obravnave najbolj prizadetih ljudi, tj. lastnikov nepremičnin na in ob trasah. Kljub solidarnosti do tistih, ki se bodo morali preseliti, pa so relativno močno zastopana tudi mnenja, da pri teh vprašanjih ne gre zgolj za eksistenčna človeška vprašanja in okoljevarstvene dileme, pač pa tudi za pogajalsko taktiko ene strani v postopku odkupovanja zemljišč (Kos 2004, 317).

NPJA, kot glavni gradbeni modernistični postsocialistični projekt stoletja (Kos 1994), (ki pa se je krepko razvlekel še v naslednje stoletje), je splošno javnomnenjsko sprejet, razvoj avtomobilizma pa je (kljub negativnim posledicam, ki jih ima za naravno okolje) za večino prebivalcev Slovenije nevprašljiv. Uživanje v udobju oz. ugodju lastnega individualnega prevoznega sredstva je za Slovence pomembnejše kot uporaba okolju prijaznejšega javnega prometna sredstva (legitimnost avtocestnega projekta je večja kot pri posodobitvi železniškega omrežja).

6.4 OBLIKOVANJE AVTOCESTNEGA PROSTORA

V splošnem velja, da je avtocesta motnja v krajini, ki jo pa lahko omilimo s kakovostnim vodenjem trase in primernim oblikovanjem obcestnih objektov. Estetska kakovost okolja vpliva na neposredno izkušnjo, dobro počutje ter na vedenje nasploh in upošteva tudi potrebo ljudi po lepem, zato k avtocestam ne spada le načrtovanje z gradbeno prostorskega vidika, ampak tudi močnim vplivom različnih družbenih interesov podvrženo kompleksno oblikovanje, ki vključuje številne elemente naravnega in grajenega okolja. Avtocesta je pomemben del prostora in v prvi vrsti omogoča nemoten in varen pretok vozil, vendar zaradi svoje pomembnosti lahko opravlja tudi razločevalno vlogo, torej se individualizira glede na estetske zahteve in dimenzije. Kevin Lynch (1960) ugotavlja, da je lahko avtocesta, poleg svoje osnovne razvojne in transportne funkcije, tudi predmet umetniškega užitka. Pogled z avtoceste ali na avtocesto je lahko dramatična igra prostora in gibanja, svetlobe in teksture v novem, regionalnem merilu. Gibanje po avtocesti nam omogoča razumevanje regionalnega vzorca in njegove historične substance, razumevanje organizacije urbane strukture v relaciji do krajinskega ozadja, identifikacijo pomembnih orientacijskih točk v prostoru in spoznavanje kulture prostora in njegove rabe.

Dejstvo je, da so avtoceste grajene za dolgoročno obdobje in so velika investicija, torej je simbioza med cesto in krajino ena od bistvenih elementov funkcioniranja ceste. Nemogoče je projektirati cesto kot samostojen del, brez aktivnega odnosa do celote. Del, ki je del celote, namreč funkcionira šele v razmerju do celote, kot njen neobhodni sestavni del. Ločen del ceste ni več le izoliran del, ampak s svojim delovanjem ustvarja drugačno funkcioniranje iste celote. Dejstvo, ki govori v prid prepoznanja tudi estetskega oblikovanja avtocestnega prostora je, da se bo v prihodnje značaj individualnega prevoza po cestah usmeril k turizmu, hkrati z dejstvom, da je Slovenija tudi tranzitna država, pa še poudarja pomembnost estetskega doživljanja krajine med vožnjo, saj je z možnostjo preglednosti v prostoru in omogočanjem percepcije pozitivne mentalne slike, mogoče tranzitnim potnikom pokazati značilnosti krajine, skozi katero se peljejo. Poleg krajinske menjave ambientov ob poteku ceste pa le-ta s svojim linearnim telesom seka tudi različne tipe krajin po poseljenosti (Gabrijelčič in Gruev 2001).

Ena od miselnih zavor pri sprejemanju avtocest je predpostavka o stalnosti in negibnosti okolja, namesto koncepta splošne spremenljivosti. Izkušnje kažejo, da je načrtovanje avtocest

po sistemu izločanja ceste, kot homogene in avtonomne strukture iz prostorskih situacij, pripeljalo do razvrednotenja obeh sistemov – cestnega omrežja in danega okolja. Vsaka akcija v prostoru povzroči reakcijo, elementi med seboj delujejo interaktivno in jih ni mogoče obravnavati posamično, jih izločiti iz celote (ibid).

Z racionalnim oblikovanjem lahko rešujemo tudi izgled mnogih varovalnih mehanizmov, ki blažijo neželene posledice avtocest (varovalne ograje, sanacija gozdnega roba, zaščitne zasaditve), ne da bi ceste zapirali v nepregledne koridorje.

Razvoj oblikovanja avtocestne okolice kaže, da je mobilnost tudi estetsko doživetje, avtocesta pa je tudi infrastruktura drugih dodatnih dejavnosti. Naloga današnjih graditeljev ni več le v tem, kako vključevati avtocesto v krajino, temveč, kako oblikovati bolj kompleksen sistem krajine mobilnosti ali »mobility landscape« (Calabrese 2003 v Prelovšek 2007, 35). V takšnem sistemu so infrastruktura, urbani razvoj in krajina med seboj povezani. Avtocesta na tak način združuje ekonomske in estetske interese, kar se zrcali ob ponudbi priložnosti aktivnosti v njej (Prelovšek 2007, 35). Estetizacija avtocestne krajine pa ne bi smela slediti le obstoječim značilnostim lokalnega okolja, temveč bi morala krajinskemu oblikovalcu dopuščati, da v avtocestno ureditev vnese tudi lastno sporočilo o času in prostoru (Kralj 2009, 74).

7 HITRA CESTA V SAVINJSKO – ŠALEŠKI REGIJI

7.1 TRETJA RAZVOJNA OS

V okviru ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja, ki je ena izmed prioritet strategije razvoja Slovenije, se načrtujejo 3 nove razvojne osi (t.i. 3., 3a. in 4. razvojna os), ki bodo v prihodnosti predstavljale prometne povezave tistih območij v Sloveniji, ki v tem trenutku nimajo avtocestnega omrežja, niti na njega niso vezane, in med te se šteje tudi 3. razvojna os. Z namenom medsebojno povezati središča mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena se na prometno in razvojno os povezujejo regionalna središča Beljak, Celovec in Pliberk na avstrijskem Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Celje in Novo mesto v Sloveniji ter mesti Karlovac ter Reka na Hrvaškem. Prometna povezava naj bi se navezovala na trans-evropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. pan-evropski prometni koridor ter na Jadransko–Jonsko prometno os (Šolar). 3. razvojna os je del projekta »CESTA«, katerega namen je izgradnja integralne (inter-modalne) prometne osi, ki bi povezovala Avstrijo, Slovenijo in Hrvaško. Je torej skupni interes 5 statističnih regij v Sloveniji (Koroške, Savinjske, Zasavja, Posavja in JV Slovenije), avstrijske Dežele Koroške in hrvaške Županije Primorsko Goranske. Os se iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto v bližini Celja in se nato nadaljuje proti Novemu mestu ter naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka.

Cilj prometnice je izboljšati razvojne potenciale, ki so jih nekateri deli Slovenije izgubili zaradi slabših prometnih povezav. V Sloveniji večina regij, razen Osrednjeslovenske, izkazuje zaostanek v razvojni dinamiki. Posebej so razvojno ogrožene tako imenovane periferne regije (regije, ki so geografsko oziroma prometno oddaljene od najbolj razvite Osrednjeslovenske regije in glavnega mesta Ljubljane) in med te se uvršča tudi omenjenih 5 regij. Ker gre tudi za razvojne potenciale občin in krajev ob prometni osi, bodo te enakovredno vpete v izvedbo projekta.

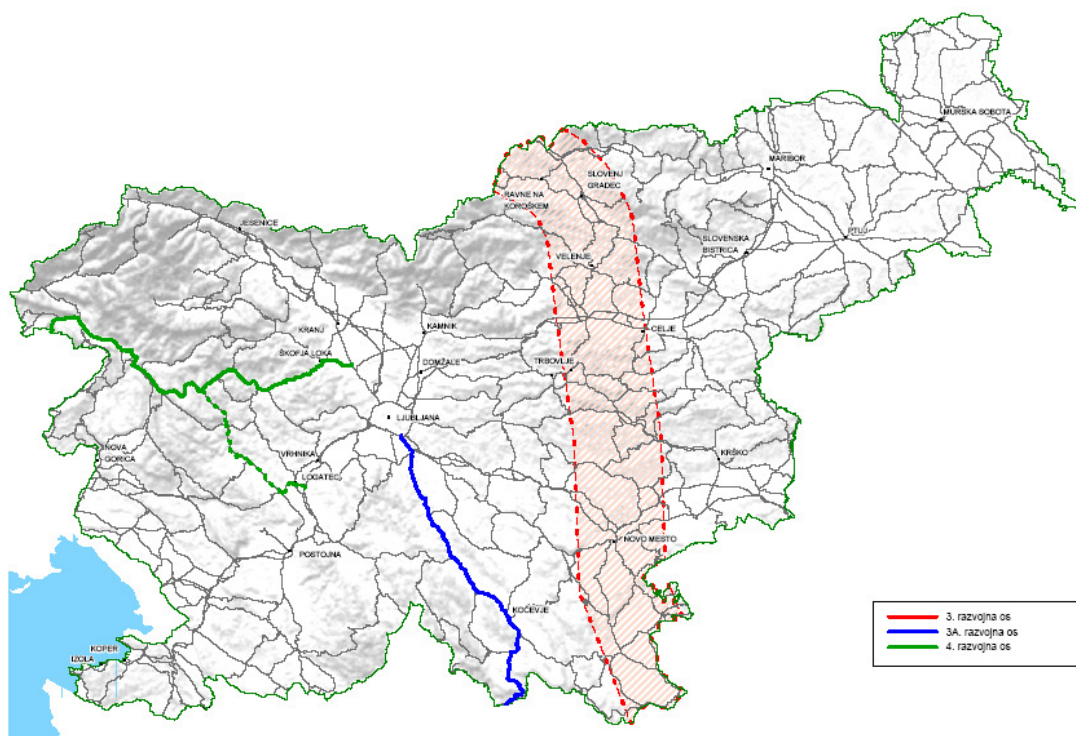
Izgradnja nove prometne osi bo omogočila navezavo pomembnih lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave in bo pomenila dvig kakovostne ravni sedanjih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet. Z izboljšanimi prometnimi povezavami bo boljša prometna varnost in kvaliteta potovanj, le-ta

se bodo skrajšala. S povečano prometno dostopnostjo se pričakuje, da bo gospodarskim subjektom na tej osi omogočeno širjenje trga, območje bo postalo bolj konkurenčno, krepile se bodo institucionalne in gospodarske povezave (Rezolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2006).

Na temelju skupnih strateških interesov gospodarstva in lokalnega potenciala je tretja razvojna os instrument, ki prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter bolj uravnoteženemu razvoju evropskega prostora. Povezuje več različnih vidikov razvoja – od gospodarstva in prometa do turizma – pa tudi različne institucije, ki soustvarjajo razvoj območja ob osi.

Za uresničevanje skladnejšega in policentričnega razvoja regij je predvsem pomembna prometna povezava le-teh med seboj. Krepitev lokalnih urbanih centrov ter ohranjanje poselitve in kakovosti življenja pa je eden od osrednjih ciljev tako prostorske, gospodarske in socialne politike strategije Slovenije. Zaradi tega in vse bolj realne grožnje, da se bo demografska, socialna in gospodarska slika regij še poslabšala, je prišlo do realizacije projekta »tretja razvojna os«.

Slika 7.1: Potek razvojnih osi



Vir: Rezolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 (2006).

7.2 SAVINJSKO-ŠALEŠKA REGIJA

V prometnem smislu se območje tretje razvojne osi v skupni dolžini trase okoli 200km deli na 3 glavne odseke: severi, srednji in južni del. Severni del se začne na meji z Avstrijo in poteka do priključka k avtocesti A1 Koper-Šentilj (približno 62 km). Statistično ga sestavljata dve regiji, in sicer Koroška in Savinjska. V slednji se je zaradi skupnih interesov desetih¹⁸ občin oblikovala t.i. mezuregija Savinjsko-šaleška regija (SAŠA), ki se razteza po osrednjih delih Zgornje Savinjske regije in Šaleške doline, sestavljata pa jo upravni enoti Mozirje in Velenje. Regija obsega po velikosti 705,6 km² ozemlja, na njem je 107 naselij, v katerih živi 61.327 prebivalcev, kar v Savinjski statistični regiji predstavlja 24% prebivalstva. Čeprav se kazalci rodnosti, smrtnosti in naravnega prirastka iz leta v leto poslabšujejo, kar je v Sloveniji splošen trend, izkazuje obravnavano območje v primerjavi s Savinjsko statistično regijo ter Slovenijo nekoliko višjo stopnjo rodnosti, nižjo stopnjo umrljivosti in pozitiven naravni prirastek, ki se od leta 1999 naprej giblje med 1‰ in 3,5 ‰ (Plut in drugi 2006, 14–15). Regija se nahaja v alpskem in predalpskem svetu severovzhodne Slovenije, ki je slabo povezan z republiško prometno infrastrukturo in ga glavne prometne poti zaobidejo (Savinjsko-šaleška območna razvojna agencija).

Slika 7.2: Območje Savinjsko-šaleške regije



Vir: Savinjsko-šaleška razvojna območna agencija (2006).

¹⁸ Velenje, Šoštanj, Šmartno ob Paki, Mozirje, Nazarje, Gornji Grad, Rečica ob Savinji, Ljubno, Luce in Solčava.

7.3 HITRA CESTA V SAŠA REGIJI

Že nekaj časa buri duhove v tej regiji načrtovanje 3. razvojne osi, oziroma nove prometnice – hitre ceste, ki bi celotno Savinjsko-šaleško regijo povezala na avtocestno omrežje. Velenje, kot središče regionalnega pomena, s tem pridobi zmogljivejšo povezavo do avtoceste A1 oz. do V. prometnega koridorja (obstoječa cestna povezave od Velenja do avtoceste A1 se ohrani, kar je glede na napovedane dolgoročne stopnje rasti prometa tudi potrebno). Na Koroškem, v Šaleški dolini in delu Savinjske doline prebivalci, ki so se povezali v civilne iniciative, v celoti ali po odsekih nasprotujejo predlagani trasi hitre ceste ob tretji razvojni osi, nasprotno pa se gospodarstvo in vodstva lokalnih skupnosti zavzemajo za čimprejšnji začetek gradnje, ker menijo, da slabe prometne povezave povzročajo pretirane stroške in zavirajo razvoj. O družbeni sprejemljivosti bo več napisanega v nadaljevanju naloge, zadaj pa pogledjmo, kakšen je cestni promet v SAŠA regiji.

Področja ob predvideni tretji razvojni osi nimajo hitrega dostopa do osrednje Slovenije oz. je navezava na avtocestni sistem enaka že vrsto let. Obstoječe cestne povezave so preobremenjene s potniškim in transportnim prometom. Prometne obremenitve na poteku tretje razvojne osi se gibljejo od cca. 3.000 do cca. 20.000 vozil povprečno na dan, največje pa so obremenitve ob večjih gospodarskih središčih (v severnem delu so to Slovenj Gradec, Velenje, Celje). Med regijami, po katerih bo potekala hitra cesta, je ravno Savinjska (sorazmerno s številom prebivalcev po regijah) na prvem mestu po številu osebnih in tovornih vozil, enako je po količini blagovnega prometa na železniških postajah. Po cesti med Arjo vasjo in Velenjem, torej cesti, ki povezuje Velenje s priključkom na avtocestno omrežje, pelje 18.000 vozil na dan, od tega približno 2.000 tovornjakov. Povprečni prirastek vozil ne tej cesti od leta 2000 je 3% letno, izračuni pa kažejo, da naj bi leta 2015 po tej cesti peljalo 22.000 vozil na dan (Ljubič in Cesnik 2009). Po mnogih kriterijih je ta cesta, še z navezavo po Hudi Luknji na Dravograd, danes ena najbolj kritičnih regionalnih cest. Z rekonstrukcijo obstoječe ceste ali izgraditvijo nove prometnice bi bili vzpostavljeni boljši pogoji za prometno povezanost regionalnega območja navznoter in navzven in s tem vzpostavljeni cestno infrastrukturni pogoji za gospodarstvo. Zaradi pretočnosti in količine prometa ter velika števila prometnih nesreč na opisani cesti bi bila na področju cestne infrastrukture za regijo najbolj primerna izgradnja hitre ceste v poteku AC MB / LJ – Velenje – Slovenj Gradec – Ravne – (Velikovec) v skupnem prometnoinfrastrukturnem koridorju z novo železniško progo G1 v istem poteku. Na ta način bi regija s skupnim prometno-infrastrukturnim koridorjem

visoke kategorije dobila najbolj neposredno povezavo z avtocestnim križem pri Celju ter z avtocesto pri Velikovcu. Poleg bistvenega izboljšanja prometne povezanosti in dostopnosti regije do Koroške in avstrijske Koroške bi se ustvarili infrastrukturni pogoji za opredelitev sekundarnega prometnega in razvojnega koridorja, ki bi dodatno povezal Slovenijo (Savinjsko regijo) z avstrijsko Koroško proti severu in z Zasavsko in s Posavsko regijo ter z regijo Jugovzhodna Slovenija na jugu. Na ta način bi se dopolnila praznina med potekoma X. vseevropskega prometnega koridorja skozi Slovenijo (Dimovski in drugi 2001).

Po občnem razvojnem programu Savinjsko-šaleške regije je ena izmed prioritet tudi dostopna in okolju prijazna regija. Nedostopnost regije, zlasti njena slaba cestna povezava navzven, je bila izpostavljena kot eden od ključnih razvojnih problemov že pri obravnavanju prvih dveh prioritet (inovacijska regija SAŠA in turistična regija SAŠA). Prometna infrastruktura bi bila pomembna pridobitev za podjetniški sektor kot tudi z vidika varnosti občanov (Savinjsko-šaleška razvojna območna agencija 2006).

Poleg povezave Šaleške doline s severom (s Koroško in z Avstrijo) je ozko grlo povezava Zgornje Savinjske doline v jugovzhodni smeri, povezavi na sever z Avstrijo in na jug s Posavsko regijo in Hrvaško. Za Zgornjo Savinjsko je najbližja povezava z avtocesto priključek Šentrupert, ki je, od na primer turistično oblegane Logarske doline, oddaljen 60 km. Na severozahodu doline imajo tako bližje Ljubljano čez prelaz Podvolovljek, kot središče Savinjske statistične regije – Celje. Zato se kot priložnost kaže nova prometnica na tretji razvojni osi. Izgradnja omenjene infrastrukture na področju razvoja železniškega in cestnega sistema bi vplivala na bistveno izboljšanje prometnega položaja Velenja in celotnega regionalnega pomena Šaleške doline. Enostranska naslonitev na cestno infrastrukturo pa ne upošteva zmogljivosti železniške povezave, trajnih rešitev za potniški in tovorni promet, kar lahko dolgoročno zelo slabo vpliva na razvoj poselitve in dejavnosti v regiji.

Za razvoj regije bi bila izjemnega pomena izgradnja nove železniške proge G1 (Celje)–Velenje–Slovenj Gradec–Otiški vrh. Med Celjem in Velenjem je železniška proga še delujoča, od Velenja proti Koroški pa so jo leta 1968 ukinili. Občasno se pojavljajo ideje, da bi omenjeno progo zopet oživel, vendar po trasi, kjer je proga potekala prej, to vsaj delno ni več možno. Pa tudi sicer je stanje slovenskega železniškega omrežja tako slabo, da se že obstoječe proge ne vzdržuje, kaj šele načrtuje nove. V Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih (2006) je sicer velik del finančnih sredstev namenjen posodobitvi železniške

infrastrukture, vendar gre pri tem za modernizacijo že obstoječega V. in X. železniškega koridorja. Pa četudi bi v SAŠA regiji namesto v hitro cesto denar vložili v posodobitev železnice Celje–Velenje z dograditvijo do Dravograda, bi bil premislek o smiselnosti in upravičenosti takšne investicije zelo na mestu. Po ukinitvi železniške proge na Koroško se je poselitveni vzorec namreč dodatno (kot že sicer) izoblikoval glede na prilagojenost cestnim povezavam, in tako bi se večina ljudi, vsaj do železniških postaj, še vedno morala pripeljati z avtomobilom. Za uporabo vlaka kot prevoznega sredstva za potek nadaljne poti proti večjim središčem (Velenju, Celju, Ljubljani) pa bi moralo tudi ob dobrih povezavah najprej priti do velikega mentalnega preskoka v zavesti ljudi glede uporabe javnega prevoza.

7.4 POSELITEV

Za skladen prostorski razvoj Slovenije se spodbuja razvoj policentričnega urbanega sistema, ki ga tvori strukturirano omrežje središč nacionalnega in regionalnega pomena, na katerega se, s primerno delitvijo funkcij in z medsebojnimi prometnimi povezavami, navezuje omrežje drugih medobčinskih in lokalnih središč. Ob razmišljanju o novih prometnih povezavah je zato neizogibno treba razmišljati tudi o poselitvi oz. dolgoročnem razvoju urbanega sistema ob razvojni osi, saj nove povezave namreč prinašajo nove priložnosti in nove izzive za razvoj posameznih naselij, urbana središča pa postanejo bolj konkurenčna (Šolar).

Po površini in številu prebivalstva je Savinjska regija tretja največja v Sloveniji. Gostota poseljenosti je nad ravno državno povprečje, nadpovprečno naseljena v regiji pa je poleg Spodnje Savinjske doline tudi Šaleška dolina. Kot za vseh 5 statističnih regij ob tretji razvojni osi je tudi za Savinjsko značilna razpršena poselitev; izrazitejša so gravitacijska jedra okoli občinskih (tudi zaposlitvenih središč). Za SAŠO regijo je značilna koncentracija prebivalstva ob rečnih dolinah, predvsem pa na območjih kotlin, ki predstavljajo edina večja območja sklenjenega ravninskega sveta. Izven teh območij je značilna razpršena poselitev z velikim številom majhnih naselij. Glavno urbano središče je Velenje, ki s somestjem predstavlja urbano središče regionalnega pomena, medobčinsko središče pa je Mozirje.

V regiji, predvsem v Zgornji Savinjski dolini, prevladujeta dva značilna poselitvena vzorca, ki se v nekaterih naseljih medsebojno prepletata. V gosteje poseljenih rečnih dolinah prevladujejo gručasta naselja, z oddaljevanjem teh naselij in naraščanjem nadmorske višine

pa postajajo kraji vse manj strnjeno pozidani in se kaže značilen sistem poselitve v obliki samotnih domačij (Savinjsko-šaleška območna agencija 2006). Slabost Zgornje Savinjske doline je velika prostorska omejenost pri poselitvi in izredno slaba dostopnost.

V Zgornji Savinjski dolini (med Mozirjem in Ljubnim) in delih Šaleške doline je ohranjena tradicionalna razpršena poselitev oz. vzorec razpršene širitve večjih urbanih naselij, od Velenja v smeri proti Celju in Polzeli pa redkoznati poselitveni vzorec razpršene gradnje ob razvojno dinamičnih naseljih. V Šaleški dolini živi kar 71% prebivalcev v naseljih z nad 1.000 prebivalci, v Zgornji Savinjski dolini pa le 19%. Kaže se torej dvojnost regije z močno urbanizirano Šaleško dolino, kjer večina prebivalstva živi v mestnih naseljih Šoštanj in Velenje, ter na drugi strani šibka urbaniziranost Zgornje Savinjske doline, za katero so značilna tradicionalna ruralna naselja, ki se urbanizirajo in spreminjajo v spalna. Šaleška dolina je bila glede na urbanizacijo posebnost, če jo primerjamo z razvojem naselij v Sloveniji, saj se je močnejša urbanizacija pričela šele v petdesetih letih 20. stoletja z izgradnjo novega Velenja. Prebivalstvo se je priseljevalo in skoncentriralo zaradi industrije, ki je v minulih štirih desetletjih zajela praktično vsa nižinska oz. dolinska naselja v Šaleški dolini. Predvsem zaradi rudarjenja so nekatera naselja Šaleške doline izginila ali spremenila svojo lego in funkcijo (ibid).

Za regijo je prednost skoncentrirana poselitev okrog subregionalnih in lokalnih središč ter obstoj somestij. Po izgradnji in dograditvi prometnic(e) je pričakovati, da bo območje postalo poselitveno atraktivnejše še za prebivalce drugih regij. V dolinah in kotlinah bo prevladal strnjen urban poselitveni vzorec, v višjih ležečih predelih pa se bo ohranjalo tradicionalno kmetijstvo s pretežno kmečko poselitvijo. Sedaj se v regiji pojavljajo območja z razvojnimi problemi in prometno težje dostopna območja se ubadajo s procesi depopulacije. Priložnost in potreba za regijo je razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne poselitvene funkcije. Nova prometa povezava naj bi podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem (Šolar).

7.5 DNEVNA MOBILNOST

Savinjska statistična regija se z doseženo stopnjo motorizacije uvršča v vrh druge polovice slovenskih regij, ki praviloma sodijo v vzhodni del države. Regija izkazuje relativno uravnoteženost v doseženi stopnji motorizacije, najvišjo stopnjo sta dosegli občini na prehodu iz Spodnje v Zgornjo Savinjsko dolino, to sta Mozirje in Braslovče (Dimovski in drugi 2001, 96).

Za območje SAŠA regije so značilne dnevne migracije znotraj regije, ki so povezane s procesi deagrarizacije, industrializacije ter urbanizacije in potekajo med naselji znotraj območja. V zadnjem obdobju, predvsem zaradi ekonomskega vzgiba, se povečuje tudi migracija v Osrednjeslovensko statistično regijo (Ljubljana). V druga območja pa je delež relativno majhen, saj predstavlja Šaleška dolina (predvsem MO Velenje) gospodarsko in izobraževalno središče tega območja in je zbirališče dnevnih migracijskih tokov bližnje okolice; tako veliko dnevnih migrantov prihaja s Koroške statistične regije. Med Savinjskimi občinami imata Velenje in Celje največjo privlačno moč, saj vanju prihaja več kot četrtnina dnevne delovne migracije, največ iz sosednjih občin. Petina zaposlenih potuje dnevno na delo v druge statistične regije (Plut in drugi 2006).

Kot je prikazano v tabeli, se po podatkih s popisa, v SAŠA regiji največ dnevnih vozačev prevaža z osebnim avtomobilom kot voznik ali sopotnik. V Sloveniji se po podatkih popisa prebivalstva na delo vozi z avtobusom ali vlakom 9% zaposlenih dnevnih migrantov, v SAŠA regiji pa je ta delež nekoliko večji (13%), kar je posledica organiziranega avtobusnega prevoza na delo v večini večjih podjetjih v regiji.

Tabela 7.1: Delež zaposlenih dnevnih migrantov (v %) glede na način potovanja na delo

	Peš ali s kolesom	Z avtom kot voznik	Z avtom kot sopotnik	Z avtobusom	Z vlakom
SAŠA regija	4,7	72,7	8,5	12,3	1,0
Slovenija	4,5	77,7	7,2	7,9	1,9

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (2002).

V Savinjsko-šaleški regiji se torej večina uporabnikov javnega potniškega prometa vozi z avtobusom, saj ima ta bolj razvejeno omrežje kot vlak. Le-ta vozi le na relaciji Velenje–Celje, pripelje pa dnevno 16% dnevnih migrantov, predvsem dijakov. Delež prepeljanih zaposlenih z vlakom je zanemarljiv. Vlaki v Zgornjo Savinjsko regijo ne vozijo, izhodiščna postaja je v Šmartnem ob Paki, ki je od Mozirja oddaljeno 7 km, vendar se ta povezava zelo malo koristi. Na relaciji Velenje–Celje nudijo slovenske železnice slabšo storitev, in to glede na hitrosti in tudi števila voženj. Bolj konkurenčen je vlak na relaciji Šoštanj–Celje, kar se kaže v večjem številu dijakov v občini Šoštanj, ki se vsak dan vozijo v Celje z vlakom. Analiza voznih redov je pokazala, da javni promet ustrezno zadovoljuje potrebe po prevozih v šole in prevozih na delo v večja podjetja (Premogovnik, Gorenje), ki imajo klasični delovni čas od 6. do 14. ure. Ta podjetja pa za svoje zaposlene že tako organizirajo pogodbene prevoze. Z vidika zaposlenih v storitveni dejavnosti in državni upravi pa so vozni redi na številnih relacijah povsem neprimerni njihovem delovnemu času, ki se konča po 15. uri (Gabrovec in drugi 2006).

Daleč pod postavljenimi standardi pa je število voženj ob sobotah in nedeljah. Ob sobotah na železniški progi vozijo trije vlaki v vsako smer, ob nedeljah nobeden. Prav tako ni ob nedeljah nobene povezave Mozirja z najbližjim središčem nacionalnega pomena, s Celjem. Očitno je, da je, z vidika prostočasovnih aktivnosti, javni promet v regiji povsem neuporaben. Tako na primer Logarska Dolina nima ob vikendih nobene povezave s Celjem, prav tako z javnim prometom ni povezana spodnja postaja kabinske žičnice na smučišču Golte. Edina izjema so povezave Velenja s Koroško, pa še tu v nedeljo dopoldne skorajda ni urejenih prometnih povezav. Podobno je marsikje tudi ob delavnikih popoldne, zadnji odhod avtobusa iz Mozirja proti Celju je tako na primer že ob petih popoldne (ibid). Med tednom vozijo iz Velenja proti Ljubljani (in obratno) trije avtobusi na dan. Zelo zasedeni na tej relaciji so trije avtobusni prevoz ob nedeljah zvečer, ki prevažajo študente v univerzitetno mesto. V Maribor pa takšne povezave ob nedeljah sploh ni. Če pogledamo širše v Savinjski regiji, pa med Celjem in Ljubljano ne poteka nobena avtobusna linija samo po avtocesti, temveč le po regionalni cesti. Vlak iz Velenja v Ljubljano potrebuje v idealnem času, torej brez prestopanja v Zidanem Mostu in z ICS vlakom med Celjem in Ljubljano, nekaj več kot dve uri. Za primerjavo, z avtomobilom potrebujete ob sedanjih prometnih infrastrukturi in ob idealnih pogojih 45 minut, pri čemer glede na število prevoženih km največ časa vzame že omenjena regionalna cesta Velenje–Arja vas.

Železniška infrastruktura v SAŠA regiji je zastarela in vedno manj služi svojemu namenu. Njena pomembnost se je še zmanjšala, ko so leta 1968 ukinili ves železniški promet na relaciji Velenje–Dravograd. Slabih 34 km proge so začeli demontirati, ker so v času gospodarske reforme skušali zmanjšati stroške poslovanja železnice. Ne celotni trasi so odstranili ves tirni material in železne konstrukcije mostov, objekte pa prepustili propadanju. Trasa je tako v večini že precej zaraščena; na delu od Mislinje do Slovenj Gradca so na bivši trasi uredili kolesarsko pot, v Velenju pa so, tam kjer so bili prej položeni tiri, zgradili stanovanjske bloke. Tudi proga Velenje–Celje je bila v programu ukinitve, vendar so se gospodarstveniki dovolj odločno uprli (Resnik in Stepic 1991). Železnica je namreč pomembna zlasti za Velenje, saj po njej poteka del transporta iz Gorenja.

Med predlaganimi projekti Savinjsko-šaleške razvojne območne agencije (2006) je tako v skupnem infrastrukturnem koridorju z novo cesto izjemnega pomena izgradnja nove G1 proge v poteku (Celje)–Velenje–Slovenj Gradec–Otiški Vrh. To bi bistveno izboljšalo prometni položaj Velenja in SAŠA regije. Z vidika pospeševanja nadaljnjega razvoja vseh prometnih podsistemov je smiselno ob izgradnji tretje razvojne cestne osi stimulirati tudi javni potniški promet, predvsem železnico. Z izgradnjo samo hitre ceste bi se namreč stopnja razvitosti (avto)cestne in železniške infrastrukture le še povečala in imeli bi le enostransko naslonitev na cestno infrastrukturo.

Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa pa v tej regiji narekuje tudi od aprila 2004 veljaven Protokol o izvajanju alpske konvencije na področju prometa (Uradni list RS 123/2003). Alpska konvencija velja na večjem delu ozemlja SAŠA regije z izjemo občin Velenje in Šmartno ob Paki ter manjšega dela občine Šoštanj in Mozirje. Pogodbenice se v prometnem protokolu zavezujejo, da bodo za »trajnostno ohranitev in izboljšanje poselitvene in gospodarske strukture kot tudi rekreacijskih in prosotčasovnih aktivnosti v alpskem prostoru spodbujale vzpostavitev in razširitev uporabnikom prijaznih in okolju primernih sistemov javnega prometa« (ibid). V skladu tega protokola bi torej morali načrtovati tudi ustrezen javni potniški promet v Savinjski dolini za potrebe turistov in izletnikov. V skladu s tem protokolom se cestni projekt višjega reda (v to kategorijo sodijo tudi hitre ceste) lahko uresniči le takrat, če »potreb po prevoznih zmogljivosti ni mogoče zadovoljiti z boljšo izkoriščenostjo obstoječih cestnih in železniških zmogljivosti, z rekonstrukcijo ali novogradnjo železniških in plovniških infrastruktur ter izboljšanjem kombiniranega prometa kot tudi z nadaljnjimi prometno-organizacijskimi ukrepi« (ibid). To pa na območju obravnavane

regije pomeni, da bi morali pred izgradnjo hitre ceste Arja vas–Dravograd ponovno zgraditi železniško povezavo in izboljšati javni potniški promet ter načrtovati hitro cesto le v primeru, da predhodni ukrepi ne bi omogočili ustreznega razvoja Koroške. Zato je načrtovanje te hitre ceste v Resoluciji o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS kot tudi v Strategiji prostorskega razvoja, v nasprotju z načeli prometnega protokola Alpske konvencije (Gabrovec in drugi 2006).

Dejstvo je, da je obstoječa železniška povezava preslabo izkoriščena, tako z vidika transporta, kot tudi potnikov, glavne regionalne ceste regije pa so preobremenjene in prenevarne za sedanjo stopnjo dnevnih migracij. Zaradi izgradnje novih prometnih koridorjev obstaja nevarnost degradacije delovanja ekosistemov, ob obstoječih slabih povezavah pa odhod uspešnih podjetij iz regije. Pomembna izguba za regijo je bila ukinitve železniške povezave s Koroško, saj ves promet s Koroške poteka samo po cesti mimo Velenja do Arje vasi, kar obremenjuje regijo na vzhodu. Na zahodu regije pa obstaja povezava z najbližjim mestom v Savinjski regiji samo po reliefno razgibani Zgornji Savinjski dolini in temu primerno zaviti regionalni cesti.

7.6 DRUŽBENA SPREJEMLJIVOST

Na ravni države je bila v postopku priprave prostorskega akta za severni del 3. razvojne osi leta 2007 izdelana Študija variant, v kateri so se na podlagi analize stanja in razvojnih teženj ter študije ranljivosti v prvi fazi opredelili realno izvedljive variante poteka nove cestne povezave. Te so se v drugi fazi vrednotile in medsebojno primerjale po štirih kriterijih (prostorski, ekonomski, funkcionalni in varstveni). S Študijo variant je bil namen najti najbolj optimalno traso med Avstrijo in priključkom na avtocesto A1. Po uskladitvi gradiv z mnenji recenzentov je bila Študija variant predstavljena vsem občinam z območja državnega prostorskega načrta. S ciljem uskladiti predlog najustreznejše variante z občinami in resornimi ministrstvi ter doseči največji možen konsenz glede poteka trase nove ceste, so občine prosili, da posredujejo svoje stališče glede predlagane variante, opombe, težave in optimizacije. Večina občin je to sporočila v enem mesecu, največji odzivi pa so bili in so še s strani civilnih iniciativ, gospodarskih subjektov in posameznikov, ki so svoja mnenja izražali na javnih razpravah, ki so jih organizirale občine (Šolar 2009, 10–11). Na lokalni ravni so interesne skupine svoja mnenja predstavila še pred formalnim vključevanjem, ki ga predvideva Državni

prostorski načrt, to je v fazi javne razgrnitve in javne obravnave dopolnjenega osnutka s strani občin. Ta faza je po trenutnem planu, ki se od samega začetka že zelo razteguje iz predpisanih rokov, predvidena spomladi 2011.

Že odkar je vlada sprejela v svoj program izgradnjo 3. razvojne osi, je to tema vaških, občinskih, političnih in podjetniških debat. Gospodarstveniki in politični veljaki novo prometnico javno pozdravljajo in zagovarjajo na raznih okroglih mizah ali v medijskih prispevkih, težje pa svoje mnenje izražajo občani oz. prebivalci na širšem ozemlju prometnice, od katere bi imeli koristi ali nevšečnosti. Kakšne ankete, ki bi spremljala družbeno sprejemljivost na lokalni ravni, nisem zaznala, so se pa lokalne pobude izrazile v obliki civilnih iniciativ. V Savinjsko-šaleški regiji sta najbolj dejavni dve, to sta Civilna iniciativa Braslovče in Civilna iniciativa Šaleške doline. Namen civilne iniciative Braslovče je predvsem opozoriti na napačno izbrano varianto, ki povezuje Velenje z avtocesto, in se zato zavzema za ponovno ovrednotenje trase. Že omenjena študija, ki jo je za Ministrstvo za okolje in prostor naredilo podjetje Urbis, kot najugodnejšo varianto, predlaga odsek F2, medtem ko je Civilna iniciativa s svojo študijo kot najugodnejšo traso določila odsek F6. Njihov namen ni preprečiti izgradnjo hitre ceste, niti »za vsako ceno braniti domače dvorišče«, saj kot zapišejo jim je sociološki efekt NIMBY poznan in ni vplival na njihovo recenzijo oz. vrednotenje trase (Jeriha in Radišek 2008).

V Civilni iniciativi Šaleške doline zahtevajo takojšnjo zaustavitev načrtovanja trase 3. razvojne osi, ker je v nasprotju z načeli trajnostnega prometnega sistema, z načeli gospodarnosti, varovanja okolja, interesi prizadetega prebivalstva pa tudi Alpske konvencije. Menijo, da se v načrtovanju hitre ceste skriva predvsem interes kapitala, zato od države pričakujejo, da se posodobi obstoječe ceste, ki bodo temeljile na navedenih načelih, ki jih tretja razvojna os ruši, ter da se ponovno vzpostavi železniška povezava med Velenjem in Slovenj Gradcem. In čeprav kategorično zavračajo hitro cesto, hkrati od ustreznih institucij zahtevajo, da se naredi povsem nov predlog poteka trase, v katerem bi vključili širšo strokovno in zainteresirano javnost, predvsem ljudi, ki živijo ob načrtovani 3. razvojni osi. Ugotavljajo, da se njihovo stališče (civilne iniciative) namenoma ignorira (CISD 2008).

Interesne skupine so očitale pripravljavcem prostorskega načrta in občinam, da jih slabo informirajo in ne omogočajo možnosti soodločanja, čeprav jim to dovoljuje sprejeta Aarhuška

konvencija. Le-ta je sicer del normativnega sistema, zaradi zahtevnosti pa je njeno izvajanje slabo.

Tudi v primeru nove prometnice – 3. razvojne osi – bi javnost morala sodelovati in biti obveščena že bistveno prej, ne pa ko je bila trasa hitre ceste že zrisana in predlagana in so se naknadno dajale pripombe. To bi bilo omogočeno s presojo družbenih vplivov in potrpežljivim komunikacijskim procesom med načrtovalci, investitorji in prizadetim lokalnim okoljem. Z vnaprejšnjimi *ex ante* analizami in analizami posledic (*ex post* analize), bi se lahko izognili posledicam, kot so nastajanje civilnih iniciativ. Da bi se izognili nasprotovanju lokalnega prebivalstva, bi morala družbena presoja kriterijev izvedljivosti posega v okolje postati enakopravna vsem tehničnim kriterijem sprejemljivosti. V prvi fazi bi se morali načrtovalci seznaniti s socialno-demografskimi in z drugimi značilnostmi družbenega okolja, v katerega bi posegli s hitro cesto, in hkrati na lokalni ravni, z npr. okroglimi mizami, predstaviti projekt, še preden bi ga potrdili na državni ravni. Z različnimi scenariji bi predvideli slabe posledice, vpliv na lokalno okolje, območje prizadetosti ... in te neželene posledice omilili ali odpravili z načrtovanjem strategij in njihovim rangiranjem glede na zanesljivost (Kos 2002). Zaradi pripomb, ki jih dajejo posamezniki in civilna združenja, pri načrtovanju hitre ceste že prihaja do zamud in višanja stroškov gradnje zaradi usklajevanj, popravljanja projekta, pripravo pojasnil itd. Če bi javnost vključili že prej in projekt izvedli po predlogih lokalne skupnosti in javnosti, bi bilo tega nasprotovanja sedaj manj, projekt bi bil bolj sprejemljiv in lažje izvedljiv, lokalno okolje pa bolj identificirano z njim. Civilne iniciative bi se v tem primeru manj ukvarjale z nasprotovanjem in dajanjem pripomb, ker bi nastale že v načrtovalski fazi kot ad-hoc povezava med prebivalci in načrtovalci, kot nekakšen povezovalec med lokalno in državno ravno (Jeriha 2010). Ob pravočasni obveščenosti o novem posegu v okolje, kar avtocesta oz. hitra cesta nedvomno je, bi s prepoznavanjem in z upoštevanjem vrednot, interesov in stališča lokalnega okolja povečali legitimnost in splošno sprejemljivost projekta.

8 SKLEP

V lanskem letu je bilo na svetu izdelanih več kot 50 milijonov avtomobilov, tretjina teh v Evropski uniji. Največji porast v številu avtomobilov pa je v zadnjem desetletju doživela Kitajska; z lansko prodajo preko 18 milijonov avtomobilov je za 32% povečala prodajo glede na leto poprej. Da se gostota cestnega, predvsem avtocestnega prometa, iz leta v leto povečuje, kažejo tudi podatki Evropske komisije. Povprečno je državljan Evropske unije v letu 2008 prevozil oziroma prepotoval 13.138 km, od tega je bilo 72% poti opravljenih z avtomobilom (vključujoč ves motorizirani promet, tudi zračni in pomorski znotraj Evropske unije) (Evropska komisija 2010, 95). Če primerjamo samo kopenski promet, pa je med številom ljudi, ki se v državah članic EU največ prevažajo z osebnimi avtomobili, Slovenija na drugem mestu takoj za Litvo¹⁹ (Evropska komisija 2010, 119). Velik delež prevoženih kilometrov odpade na avtoceste, ki so postale in še postajajo glavne prometnice, po katerih se odvija kopenski promet. Zaradi vse gostejšega prometa je z izgradnjo avtocest Slovenija želela omogočiti hitrejšo in varnejšo pretočnost vozil, skrajšati čas voženj, povečati dostopnost naselij in v njih zmanjšati promet oz. razbremeniti lokalne ceste. Raziskave so pokazale, da je bilo javno mnenje temu projektu vseskozi naklonjeno (čeprav se z zaključevanjem ta podpora rahlo zmanjšuje), kar ni presenetljivo glede na število uporabnikov vozil in potovalnih navad Slovencev. Od leta 1995, ko je vlada sprejela NPJA, pa do leta 2009 se je število registriranih vozil povečalo za slabih 40%.

Zaradi zamude, ki je nastala pri gradnji daljinskih cest, se je po osamosvojitvi kot največji post-socialistični projekt začela izvajati realizacija Nacionalnega projekta izgradnje avtocest. Železniško omrežje pa se je postavilo na stranski tir; dodatnih prog se ni odpiralo, obstoječe so začele celo propadati. Hitrosti potniških in zmogljivost tovornih vlakov zato ne ustrezata zahtevam, ki jih danes potrebuje družba. Prav zaradi priročnosti, fleksibilnosti in še vedno očitno cenovne ugodnosti avtomobilov, je bila legitimnost vlaganja sredstev v razvoj cestnega omrežja večja kot v razvoj železniškega. Vendar vseeno – čeprav se je cestno omrežje širilo, to ni imelo za posledico povečanja uporabe drugega javnega prevoza, ki se odvija po cestah – avtobusa. Celo nasprotno – delež avtobusnih prevozov je vse nižji in redko kateri avtobusni prevoznik s samo linijskimi progami posluje rentabilno. Da bi se obdržali nad rdečimi številkami, dvigujejo cene prevoza, ki jih potrošnik zazna močneje kot na primer zvišanje

¹⁹ Dobrih 86% vseh kopenskih poti v Sloveniji je opravljeno z avtomobilom (v Litvi 90,9%), 10,9% z avtobusi in 2,9% z vlaki. Na ravni EU je delež potniškega prometa, opravljenega z avtomobili, 81,9%.

parkirnine ali cene goriva. Javnomnenjske raziskave so pokazale, da je udobje oz. ugodje, ki ga omogoča individualno prevozno sredstvo, bistveno močnejše podprto kot pa okolju prijaznejša prevozna sredstva ali javni potniški promet. Uporabo kolektivnih prevoznih sredstev državljani sicer podpirajo, ne podpirajo pa ukrepov, s katerimi bi zmanjšali privlačnost individualnega avtomobilizma. Podpirajo tudi ohranjanje in varovanje narave, a ne na račun spreminjanja vsakodnevnih avtomobilističnih navad. Razlika med manifestno in deklarativno ravno ekološke zavesti je prisotna torej tudi, ko gre za vzorce vsakodnevnih potovalnih navad in infrastrukturnih posegov v prostor (Kos 2004). Avtomobil je tako zaradi svoje praktičnosti, fleksibilnosti in relativno nizkih stroškov ter na drugi strani neprilagojenih servisov javnega potniškega prevoza postal močno prevladujoče prevozno sredstvo. Avtomobilizem vpliva na družbeno-prostorsko organiziranje, saj brez avtomobila določenih poti enostavno ne bi mogli opraviti. Tudi sistem poselitve in vzorec dnevnih poti za službene, prostočasovne, turistične ipd. namene se je oblikoval zaradi dostopnosti avtomobila. Redka poselitev je pri nas najbolj razširjen tip bivanja in temu se je najbolje prilagodil individualni avtomobilski prevoz. Ko se je gradilo železniško omrežje se je le-to prilagajalo prevozu tovora in ne poselitvi. Danes, ko težka industrija ne zaseda železniškega tovornega prometa kot nekoč, pa so tiri speljani mimo bivših industrijskih mest in ne toliko mimo naselij oz. bivalnih območjih. Priljubljen prostor novih poselitvenih zgostitev pa so postala območja v bližini avtocestnih priključkov. Tako je avtocesta postala razvojna vzpodbuda prostora. Množi se število novih povezav v urbanem in regionalnem sistemu. To pomeni, da avtocesta ni le tehnični infrastrukturni objekt, ampak da ima širši razvojni, socialni in simbolni pomen v krajini (kot ga je včasih imela železnica). Po ozemlju Slovenije se je najlažje prevažati z avtomobilom, zato ni presenetljivo, da se je izoblikoval tako enostranski avtomobilski sistem, ki ga nove prometnice le še potrjujejo.

Z dostopnostjo avtomobilov in razvojem cest so se temeljito spremenili vzorci dnevne mobilnosti, premagovanje razdalj v prostoru je postalo pogostejše in enostavnejše. Zahteve v zaposlitvenem sistemu so se spremenile, saj si danes službe ne da več iskati le v domačem kraju, ampak je potrebna večja mobilnost. Zmanjšanje industrijske dejavnosti botruje temu, da ljudje na zaposlitvena mesta ne odhajajo več toliko s kolektivnimi prevoznimi sredstvi, razen v primerih posameznih tovarn, kjer še vedno organizirajo prevoze delavcev. Prebivalci se na delovna mesta vozijo vse dlje, saj je navezanost na domači kraj še vedno velik dejavnik, ki ovira preseljevanje ljudi iz območij, kjer živijo, v območje, kjer delajo. Ugotovila sem, da je avtomobil prva (in ponekod kar edina) izbira prevoznega sredstva, ki ga Slovenci uporabljajo

za prevoz na delo. Povprečni slovenski vozač se z njim vozi na delovno mesto sam, za pot pa potrebuje od 15 do 30 minut. Glede na ta, da je tako nizka zasedenost avtomobila, bi veljalo razmisliti o promociji sistema *carpooling*²⁰. Ob priključkih na avtocesto ponekod namreč nastajajo umetno ustvarjena parkirišča, kjer ljudje puščajo svoje avtomobile ter se za nadaljnjo pot prisedejo v drug avtomobil. Interes torej obstaja, zato bi bilo smiselno urediti to bolj formalno, saj ta »parkirišča« nastajajo na zasebnih parcelah.

Avtoceste so vzrok bujnim razpravam predvsem med tistimi, ki zagovarjajo ta način potovanja in tistimi, ki jih vidijo kot grob in nepopravljiv poseg v okolje, ki onesnažuje in nepopravljivo degradira prostor, po katerem poteka trasa avtoceste. Zato sem v nalogi tudi prikazala, kako pomembna je družbena sprejemljivost tako velikega projekta, kot gradnja daljinskih cest nedvomno je. Med lokalnim okoljem in načrtovalci lahko namreč hitro nastanejo napetosti, če se civilna družba in lokalna skupnost, ki jo bo poseg najbolj zadeval, ne vključita dovolj hitro v postopke priprave projekta. Civilne iniciative bi v primerih državnega načrta morale nastati kot ad-hoc sodelovanje med prebivalci in načrtovalci. S poznavanjem lokalnega okolja lahko namreč civilne iniciative ob dovolj zgodnjem vključevanju in obveščanju pripomorejo k legitimnosti projekta in uspešnejši realizaciji. Lokalna skupnost pa mora imeti tudi možnost, da svoje vrednote in interese argumentirano predstavi načrtovalcem. Potreba po implementaciji presoje družbenih vplivov v prostorskem planiranju je vse večja, kot tudi po spremljanju družbene sprejemljivosti, ki mora biti del planiranja od začetka pa do konca, tudi ko je objekt že v prostoru. Zaradi onemogočanja možnosti soodločanja in slabe informiranosti so bile v Savinjsko-šaleški regiji, kjer bo potekala trasa hitre ceste, ustanovljene civilne iniciative. Ob pravočasni obveščenosti o tem posegu v okolje, bi s prepoznavanjem in upoštevanjem vrednot lokalnega okolja povečali družbeno sprejemljivost in se izognili zapletom, ki nastajajo sedaj. Tako se zaradi pripomb in stališč, ki jih že pred javno razgrnitvijo na pristojne organe posredujejo občani, rok za gradnjo še oddaljuje ter v okolje prinaša dvome in strahove.

Slovenija je glede na število avtomobilov izrazito avtomobilična država. Bil bi že čas, da ob visoki ekološki zavesti, ki jo državljani izražajo v javnomnenjskih raziskavah, naredimo tudi kakšen dejanski premik v bolj trajnostni, postmoderni prometni razvoj, za to pa sta v prvi vrsti potrebna močna politična moč ter premik v zavesti državljanov.

²⁰ Carpooling: Ljudje, ki se vozijo na isto lokacijo, si delijo eno vozilo in s tem zmanjšajo poleg stroškov tudi onesnaževanje, saj za isto pot uporabijo eno vozilo. Je okolju prijazna in trajnostna oblika prevoza.

9 LITERATURA

- Ašanin Gole, Pedja in Tomaž Polenšek. 2002. *Slovenske avtoceste: 30 let avtocest v Sloveniji*. Celje: Družba za avtoceste Republike Slovenije. Dostopno prek: http://www.dars.si/Dokumenti/4_publikacije_knjige/slo_AC_30_let.pdf (28. avgust 2010).
- Bačnar, Damjana. 2002a. *Vpliv avtocestnih priključkov na razvoj poselitve*. Diplomsko delo. Ljubljana: Biotehniška fakulteta.
- --- 2002b. Simulacija razvoja v prostoru zaradi vpliva graditve avtoceste. *Urbani izziv* 13 (1): 90–94.
- Becker, Henk A. 2001. Social impact assessment. *European Journal of Operational Research* (128): 311–321.
- Bogataj, Marija. 2000. *Mobilistika in prostor*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet, Ljubljana: RIUS center.
- Bole, David. 2004. Daily mobility of workers in Slovenia = Dnevna mobilnost delavcev v Sloveniji. *Acta geographica Slovenica* 44 (1). Dostopno prek: http://giam.zrc-sazu.si/zbornik/Bole_44_1.pdf (21. junij 2010).
- --- 2007. Analiza mest in urbanega omrežja z vidika regionalnega razvoja v Sloveniji. V *Veliki razvojni projekti in skladni regionalni razvoj*, ur. Janez Nared, Drago Perko, Marjan Ravbar, Andrej Horvat, Marko Hren, Luka Juvančič, Ivo Piry, Borut Rončević, 47–56. Ljubljana: Založba ZRC.
- Böhm, Steffen, ur. 2006. *Against automobility*. Malden: Blackwell Publishing/Sociological Review.
- Civilna iniciativa Šaleške doline. 2008. *3. razvoja os: Šaleška dolina na poti k trajnostnemu prometu?* Velenje: Civilna iniciativa Šaleške doline.
- Di Batista, Metod. 2009. *Razvoj slovenskih cest: zgodovina in perspektive*. Ljubljana : Nacionalni komite PIARC Slovenija.
- Dimovski, Vlado, Miran Zager, Janez Zupanec, Valentina Brajnik in Rozi Ažman. 2001. *Regionalni razvojni program savinjske statistične regije*. Celje, Ljubljana: Regionalna razvojna agencija Celje.
- *Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji*. Dostopno prek: <http://www.dars.si/> (28. september 2010).

- Evropska komisija. 2010. *EU Energy and Transport in Figures*. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pocketbook2010_contractor.pdf (28. december 2010).
- Featherstone, Mike. 2004. Automobilities: An Introduction. *Theory, Culture & Society* 21 (4–5): 1–24.
- *Federal Highway Administration*. Dostopno prek: <http://www.fhwa.dot.gov> (11. november 2010).
- Gabrijelčič, Peter in Marta Gurev. 2001. *Oblikovanje avtocestnega in cestnega prostora*. Ljubljana: Ministrstvo za promet in zveze, Direkcija RS za ceste.
- Gabrovec, Matej, Marjan Lep in Branko Pavlin. 2006. Načrtovanje javnega potniškega prometa v Savinjsko-šaleški regiji. V *Šaleška in Zgornja Savinjska dolina*, ur. Matjaž Šalej, 224–233. Velenje: Erico.
- Gabrovec, Matej in Marjan Lep. 2007. Trajna mobilnost in regionalni razvoj. V *Veliki razvojni projekti in skladni regionalni razvoj*, ur. Janez Nared, Drago Perko, Marjan Ravbar, Andrej Horvat, Marko Hren, Luka Juvančič, Ivo Piry, Borut Rončević, 111–118. Ljubljana: Založba ZRC.
- Gabrovec, Matej in David Bole. 2009. *Dnevna mobilnost v Sloveniji*. Ljubljana: Založba ZRC.
- *German About*. 2010. Dostopno prek: http://german.about.com/library/blgermyth08_autobt.htm (11. november 2010).
- Gruev, Marta. 1998. Oblikovalski vidiki urejanja prostora ob avtocestah. *Urbani izziv* 9 (1–2): 58–67.
- Javornik, Lea. 1998. *Sociološki pristopi k analizi družbenih posledic posegov v prostori in okolje*. Magistrsko delo. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Jeriha, Urban in Jure Rodišek, ur. 2008. *3. razvojna os: analiza vrednotenja tras*. Braslovče: Civilna iniciativa Braslovče.
- Jeriha, Urban. 2010. *Med državo in občino: vrednotene državnih prometnih posegov s stališča lokalne skupnosti*. Ljubljana: Inštitut za politike prostora.
- Križnik, Blaž. 2005. Minutaža križa, kroga, kilometra. *Delo, Sobotna priloga*, 28. maj. Dostopno prek: <http://www.delo.si/tiskano/html/20050528/Sobotna+priloga/0> (13. oktober 2010).
- Kralj, Marjeta. 2009. *Avtocesta kot »kraj« potrošnje*. Diplomsko delo. Fakulteta za družbene vede.

- Kos, Drago. 1994. Postsocialistična obnova: Narava avtocestnega projekta. *Časopis za kritiko znanosti* 22 (170–171): 217–227.
- --- 2002. *Praktična sociologija za načrtovalce in urejevalce prostora*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- --- 2004. Javno mnenje o okolju. V *S Slovenkami in Slovenci na 4 oči*, ur. Brina Malnar in Ivan Bernik, 307–320. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, IDV, CJMMK.
- Kos, Drago in skupina. 2009. *Socialno prostorski vpliv avtocest v Sloveniji: datoteka podatkov*. Univerza v Ljubljani, Center za raziskovanje javnega mnenja in množičnih komunikacij, Center za prostorsko sociologijo. Ljubljana: Arhiv družboslovnih podatkov.
- Kozina, Jani. 2009. Vloga prometne dostopnosti v strateških prostorskih dokumentih Slovenije. V *Razvojni izzivi Slovenije*, ur. Janez Nered in Drago Perko, 147-154. Ljubljana: Založba ZRC.
- Ljubič, Ana Marija in Silvo Cesnik, ur. 2009. *Strokovni simpozij 3. razvojna os: Od ideje do realizacije*. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo: DCM društvo za ceste severovzhodne Slovenije.
- Lynch, Kevin. 1960. *The Image of the City*. Cambridge, London: The MIT Press.
- MacLeod, Calum. 2006. *China's highways go the distance*. Dostopno prek: http://www.usatoday.com/news/world/2006-01-29-china-roads_x.htm (11. november 2010).
- Merega, Milena in Drago Kos. 2002. *Aarhuška konvencija v Sloveniji : strokovna priporočila za implementacijo Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah*. Ljubljana: Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo. Dostopno prek: http://www.rec-lj.si/projekti/aarhus/dokumenti/strokovna_priporocila.pdf (19. september 2010).
- Ministrstvo za okolje in prostor. 2001. *Ocena stan in teženj v prostoru Republike Slovenije*. Dostopno prek: <http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/drugo/ocena-stanja.pdf> (13. oktober 2010).
- --- 2004. *Strategija prostorskega razvoja Slovenije*. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/drugo/sprs_slo.pdf (13. oktober 2010).

- *Ministrstvo za promet*. Dostopno prek: <http://www.mzp.gov.si/si/> (28. december 2010).
- Mohorič, Ivan. 1968. *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska matica.
- Mušič, Vladimir. 1995. Urbani razvoj kot kriterij za prostorsko načrtovanje daljinskih cest. V *Načrtovanje in izbor variant daljinskih cest s poudarkom na presojah vplivov na okolje*, ur. Živana Mejač, 11-17. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.
- *National Highways Authority of India*. Dostopno prek: <http://www.nhai.org/index.asp> (11. november 2010).
- Nared, Janez. 2007. Model razporeditve pričakovanih delovnih mest kot instrument za načrtovanje in vrednotenje projektov: Primer resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023. V *Veliki razvojni projekti in skladni regionalni razvoj*, ur. Janez Nared, Drago Perko, Marjan Ravbar, Andrej Horvat, Marko Hren, Luka Juvančič, Ivo Piry, Borut Rončević, 57–70. Ljubljana: Založba ZRC.
- Plut, Dušan, Emil Šterbenk in Klemen Kotnik. 2006. Regionalne razvojne priložnosti in slabosti SAŠA regije. V *Šaleška in Zgornja Savinjska dolina*, ur. Matjaž Šalej, 8–23. Velenje: Erico.
- Pogačnik, Andrej. 1998. Osebni avtomobil uresničuje davne sanje človeštva (ali: o pametnih urbanistih in neumnih voznikih osebnih avtomobilov). V *Urbani izziv* 9 (2): 58–59.
- Polič, Marko. 1995. Ekopsihološki vidiki cestnega prometa. V *Načrtovanje in izbor variant daljinskih cest s poudarkom na presojah vplivov na okolje*, ur. Živana Mejač, 115–119. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.
- Prelovšek, Eva. 2007. *Oblikovanje identitete v slovenskem avtocestnem prostoru*. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.
- *Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023*. 2006. Služba vlade RS za razvoj, ur. Andrej Horvat.
- *Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije*. 2006. Ur.l. RS 58/2006 (6. junij 2006).

- Resnik, Jože in Štefan Stepic. 1991. Proga Celje–Velenje–Dravograd. Ljubljana: Železniško gospodarstvo Ljubljana.
- Rosi, Bojan in Marjan Sternad. 2009. *Prometni sistemi*. Dostopno prek: http://164.8.132.54/Prometni_sistemi/index.html (15. november 2010).
- Savinjsko-šaleška razvojna območna agencija. 2006. *Območni razvojni program Savinjsko-šaleške regije za obdobje 2007–2013*. Mozirje. Dostopno prek: http://www.sasa-ora.si/Portals/0/Dokumenti/ORP_%20RRP_SASA.pdf (19. november 2010).
- Statistični urad Republike Slovenije. 2002. *Popis prebivalstva*. Dostopno prek: <http://www.stat.si/popis2002/si/default.htm> (14. oktober 2010).
- --- 2010a. *Transport po panogah*. Dostopno prek: http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/01_22211_transport_panoge/01_22211_transport_panoge.asp (14. oktober 2010).
- --- 2010b. *Cestnoprometne nesreče*. Dostopno prek: http://www.stat.si/pxweb/database/Ekonomsko/22_transport/07_22220_cestno_prometne_nesrece/07_22220_cestno_prometne_nesrece.asp (14. oktober 2010).
- --- 2010c. *Prometne nesreče v železniškem transportu*. Dostopno prek: http://www.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2221607s&ti=Prometne+nesre%E8e+v+%9Eelezni%9Akem+transportu%2C+Slovenija%2C+letno&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/03_22215_zelezniski_transport/22216_infrastruktura_nesrece/&lang=2 (14. oktober 2010).
- Šolar, Helena. 2009. Vključevanje javnosti v postopke priprave državnih prostorskih načrtov, poudarek na primeru 3. razvojne osi. V *Strokovni simpozij 3. razvojna os – Od ideje do realizacije*, ur. Ana-Marija Ljubič in Silvo Cesnik, 7–12. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo: DCM.
- --- *Vključevanje javnosti v postopke priprave državnih prostorskih načrtov*. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/dln/Vkljucevanje_javnosti_v_postopke_priprave_DPN_referat.pdf (19. september 2010).
- --- *Umeščanje tretje razvojne osi, hrbtenice vzhodne kohezijske regije, v prostor*. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/dln/Formalna_in_vsebinska_izhodisca_referat.pdf (10. november 2010).

- Šubic, Ida. 1995. Prometno-ekonomsko vrednotenje variant. V *Načrtovanje in izbor variant daljinskih cest s poudarkom na presojah vplivov na okolje*, ur. Živana Mejač, 26–28. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.
- Urry, John. 2000. *Sociology beyond Societies: mobilities for the twenty-first century*. London, New York: Routledge.
- --- 2004. The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society* 21 (4–5). Dostopno prek: <http://tcs.sagepub.com.nukweb.nuk.uni-lj.si/content/21/45/25.full.pdf+html> (13. september 2010).
- --- 2006. Inhabiting the Car. V *Against automobility*, ur. Steffan Böhn, 17–31. Malden: Blackwell.
- --- 2007. *Mobilities*. Cabridge: Malden.
- Uršič, Matjaž. 2006. Modernizacija prometa v obdobju industrijske urbanizacije – bogata zapuščina ali breme teženj k povečanju mobilnosti v slovenskih mestih? *Urbani izziv* 17 (1–2): 18–29.
- --- 2010. Destruktivna tekmovalnost med slovenskimi mesti in podeželjem. *Teorija in praksa* 47 (2/3): 476–494.
- --- in Marjan Hočevár. 2007. *Protiurbanost kot način življenja*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- *Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt)*. Ur.l. RS 33/2007 (13. april 2007).
- *Zakon o ratifikaciji Protokolov o izvajanju Alpske konvencije (MPIAK)*. Ur.l. RS 123/2003 (11. december 2003).
- *Zakon o urejanju prostora (ZUreP-1)*. Ur.l. RS 110/2002 (18. december 2002).
- *Zakon o varstvu okolja (ZVO -1-UPB1)*. Ur.l. RS 39/2006 (13. april 2006).
- Zavodnik Lamovšek, Alma. 2003. *Vzdržen prostorski razvoj v Sloveniji*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje, prostor in energijo.
- Zupančič, Jernej. 2001. *Družba in prostorski razvoj Slovenije: končno poročilo*. Ministrstvo za okolje in prostor. Dostopno prek: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostor/pdf/prostor_slo2020/1_6_dokument.pdf (11. oktober 2010).