
Kako se je rojeval avtocestni odsek Klanec-Srmin

Author(s): Katja REPIČ VOGELNIK

Source: *Urbani Izziv*, 2004, Vol. 15, No. 2, Evropa na vzhodu / Europe in the East (2004), pp. 66-76

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/24920633>

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

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



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



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

JSTOR

Katja REPIČ VOGELNIK

Kako se je rojeval avtocestni odsek Klanec-Srmin

Avtocesta je prišla na morje. Skoraj 34 let po začetku gradnje prvega odseka med Vrhniko in Postojno je bilo septembra 2004 slavnostno odprtje odseka Klanec–Črni Kal, konec novembra pa je bil odprt še zadnji del avtoceste Črni Kal–Srmin. Na odprtjih in v medijih je bilo izrečenih veliko pohval na račun »ceste presežkov«, kot so odsek od Klanca do Srmina poimenovali gradbeniki: najdaljši in najvišji viadukt, najdaljša dvocevna predora, prva »pametna« avtocesta.

»Slovenija je s svojo konfiguracijo krasen naravni laboratorij za naše gradbenike in projektante; to nam je pomagalo, da smo na vrhu gradbene stroke in konkurenčni ne le doma, ampak tudi na tujem«, je v slavnostnem govoru ob odprtju zadnjega dela avtocestnega odseka poudaril minister za promet dr. Marko Pavliha.

Namesto uvoda k temu prispevku naj uporabim še en povzetek govora ministra dr. Pavlihe, objavljenega v dnevnem časopisju: »Ta odsek je tudi dokaz, da smo v Sloveniji sposobni izbirati najboljše trase, ki v najmanjši meri ogrožajo okolje in v največji možni meri zagotavljajo varnost v prometu. Preverili smo več kot 70 različic tras, številne študije so iskale odgovor na vprašanje, kako na razdalji slabih 15 kilometrov premostiti višinsko razliko 420 m.«

Res je, preverili smo več kot 70 variant oziroma podvariant trase in spremljajočih ureditev tega izjemno zahtevnega odseka avtoceste. Ob koncu velikega projekta pa si dovolim obuditi spomin na to, kako je tekel proces iskanja optimalne trase avtoceste in kdo »smo« bili udeleženci v tem procesu.

1. Pristop in organizacija priprave prostorske dokumentacije za avtocesto na odseku Klanec-Srmin

Od naročila priprave prve primerjalne študije variant poteka trase avtoceste na tem odseku je minilo natanko 10 let. Novembra 1994 je Ministrstvo za okolje in prostor, Urad za prostorsko planiranje (MOP-UPP) izbral Urbanistični inštitut Republike Slovenije (UIRS) kot najugodnejšega ponudnika za izdelavo prostorske dokumentacije za avtocesto na odseku Klanec–Srmin, ki vsebuje naslednje sestavine:

- strateška študija variant avtoceste,
- primerjalna študija ožjega izbora primernejših variant avtoceste,
- usmeritve za projektanta za izboljšavo analiziranih variant,
- usmeritve za projektanta za pripravo idejnega projekta za izbrano traso avtoceste, ki je podlaga za izdelavo lokacijskega načrta,
- poročilo o vplivih avtoceste in spremljajočih ureditev na okolje,
- osnutek, predlog in končni elaborat lokacijskega načrta za avtocesto,
- spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin planskih aktov Mestne občine Koper in Občine Hrpolje-Kozina.

Delo na projektu se je začelo decembra 1994 in je bilo končano junija 1999, ko je Vlada Republike Slovenije sprejela lokacijski načrt. Na podlagi slednjega je bila izdelana izvedbena projektna dokumentacija za avtocesto in vse spremljajoče ureditve.

2. Določitev poteka trase avtoceste na odseku Klanec-Srmin

2.1 Predstavitev odseka

Obravnavani odsek avtoceste se navezuje na odsek Divača–Kozina v bližini naselja Klanec in se konča s priključitvijo na obalno avtocesto na območju razcepa Srmin pri Bertokih. V razcepu se navezuje na avtocesto hitra cesta do mednarodnega mejnega prehoda Škofije, regionalno in lokalno cestno omrežje. Zasnova in ureditev razcepa Srmin sta bila sestavna dela projektne naloge, trasa hitre ceste proti Škofijam pa je bila že določena z občinskim lokacijskim načrtom, ki smo ga delno prilagodili novim ureditvam.

V začetnih fazah dela se je kot dodatna zahteva pojavila tudi ureditev priključka med Črnim Kalom in Dekani s prevezavo na načrtovano hitro cesto proti Sočergi in dalje na hrvaško avtocestno omrežje. Ta povezava pomeni velik, z več vidikov nesprejemljiv poseg v dolino Rižane in v izredno občutljiv prostor od Kubeta do meje s Hrvaško. K sreči je med delom na projektni dokumentaciji postala ta ideja neaktualna in je v nadaljevanju podrobneje ne predstavljam.

2.2 Proces primerjalnega vrednotenja

Odsek Klanec–Srmin je zagotovo eden najbolj zahtevnih odsekov avtocestnega sistema v Sloveniji tako z vidika posega v naravno in grajeno

okolje izjemnih kakovosti kakor s prometnotehničnega in investicijskega vidika in ne nazadnje z vidika interesov in zahtev krajanov naselij na njegovem vplivnem območju.

Resnost problema s tehničnega, prostorskega, okoljskega in investicijskega vidika je pogojevala in upravičevala dolgotrajen proces iskanja optimalne rešitve trase, ki bo podlaga za izdelavo idejnega projekta in lokacijskega načrta avtoceste.

Skladno z uveljavljeno prakso se optimalna trasa določi z vsestransko primerjavo možnih rešitev. Za obravnavani odsek je bila že v projektni nalogi določena dvofazna izdelava primerjalne študije variantnih tras:

- cilj prve faze, imenovane »strateška primerjava variantnih tras avtoceste«, je bil izločitev nepriemernih oziroma primerjalno slabših variant,
- cilj druge faze je bil določitev optimalne trase na podlagi primerjalnega vrednotenja v prvi fazi določenega ožjega izbora variant avtoceste.

Prvotno določeni dve fazi sta se razširili na pet faz oziroma »krogov« primerjalne študije variant in podvariant avtoceste vključno s spremljajočimi objekti in ureditvami.

Podlaga za vsak krog primerjalnega vrednotenja so bile izdelane idejne študije tras avtoceste v merilu 1:5.000 (posamezne rešitve delno tudi v merilu 1:1.000) z oceno investicijske vrednosti, v posameznih krogih tudi z oceno prometne učinkovitosti.

Pretežni del idejnih študij so izdelali izbrani projektanti podjetja Investbiro Koper (IBK), ki jih je izbral Dars, v posameznih krogih primerjalnega vrednotenja pa so sodelovali tudi drugi projektanti. Pri izdelavi izhodiščnih variant so bile upoštevane tudi rešitve trase avtoceste do Kopra, ki so bile projektno preverjene v prejšnjem obdobju.

Projektanti avtoceste so preučili možne poteke tras glede na razmere v prostoru ter prometnotehnične možnosti in pogoje, ki veljajo za projektiranje avtoceste. Izdelali so idejne študije variant avtoceste, ki so tehnično izvedljive in tudi prometnovarnostno sprejemljive. Izjemoma so bile v primerjalno vrednotenje vključene tudi variante tras, izdelane predvsem na pobudo krajanov, za katere so že projektanti avtoceste opozorili,

da imajo s prometnovarnostnega vidika problematične elemente. Vključene so bile bolj kot dokazilo, da so bile pobude resnično projektno preverjene in celovito ovrednotene.

Kaj se je vse dogajalo v tem dolgotrajnem procesu in kateri so bili najpomembnejši koraki do odločitve o poteku trase in spremljajočih ureditvah, je na kratko je težko povzeti.

Metoda primerjalnega vrednotenja

V vseh krogih primerjave so bile variante analitično ovrednotene po naslednjih sklopih kriterijev:

- vplivi na regionalni razvoj in poselitev,
- vplivi na naravno okolje (tla, vode, habitati, naravna dediščina), bivalno okolje (hrup, zrak, vibracije, ambientalna kakovost), kulturna dediščina (arheološka območja, urbani spomeniki, drugi spomeniki), krajina (krajinske značilnosti, vidne kakovosti) in potenciali za rabo (kmetijstvo, gozdarstvo, turizem),
- prometno in ekonomsko vrednotenje,
- gradbenotehnična primerjava (vključno z vidikom varnosti cestnega prometa).

Vsi krogi primerjalnega vrednotenja so sklenjeni s skupno oceno, pri kateri je upoštevana tudi ocena primernosti za lokalno skupnost oziroma prizadete krajanje (imenovana »družbena sprejemljivost«).

Pri oceni ustreznosti posameznih variant in pripravi skupnih ocen primerjalnega vrednotenja so bili v vseh krogih primerjalnega vrednotenja preučeni vplivi oziroma možnosti ohranitve integritete območij izjemnih kakovosti:

- predlagani Kraški regijski park in Krajinski park Kraški rob vključno s kraškimi naselji Socerb in Kastelec ter njihovim krajinskim zaledjem (naravna dediščina, kulturna dediščina, poselitev);
- naselje Črni Kal s krajinskim zaledjem (kulturna dediščina, poselitev, naravna dediščina);
- Osapska dolina vključno s pobočji na obrobju (naravna dediščina, kulturna dediščina, poselitev);
- dolina Krnice (kulturna dediščina, poselitev);
- območje hriba Kaštelir pri Dekanih (naravna in kulturna dediščina);
- kmetijski in poselitveni potenciali doline Rižane.

Enako pomembna izhodišča za primerjalno vrednotenje so bili tudi:

- varstvo voda Osapske doline in doline Rižane ter kraškega podzemlja;
- ohranitev funkcionalnih območij naselij vključno s pripadajočimi kmetijskimi zemljišči in kakovosti bivalnega okolja;
- ohranitev kakovosti kulturne krajine (relief, vidna izpostavljenost, možnosti sanacije);
- upoštevanje interesov prizadetih prebivalcev (družbena sprejemljivost);
- varnost in gospodarnost (prometno-ekonomska upravičenost) izvedbe tehničnih elementov avtoceste.

Poenostavljeno povedano je delo potekalo približno tako:

- Dars je posredoval UIRS kot izdelovalcu primerjalne študije zgoraj omenjene idejne študije variant.
- Naloga UIRS je bila preučiti pozitivne in negativne učinke variantnih tras na regionalni in lokalni razvoj, na vse prvine prostora in okolja, opozoriti na probleme in predlagati možne izboljšave.
- Predlagane izboljšave so bile različne glede na stopnjo dorečenosti rešitve, ki smo jo že dosegli v posameznem krogu primerjalnega vrednotenja. V začetnih fazah sta bila to izločevanje (prostorsko in okoljsko) nesprejemljivih pododsekov in iskanje možnosti kombiniranja sprejemljivih pododsekov. V kasnejših fazah smo se lahko osredotočili na iskanje prilagoditve poteka trase s ciljem izogniti se varovanim ali vidno izpostavljenim območjem, zmanjšanju vpliva na naselja, boljši prilago-

ditvi konfiguraciji terena in s tem zmanjšanju velikosti posega v prostor itd.

- Izvedljivost predlogov izboljšav poteka trase in drugih rešitev so tehnično preverili projektanti avtoceste. Če je bila izboljšava izvedljiva, je projektant praviloma korigiral tudi investicijski strošek in tako je (če sta s tem soglašala naročnik in investitor) nastala nova (pod)varianta za naslednji krog primerjalnega vrednotenja in tudi končna rešitev.

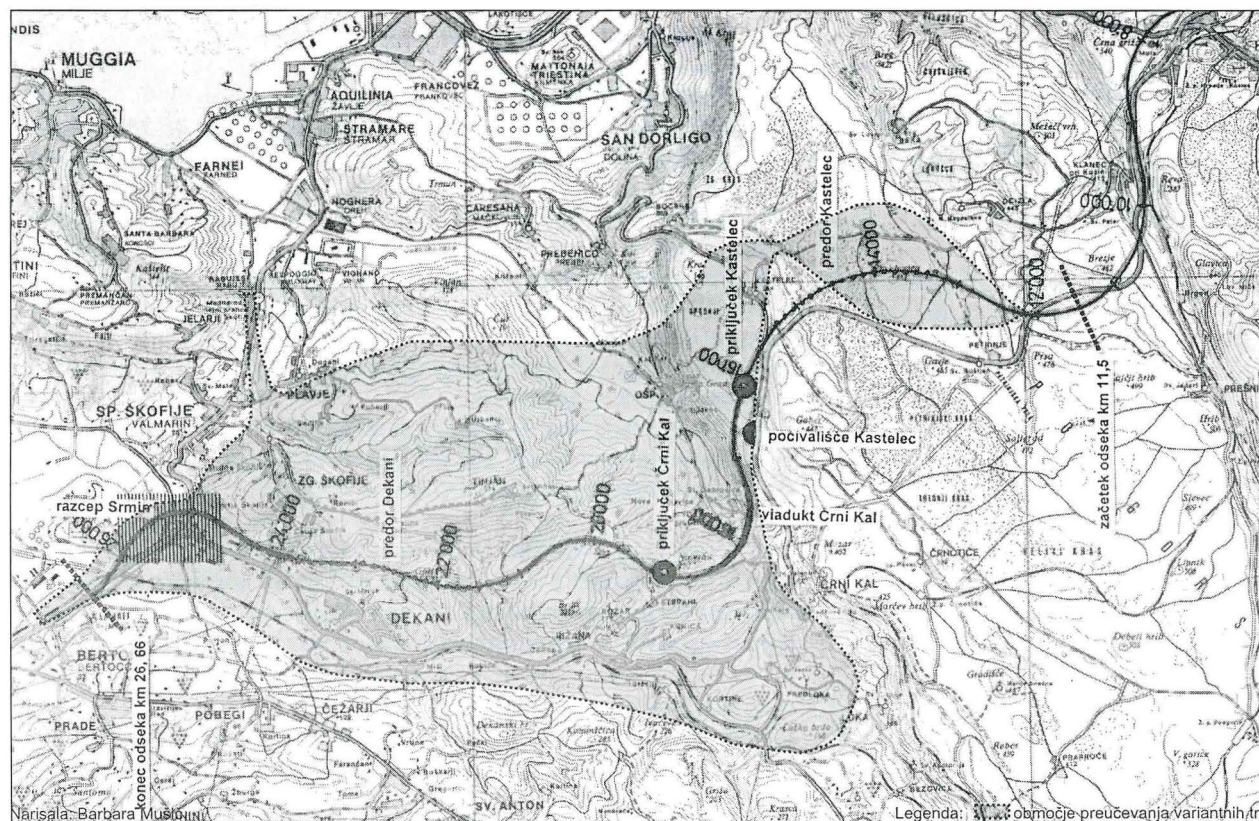
Pri tem delu velja posebna pohvala odgovornemu projektantu avtoceste Jožetu Mikolju ter našima zunanji-ma sodelavcema dr. Alojzu Juvancu in pokojnemu Pavlu Pečenku, ki so znali prisluhniti tudi »idejam urbanistov in krajinarjev« (kot so poimenovane tovrstne ne zelo zaželenne pobude v »cestarski« praksi) in so projektno obdelali tehnično sprejemljive izboljšave. Glede na poznavanje novejših praks je bila tudi podpora Darsa strokovnemu delu prav zgledna.

Dejstvo je, da smo relativno hitro (marca 1996 – glej 3. krog primerjalnega vrednotenja) predlagali optimalno varianto (ki je pravzaprav identična danes zgrajeni avtocesti), vendar je imela lepotno napako: previsoko ceno. Drugi problem te trase je bil veličastni viadukt Črni Kal, sedaj naš ponos, takrat pa mora za marsikoga, ki je soodločal pri potrditvi predlagane optimalne trase.

A bolje, da se vrnemo kar na začetek. Poglejmo, kje so bili glavni problemi, kako smo prvič predlagali optimalno traso (izraza *najboljša trasa* nismo nikoli uporabili, glede na težavnost problema je bil primeren le izraz *najmanj slaba trasa*) in po kakšnem postopku smo jo ponovno našli.

2.3 Povzetek ključnih problemov

V postopku primerjalnega vrednotenja smo odsek avtoceste razdelili na dva specifična pododseka: Klanec–Črni Kal in Črni Kal–Srmin.



Slika 1: Območje primerjalnega vrednotenja

Na območju Črnega Kala je bilo možno združevati posamezne variantne trase obeh pododsekov.

Na prvem pododseku so prevladovali tehnično-trasirni problemi ter navzkrižja med varstvom narave in posegom avtoceste v prostor. Na drugem pododseku so prevladovala navzkrižja med gradbenim posegom in socialnim okoljem. Na območju Črnega Kala je prehod s Krasa na flišna pobočja predvsem zahteven tehnični in oblikovalski problem.

Pododsek Klanec–Črni Kal

Zaradi težavnih terenskih razmer (približno 420 m višinske razlike na relativno kratkem odseku), prepadnih sten Kraškega roba, vremenskih razmer, tehničnih in prometnovarnostnih predpisov, zahtev po varovanju naravne in kulturne dediščine, naselij in kulturne krajine je bil pri projektu avtoceste težavnejši pododsek Klanec–Črni Kal, predvsem od prehoda trase prek Kraškega roba in mimo Črnega Kala na flišna pobočja Bržanije.

V procesu iskanja optimalne variante so se izkristalizirale naslednje tri glavne možnosti poteka trase na tem pododseku:

- **koridor C:** trasa preide Kraški rob med Kastelcem in Socerbom

na viaduktu, poteka po robu Spodnjega krasa do zatrepja Osapske doline in preide na nasip (ali nizek viadukt) na območju Črnega Kala. V nadaljevanju poteka na desnem bregu reke Rižane (različne variante). Vse variante, ki so upoštevale to rešitev so bile ocenjene kot najslabše zaradi velikih prostorskih in okoljskih problemov na celotni trasi in (z vidika varstva narave) nesprejemljivega posega v območje Kraškega roba in Spodnjega krasa.

- **koridor D:** trasa preči Kraški rob v predoru (variantno v pokritem ukopu), poteka vzporedno s tedanjo glavno cesto, poteka po zatrepju Osapske doline na visokem viaduktu Črni Kal in dalje po pobočju nad desnim bregom reke Rižane (različne variante). V vseh krogih primerjalnega vrednotenja se je koridor D izkazal kot vsestransko sprejemljiva rešitev. Največji problem je bila velikost viadukta Črni Kal, predvsem z vidika fizičnega posega v vidni prostor naselij in kulturne krajine izjemne kakovosti in – ne nazadnje – cene objekta.
- **koridor F:** trasa preči Kraški rob v pokritem ukopu, poteka vzporedno s sedanjo glavno cesto, ki jo križa v pokritem ukopu med naseljema Črni Kal in Katinara, po-

teka dalje v koridorju tedanje glavne ceste in ceste proti Kubetu, preči dolino Rižane na visokem viaduktu in poteka po levem bregu reke Rižane (različne variante).

Rešitev je brez visokega viadukta Črni Kal, vendar na račun slabih tehničnih elementov in velikega rizičnega posega v plazovito območje pod Črnim Kalom.

Pododsek Črni Kal – Srmin

Pododsek od Črnega Kala do Srmina je s prometnotehničnega vidika sicer manj zahteven, bolj problematična pa je umestitev v prostor s prostorskega in okoljskega vidika.

V vzhodnem delu Osapske doline in doline Rižane je bil problem predvsem primerna umestitev in ureditev cestnega telesa v naravovarstveno in krajinsko občutljivem prostoru. Nekatere variante (koridorji A, B, C), pri katerih se je trasa spustila globoko v dolino reke Rižane, so imele velik vpliv tudi na naselja Krnica, Rižana, Cepki, Rožiniči na desnem bregu reke. V tem delu doline je imel na desnem bregu Rižane nedvomno prednost koridor D, ki poteka visoko na pobočju. Na levem bregu doline vzhodnega dela doline Rižane (koridor F) ni naselij, vendar so za gradnjo slabe geološke razmere (plazljiv teren).



Slika 2: Viadukt pri Črnem Kalu

Obravnavali smo tudi variante s potekom po obrobju Osapske doline (koridor E), ki se izognejo dolini Rižane, imajo pa velik vpliv na naravno okolje te doline.

Bistveno večji problem je bil potek trase na obrobju gosto poseljenega in kmetijsko pomembnega zahodnega dela doline reke Rižane. Trase na desnem bregu (koridorji A, B, C, D) vplivajo na gozdno in kmetijsko zaledje naselij Dekani, Na Vardi in Postaja. Tu velja opozoriti tudi na pomembno arheološko območje hrib Kaštelir nad Dekani. Trase po dolinskem delu (koridor F in nekatere kombinacije s koridorjem B) pa uničijo naselje Miši ter degradirajo bivalno okolje naselij Čezarji, Pobegi, Bertoki in Dekani in naseljem pripadajoča kultivirana ravninska kmetijska zemljišča.

Variante s potekom po obrobju Osapske doline (koridor F) se izognejo naseljem v dolini Rižane, imajo pa velik vpliv na naselja Škofije in Plavje.

2.4 Kronološki povzetek rezultatov primerjalnega vrednotenja

Za ilustracijo procesa iskanja optimalne trase avtoceste povzemam v nadaljevanju predstavitev pet kro-

gov primerjalnega vrednotenja variantnih rešitev in rezultate vrednotenja.

Omejujem se na glavne značilnosti posameznih variant, ne navajam pa vseh podrobnosti, ki so vodile v pripravo in preučitev že omenjenih več kot 70 variant.

1. krog primerjalnega vrednotenja

Poročilo: Strateška primerjava variant avtoceste Klanec–Kastelec–Srmin, UIRS, februar 1995

Podlaga za delo so bile idejne študije 8 variant, ki jih je na isti stopnji podrobnosti obdelal IBK.

Variantne trase na odseku Klanec–Črni Kal so se razlikovale na poteku po Krasu oziroma na prehodu čez Kraški rob (v predoru, odprta trasa na različnih oddaljenostih od glavne ceste), na poteku po Spodnjem krasu (na njegovem vzhodnem obrobju ali po planoti), na območju Črnega Kala (različne višine in dolžine viadukta, nasip). Pomembnejše razlike v poteku tras so bile predvsem na odseku Črni Kal–Koper, kjer je bilo projektno preverjenih več variantnih potekov po dolini Rižane oziroma po levem in desnem bregu reke, v dolini in na pobočjih.

V primerjalno vrednotenje so bile predložene tudi naslednje idejne zasnove, predstavljene v urbanističnih delavnicah:

- varianta, ki jo je zasnovala skupina avtorjev Dešman-Kranjc-Pirkmajer (imenovana DKP). V nasprotju s trasami IBK povozi ta trasa sedanjo glavno cesto od Petrinj dalje, preide pri Črnem Kalu na novo traso in viadukt, nato pa se (podobno kot del variant IBK) spušča po pobočju na levem bregu Rižane;
- tri variante (imenovane tinjanske) s potekom na obrobju Osapske doline oziroma z dolgim viaduktom čez to dolino in dalje mimo Škofij proti Kopru.

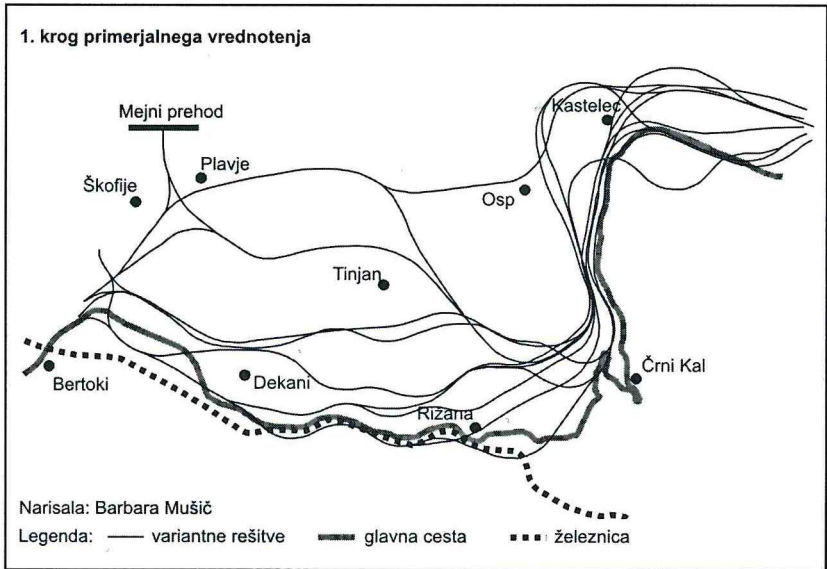
V sklepih strateške primerjave smo ugotovili, da ni nobena od predlaganih 12 variant v celoti sprejemljiva. Za naslednji krog primerjalnega vrednotenja smo predlagali, da se iz korigiranih sprejemljivih pododsekov izdelanih variant sestavijo nove variantne trase.

V sklepnih ugotovitvah 1. kroga vrednotenja so bile kot slabše oziroma neprimerne ocenjene

- na pododseku Klanec–Črni Kal vse trase s potekom čez Kraški rob na viaduktu med Kastelcem in Socerbom in dalje na planoti Spodnjega krasa nad robom Osapske doline in pod Črnim Kalom na nasipu;
- na pododseku Črni Kal–Srmin vse trase po Osapski dolini (severno od Tinjana) in vse trase po levem bregu reke Rižane in po ravninskem delu doline Rižane.

Za nadaljnjo obdelavo smo predlagali izdelavo štirih variantnih tras:

- pododsek Klanec–Črni Kal: potek na vzhodnem obrobju Spodnjega krasa, viadukt Črni Kal nad zatrepom Osapske doline;
- pododsek Črni Kal–Srmin: variantni poteki po pobočjih na desnem bregu doline Rižane.



2. krog primerjalnega vrednotenja

Poročilo: Primerjalna študija variant trase avtoceste Klanec–Kastelec–Srmin, UIRS, april-maj 1995

Na podlagi usmeritev iz 1. kroga je IBK izdelal idejne študije štirih tras, ki potekajo na pododseku Klanec–Črni Kal po vzhodnem obrobju Spodnjega krasa z viaduktom Črni Kal (koridor D); na pododseku Črni Kal–Srmin imajo trase variantne poteke po severnem obrobju doline Rižane (koridorji A, B, D).

Na pobudo naročnika študije in investitorja je bila (zaradi prometno ugodnih elementov) v primerjavo ponovno vključena trasa s potekom po planoti Spodnjega krasa z nasipom na območju pod Črnim Kalom (koridor C). Upoštevana je tudi pobuda krajanov Dekanov, da se ponovno projektno preveri trasa s potekom severno od Tinjana oziroma po južnem obrobju Osapske doline (koridor E).

Sklep 2. kroga primerjave je bil:

- Po prometnotehnični oceni je nesprejemljiv potek trase v koridorju E. Tehnične izboljšave niso mogoče v obsegu sprejemljivih stroškov. Dodaten argument za izločitev je velik vpliv na bivalno okolje naselij Škofije in Plavje, ki ga ni mogoče sanirati, kakor tudi velik vpliv na naravno okolje in vodne vire na obrobju Osapske doline.
- Glede na izjemno kakovost in ranljivost območja Krajinskega parka Kraški rob je bila izločena trasa v koridorju C, ki ima sicer ugodne tehnične elemente in nizek potek na območju Črnega Kala, ima pa velik vpliv na okolje.
- Ostale tri trase se razlikujejo v rešitvah na poteku po obrobju doline Rižane. Po celoviti presoji ima prednost trasa v koridorju D.

V dognanjih 2. kroga primerjalne študije je kot najprimernejša predlagana varianta v koridorju D. V

sklepu smo dali tudi usmeritve za izboljšave oziroma dodatne preučitve posameznih segmentov. Z izбором trase in usmeritvami za optimizacijo so se strinjali recenzenti, projektni svet Darsa, MOP-UPP, Dars ter pristojni ministrstvi MOP in MPZ.

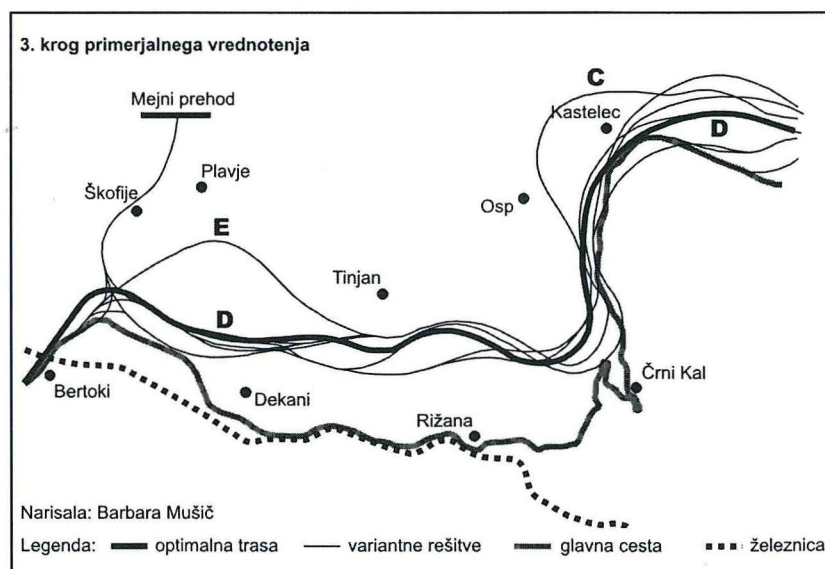
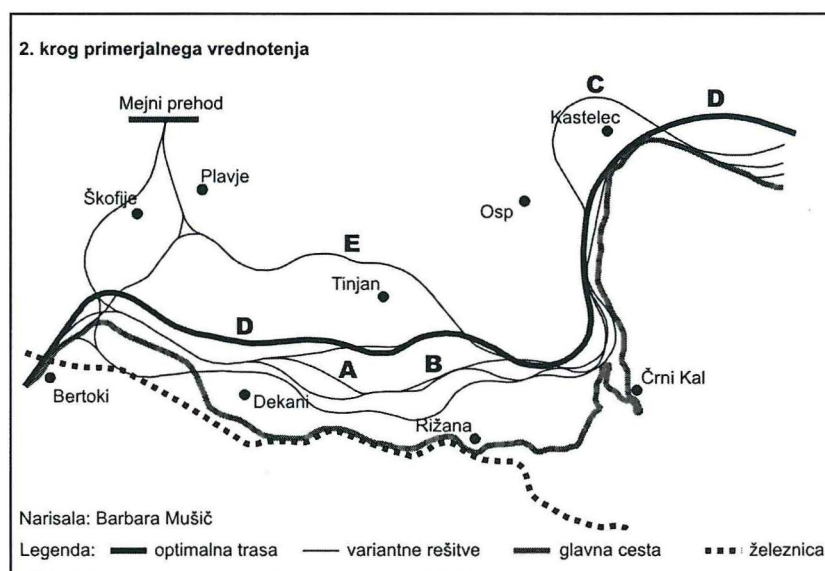
3. krog primerjalnega vrednotenja

Poročilo: Variantne trase v koridorju D – Poročilo o postopku izdelave in vrednotenja, UIRS, februar-marec 1996

Na podlagi sprejetih rezultatov drugega kroga primerjalnega vrednotenja je junija 1995 IBK izdelal

prvo optimizacijo trase v koridorju D, imenovano VD1, v obdobju junij 1995–februar 1996 pa še 17 (pod) variant v tem koridorju. Največ pozornosti je bilo posvečeno tehničnim elementom na območju viadukta Črni Kal s poudarkom na prometnovarnostnem vidiku in istočasno tudi njegovi prostorski umestitvi v območju izjemnih kulturnih in naravnih vrednot, prehodu trase čez Kraški rob in poteku trase mimo Dekanov.

Po pobudi krajanov krajevne skupnosti Dekani je IBK preveril tudi možnost modifikacije trase v koridorju E (kombinacija tras v koridorjih D in E z daljšimi predori).



Rezultat iskanja optimalne rešitve v tretjem krogu je bila trasa v koridorju D, imenovana VD14: 2000 m dolg predor na območju Krasa in Kraškega roba, potek po vzhodnem obrobju Spodnjega krasa, 1300 m dolg viadukt Črni Kal nad zatrepom Osapske doline, 2350 m dolg predor za Dekani (to je zelo blizu rešitvi zgrajene avtoceste).

Z doseženo optimizacijo trase avtoceste se je bistveno povečala dolžina objektov, predvsem predorov, in s tem tudi strošek investicije.

Kot najbolj problematičen del trase je predstavljen viadukt Črni Kal. V sklepih vrednotenja je tudi opozorilo, da zaradi zahtevnega terena (premagovanje velike višinske razlike na kratki razdalji) viadukta ni mogoče bistveno spreminjati, ne da bi s tem spreminjali tudi daljši odsek poteka trase, kar pa ima za posledico večje vplive na okolje ali slabše tehnične elemente (prometna varnost).

4. krog primerjalnega vrednotenja

Poročilo: Primerjava variantnih tras avtoceste v dolini Rižane s trasami v koridorju D, UIRS, junij 1996

Po koncu 3. kroga primerjalnega vrednotenja oziroma predloga opti-

malne trase VD14 sta se pristojni ministrstvu MOP in MPZ dogovorili, da se ponovno preverijo možnosti poteka trase avtoceste med Klančcem in Srminom. Cilj je bil, da se:

- znižata niveleta in dolžina viadukta Črni Kal in
- znižajo investicijski stroški tega odseka avtoceste: investicija naj ne presega sredstev v sklopu Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPA).

Dogovorjeno je bilo, da se na podlagi opozoril na ključne pomanjkljivosti preveri možna optimizacija že obravnavanih tras ter preveri jo nove trase.

V primerjalno vrednotenje so bile predložene idejne študije sedmih variant in štirih podvariant, ki se razlikujejo v poteku preko Krasa (v koridorjih C, D in F), mimo Črnege Kala in po dolini Rižane (koridorji B, C in D). Ponovno je v primerjavo vključena trasa po levem bregu Rižane (koridor F).

Pri pripravi skupne ocene 4. kroga so ključne naslednje ugotovitve:

- največ prednosti ima trasa VD14 (osnovna varianta iz 3. kroga vrednotenja);
- za korektno primerjavo investicijskih vrednosti obravnavanih tras niso bili dani enakovredni vhodni podatki;

– nesprejemljiv je potek trase po platoju Spodnjega krasa.

Sklep 4. kroga primerjalnega vrednotenja je bil, da je za realnejšo primerjavo tras po dolini Rižane s traso VD14 potrebno alternativne trase avtoceste enakovredno projektno obdelati. Pri tem se upošteva enakovreden prostorski in prometni standard, kot je bil dosežen s traso VD14.

5. krog: primerjalnega vrednotenja

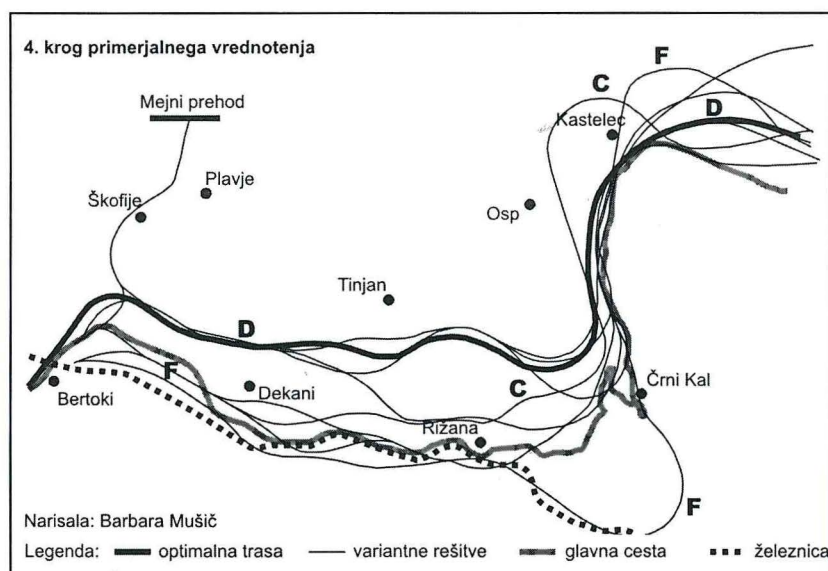
Poročilo: Primerjava variantnih tras avtoceste s trasami v koridorju D, oktober 1996

Po sprejetih sklepih 4. kroga primerjalnega vrednotenja je IBK za enakovrednejšo primerjavo izdelal dve novi rešitvi, in sicer eno po levem bregu Rižane (koridor F) in drugo v koridorju D na desnem bregu s poudarkom na iskanju čim nižjega viadukta Črni Kal. V času izdelave idejnih študij so bile preverjene tudi kombinacije tras, tako da so bile za primerjalno vrednotenje v končni fazi izdelane 4 variante in 1 podvarianta avtoceste.

Za 5. krog primerjalnega vrednotenja je MOP-UPP imenoval komisijo strokovnjakov z različnih področij (Tomaž Guzeli, Janez Koželj, dr. Janez Marušič, prof. Dušan Ogrin, Stane Peterlin, dr. Andrej Pogočnik, dr. Miran Veselič), ki je vzporedno z nami, uradnimi izdelovalci primerjalne študije, pripravila poročilo o oceni variant.

Sklepna ugotovitev komisije je, da so variante v koridorju D bolj tehnične s številnimi objekti, variante v koridorju F pa se s skladnejšim potekom bolj prilagodijo prostoru, so odprte in potnikom psihološko ugodnejše, manj prekinjajo ritem vizualnega doživljanja krajine. Komisija je dala prednost varianti v koridorju F.

Iz poročila komisije povzemam (nekoliko skrajšana) naslednja pri-



poročila in predloge v zvezi z vodenjem trase avtoceste:

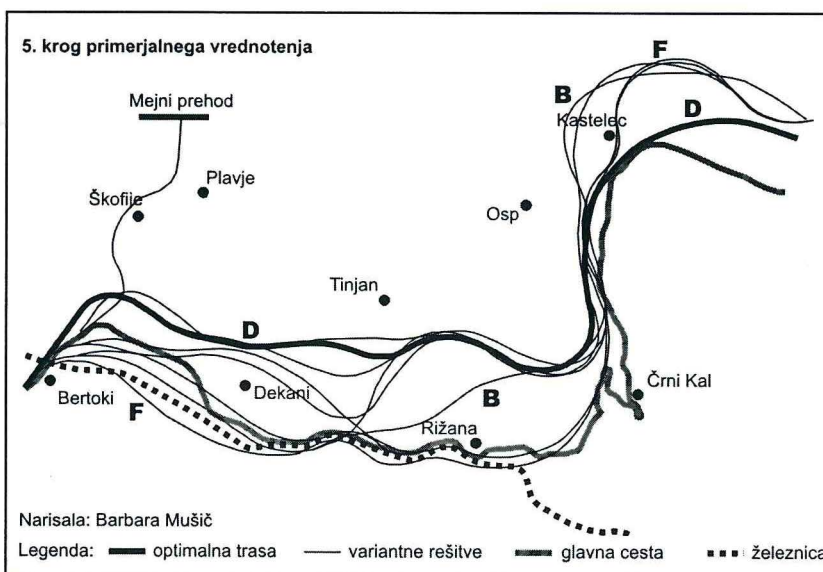
- Potek trase naj se prilega geomorfni zasnovi prostora, to pomeni vodenje trase po pobočjih in po dolini Rižane, kar je v skladu z reliefno gravitacijo in dosedanjim razvojem infrastrukture (cesta, železnica).
- Takšna zasnova bi omogočila doživetje obalnega Primorja zlasti v prvem stiku z njim, t. j. na prehodu čez Kraški rob, kjer je mogoče izključiti velike objekte, ki bi sicer lahko postali dominante v prostoru in se percepcijsko vsiljevali kot prva in najbolj izstopajoča informacija v prostoru. Za tak pristop govorita tudi zmanjšana vrednost naložbe in dejstvo, da tehniški kolosi kot družbeni simboli sodijo v preteklost. Temeljno načelo v sodobnem urejanju prostora je sonaravni pristop, ki ga je moč uveljaviti tudi v obravnavanem primeru.
- Razmere narekujejo, da je treba v gornjem delu trase dati prednost krajinskim in naravnim vidikom (prostorsko-ekološki integriteti kraške planote), v spodnjem pa socialnim (ohranitev razvojno-poselitvenih potencialov na širšem območju Dekanov).
- Na območju Črnega Kala se išče dovolj nizka niveleta avtoceste, kar bi zagotovilo zaščito pred hrupom in zmanjšalo vidno izpostavljenost ceste ter skrčilo potrebo po večjih objektih.
- Smiselno je nadaljevanje trase v dolino Rižane in sicer na levi breg. Avtocesta ne bi ovirala poselitve na pobočjih okoli Dekanov, pridružila bi se infrastrukturnemu koridorju regionalne ceste in železnice (upoštevati tudi drugi tir!), omogočila skupno protihrupno zaščito in manj oporečno izvedbo razcepa Srmin.

Izdelovalci primerjalne študije (strokovna skupina UIRS) smo dali prednost varianti v koridorju D.

Naše ugotovitve in sklepi v zvezi z osrednjim problemom, to je potekom trase na območju Črnega Kala, so bili:

- Viadukt Črni Kal je mogoče znižati (od 110 m višine najvišjega stebra konstrukcije pri VD14) na višino 60 m na račun slabših tehničnih elementov na poteku trase od Kraškega roba do viadukta, večjega preoblikovanja terena, večjih vplivov na naravno in kulturno dediščino.
- Izvedba trase avtoceste brez visokega viadukta Črni Kal (pokriti vkop med naseljem Črni Kal in Katinara) je preverjena v koridorju F. Rešitev je možna na račun naslednjih prometno-tehničnih in prostorskih učinkov na daljšem odseku trase:
 - slabih tehničnih elementov na poteku trase od Zgornjega kraškega roba do viadukta čez Rižano (več kot 6 km neprekinjenega vzdolžnega sklona 5,1 %);
 - velikega rizičnega posega v plazovito območje pod Črnim Kalom z ukopavanjem trase in izvedbo obsežne deviacije zdajšnje glavne ceste (opozorilo na možnost zdrsa oziroma poškodbe sedanje glavne ceste in s tem prekinitev edine cestne povezave obalnih občin z zaledjem na slovenskem ozemlju);

- dolgega poteka na geološko-geomehansko slabem terenu v dolini Rižane,
- velikega vpliva na poseljeni prostor v dolinskem delu doline Rižane: uniči naselje Miši, degradira bivalno okolje naselij Čežarji, Pobegi, Bertoki in tudi naselja Dekani (potrebna bi bila ureditev obojestranskih visokih protihrupnih ograj, učinkovita zaščita višje ležečih naselij pred hrupom je kljub temu vprašljiva);
- velikega vpliva na (zgoraj navedenim naseljem pripadajoča) meliorirana in intenzivno obdelana kmetijska zemljišča v dolini Rižane (pridelava zelenjave),
- problematična je velika količina odvečnega izkopanega materiala (nad 4 mio m³, dvakrat več v primerjavi s koridorjem D) oziroma ureditev ustreznih odlagališč.
- Zaradi navedenih problemov na območju Črnega Kala smo predlagali, da se pri nadaljnjem delu upošteva visoki viadukt, išče pa se možnost optimalnega znižanja stebrov in prilagoditve prostoru.
- Poleg problema visokega viadukta je v koridorju D problematičen tudi potek trase po obrobju oljčnih nasadov nad stanovanjskim območjem Na Vardi pri Dekanih (degradacija bivalnega okolja),



manj problematičen je vpliv na naselje Dekani na oddaljenosti 500 m od trase (pri varianti VD14 je na tem območju trasa v predoru). Po naši oceni je vpliv na bivalno okolje (vključno z naseljem pripadajočimi kmetijskimi zemljišči) v koridorju D manjši v primerjavi s potekom trase v ravninskem delu doline Rižane (glej oceno vplivov v koridorju F).

V zvezi s primerjavo stroškov investicije smo oblikovali naslednje sklepe:

- Vse obravnavane trase so dražje od stroškov investicij, določenih za ta odsek v NPA. Zaradi nezadostne projektne dokumentacije je investicija v NPA izrazito podcenjena.
- Najcenejša trasa (z viaduktom Črni Kal višine 60 m) je po večini ostalih kriterijev vrednotenja najmanj primerna.
- Trasa VD14 je najdražja, vendar najprimernejša po prostorskih kriterijih, (pomembnejših) gradbeno-tehničnih kriterijih in po kriteriju stroškov uporabnikov.

Na podlagi zgoraj navedenih ugotovitev, stališč recenzentov ter usmeritev oblikovanih na delovnih sestankih, je IBK po naročilu Dars izdelal idejne študije kombinacij posameznih odsekov obravnavanih variant. Z navedenimi kombinacijami so se iskale možnosti prostorsko sprejemljivejših potekov tras in možna racionalizacija stroškov izvedbe. Končna ocena je bila, da so rešitve manj primerne od prej izdelanih.

Končni sklepi 5. kroga primerjalnega vrednotenja so bili:

- Za obravnavani odsek avtoceste ni mogoče zagotoviti rešitve, katere izvedba ne bi presegala investicijske vrednosti iz NPA.
- Viadukt Črni Kal je smiselno znižati za največ 20 m (približna višina najvišjega stebra je 90 m) in ga prilagoditi terenu.
- Mnenja o poteku trase z visokim viaduktom Črni Kal v koridorju D ali v pokritem ukopu pod Čr-

nim Kalom v koridorju F so različna, večina (vključno z lokalno skupnostjo) daje prednost poteku trase v koridorju D.

- Najcenejša trasa je najmanj primerna s prostorskega in prometno-ekonomskega vidika, zato se izloči iz nadaljnje obravnave.
- Najdražja, vendar po vseh ostalih vidikih najprimernejša varianta je VD14. Vse ostale cenejše trase imajo določene pomanjkljivosti ali niso sprejemljive za lokalno skupnost.

Po pridobitvi mnenj Mestne občine Koper in prizadetih krajevnih skupnosti je ponovno določen koridor D kot edini družbeno sprejemljiv.

2.5 Družbena sprejemljivost

Treba je omeniti tudi pomembno vlogo krajanov pri odločanju o poteku trase. Organizirano in aktivno so se za svoje interese zavzeli predvsem prebivalci Dekanov, ki so dokazovali, da je optimalna trasa po obrobju Osapske doline (koridor E). S to rešitvijo se razumljivo niso strinjali prebivalci Škofij in Osapske doline.

Za vse trase v koridorju E je bilo v primerjalnih študijah ugotovljeno in utemeljeno, da so prometnotehnično neprimerne, da imajo bistveno večji vpliv na poseljeno območje kot trase v koridorju D (severno od Dekanov) in da posegajo v naravovarstveno zelo občutljivo območje Osapske doline. Koridor E je bil tako v tretjem krogu primerjalnega vrednotenja izločen kot neprimeren.

Prebivalci Dekanov so privolili v koridor D s pogojem, da poteka trasa avtoceste severno od naselja v dolgem predoru (kar je bilo dokončno sprejeto šele v fazi predloga lokacijskega načrta).

Enotno pa je bilo stališče vseh prizadetih krajevnih skupnosti, da je nesprejemljiv potek trase po levem bregu Rižane (koridor F). Kot je razvidno iz predstavitve procesa

primerjalnega vrednotenja, smo ta koridor izločili (tudi zaradi drugih razlogov) že v prvem krogu, vendar se nam je vrnil v četrtem krogu primerjalnega vrednotenja ob ponovnem iskanju rešitev brez visokega viadukta Črni Kal.

2.6 Delavnica

MOP-UPP je s ciljem, da se določi z vseh vidikov sprejemljiva trasa avtoceste, organiziral marca in maja 1997 dvostopenjsko delavnico, v kateri so poleg delovnih skupin UIRS in IBK sodelovali predstavniki vseh strok, katerih stališča je treba pridobiti in uskladiti.

Delavnica je potekala v dveh delih. Podlaga za delo marca 1997 so bile različne kombinacije tras v koridorju D (skupaj 11) z daljšimi in krajšimi predori na Krasu in na obrobju doline Rižane.

Za drugi del delavnice maja 1997 je bil pripravljen izbor idejnih rešitev tras in sicer treh rešitev na poteku Klanec–Črni Kal in treh rešitev na poteku Črni Kal–Srmin, ki jih je možno kombinirati.

Sklepi delavnice so bili:

- Na poteku Klanec–Črni Kal: z vseh vidikov je najugodnejša varianta z dolгим predorom Kastelec, ki pa je bistveno dražja od ostalih dveh variant in zato z ekonomskega vidika ni sprejemljiva. Z vseh vidikov razen naravovarstvenega je sprejemljiva varianta v istem koridorju s pokritim ukopom na območju Zgornjega krasa.
- Na poteku Črni Kal–Srmin: z vseh vidikov je najprimernejša varianta z dolгим predorom Dekani, ki pa (zaradi dolžine predora) ni sprejemljiva s prometno-ekonomskega vidika. Z vidika varstva kulturne dediščine je nesprejemljiva varianta v istem koridorju brez predora Dekani (potek po obrobju arheološkega območja hriba Kaštelir), ki je sicer sprejemljiva z drugih vidikov. Sprejemljiva je kompromisna

varijanta (enocevni predor, drugi pas avtoceste poteka po obrobju hriba Kaštelir), ki pa jo je treba pri nadaljnji obdelavi bolj prilagoditi reliefu.

- Udeleženci delavnice so se sporazumeli, da po teh ugotovitvah ni več smiselno niti mogoče iskati novih strokovnih kompromisov v koridorju D trase avtoceste.

3. Sklep – lokacijski načrt za avtocesto na odseku Klanec-Srmin

3.1 Osnutek lokacijskega načrta

Po končanem procesu primerjalnega vrednotenja variantnih tras sta pristojni ministrstvi MOP in MPZ sprejeli kot podlago za izdelavo idejnega projekta avtoceste in osnutka lokacijskega načrta naslednjo traso v koridorju D:

- potek v dolgem predoru Kastelec čez območje Krasa in Kraškega roba,
- prehod zatrepa Osapske doline na visokem viaduktu Črni Kal (najvišji steber visok približno 90 m),
- potek v krajšem predoru skozi hrib Strzar,
- potek desnega vozišča (smer proti Kopru) v enocevni predoru Kaštelir, levo vozišče poteka po obrobju hriba Kaštelir,
- potek trase severno od industrijske cone Lama-Iplas, razcep Srmin in priključitev na obstoječo avtocesto,
- delni priključek Kastelec, polni priključek Črni Kal,
- enostransko počivališče Kastelec.

Sočasno s pripravo idejnega projekta je UIRS izdeloval poročilo o vplivih na okolje. Sprotno smo ugotavljali in s projektantom avtoceste usklajevali možne izboljšave prometnih ureditev z vidika posega v varovana območja, naravno okolje, krajino, oljčne nasade in ne

nazadnje bivalno okolje. Ob tem želim izpostaviti stanovanjsko območje Na Vardi zahodno od Dekanov, ki je na celotni trasi najbolj izpostavljeno vplivom med gradnjo in kjer avtocesta pomeni trajno degradacijo kakovosti bivalnega okolja. Na našo pobudo smo za to območje izdelali posebno študijo z oceno možnosti odkupa zaščite prebivalcev med gradnjo in zagotovila primerne bivalnega okolja po gradnji. Kot najprimernejša (in v končni fazi tudi investicijsko upravičena) rešitev se je pokazal odkup stanovanj in sprememba namembnosti območja po končani gradnji v proizvodno cono.

V primeru vpliva navedenih izboljšav na ceno izvedbe je bila potrebna pridobitev soglasja naročnika in investitorja. Večina predlogov je bila upoštevanih, ni pa bil upoštevan predlog spremembe namembnosti stanovanjskega območja Na Vardi. Nekaj stanovanj je odkupila Mestna občina Koper, ostali prebivalci pa so leta gradnje preživeli sredi gradbišča.

Idejni projekt avtoceste z upoštevanimi pogoji iz poročila o vplivih na okolje je bil podlaga za izdelavo osnutka lokacijskega načrta avtoceste, istočasno pa tudi za javni natečaj za viadukt Črni Kal.

Podlaga za natečaj je bila že natančna umestitev viadukta v prostor, kot rezultat dolgotrajnega sodelovanja projektantov IBK in strokovne skupine UIRS.

Javna razgrnitev osnutka lokacijskega načrta avtoceste in natečajne rešitve viadukta Črni Kal je bila julija 1998.

V času javne razgrnitve in razprav o osnutku lokacijskega načrta so bile v zvezi s potekom trase avtoceste podane pripombe predvsem k rešitvi na širšem območju Dekanov (zahteva po dolgem predoru), pripombe v zvezi z varovanjem oljčnih nasadov (Tinjanske njive, De-

kani, Na Vardi, Postaja, nad industrijsko cono Lama), pobuda za ureditev polnega priključka Kastelec, pobuda za priključitev povezovalne ceste proti Luki Koper na območju razcepa Srmin.

3.2 Predlog lokacijskega načrta

Dane pobude so bile projektno preverjene, na podlagi optimalnih rešitev je bila izdelana sprememba idejnega projekta avtoceste. Bistvena sprememba je bila sprejeta odločitev o gradnji dolgega predora Dekani in polnega priključka Kastelec. Na ta način je možna (v primeru izrednih razmer) preusmeritev prometa pred viaduktom Črni Kal na sedanjo glavno cesto do priključka Črni Kal in obratno.

Umestitev viadukta Črni Kal v prostor se ni bistveno spremenila. Po pripombah krajanov Gabrovice v Osapski dolini je bil preučen nekoliko večji odmik viadukta od objektov na južnem obrobju doline in tudi upoštevan v spremembi idejnega projekta.

Navedeni idejni projekt je bil podlaga za izdelavo predloga lokacijskega načrta, ki ga je Vlada Republike Slovenije sprejela 10. 6. 1999.

Katja Repič Vogelcnik, univ. dipl. inž. arh.,
Ljubljana
E-pošta: katja.repic@urbinstitut.si

Pojasnila

V proces izdelave prostorske dokumentacije za avtocesto na odseku Klanec-Srmin so bile vključene naslednje institucije z okvirnimi nalogami:

- Ministrstvo za promet in zveze (MPZ): pobudnik za izdelavo projektne dokumentacije za avtocestni odsek;
- Ministrstvo za okolje in prostor, Urad za prostorsko planiranje (MOP-UPP): naročnik primerjalne študije, lokacijskega načrta, poročila vplivov na okolje ter sprememb prostorskih sestavin planskih aktov Mestne občine Koper in Občine Hrpelje-Kozina, vodenje postopka izdelave navedenih aktov;

- Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d. (Dars): zastopnik investitorja avtoceste R Slovenije, naročnik izdelave posebnih strokovnih podlag vključno z idejnimi študijami variantnih tras avtoceste in idejnega projekta avtoceste;
- Družba za državne ceste, d. d. (DDC): s strani Darsa pooblaščen organizacija za vodenje priprave posebnih strokovnih podlag za primerjalno študijo in lokacijski načrt avtoceste;
- Urbanistični inštitut Republike Slovenije (UIRS) s podizvajalci in zunanji sodelavci: izdelovalec primerjalne študije, lokacijskega načrta, Poročila o vplivih na okolje ter sprememb in dopolnitev planskih aktov občin;
- Investburo Koper, d. d. (IBK): projektant avtoceste, kar vključuje izdelavo strokovnih podlag, idejnih študij variant avtoceste in idejnega projekta avtoceste;
- V procesu iskanja optimalne rešitve trase avtoceste so posamezne variante izdelale tudi druge skupine strokovnjakov.
- Pripravo idejnih študij in drugih strokovnih podlag sta spremljala in ocenjevala skupina recenzentov Družbe za državne ceste (DDC) in projektni svet Darsa.
- Pripravo primerjalnih študij variant, poročila o vplivih na okolje, osnutka in predloga lokacijskega načrta so spremljali recenzenti naročnika MOP-UPP.

Strokovna skupina Urbanističnega inštituta Republike Slovenije:

Odgovorni vodja projekta:
Katja Repič Vogelnik, univ. dipl. inž. arh.

Odgovorni vodja projekta za krajinski del: mag. Ina Šuklje Erjavec, univ. dipl. kraj. arh.

Sodelavci (po abc):

prof. mag. Vladimir Braco Mušič, univ. dipl. inž. arh.

Andrej Erjavec, univ. dipl. arh.

Sodelujoče inštitucije:

FGG – Prometnotehniški inštitut; doc. dr. Alojz Juvanc, univ. dipl. inž. grad.

BF – Oddelek za agronomijo; Janez Ruprecht, univ. dipl. inž. agr.

Vodnogospodarski inštitut Ljubljana; Andrej Sovinc, univ. dipl. inž. grad.

MOP – Hidrometeorološki zavod; Anton Planinšek, univ. dipl. inž. meteor.

Zavod za zdravstveno varstvo Maribor; Janez Drev, univ. dipl. inž. fiz.

Panprostor, d. o. o.; mag. Andrej Prelovšek, univ. dipl. inž. arh.

Zunanji sodelavci (po abc):

Pavle Pečenko, univ. dipl. inž. grad.

mag. Mirjam Požeš, univ. dipl. geogr.

Mladen Prebevšek, univ. dipl. inž. gozd.

Arno Rupnik, univ. dipl. inž. grad.

Milan NAPRUDNIK

Regionalno prostorsko planiranje v Sloveniji – 1. del

Pride čas, ko se človek odloči, da bo zapisal, kaj vse je počel in doživel v svojem življenju. Če gre za osebna doživetja, so to spomini, če pa gre za stroko je to pač kronika, včasih ju je težko ločiti. Osebno sem se najprej lotil opisovanja razvoja geodezije v Sloveniji za obdobje 1945-2000, kjer sem deloval polovico zaposlitvenega obdobja – od terenskih del do vodstvenih opravil na izvajalskem in upravnem področju. Od tod me je zaneslo v prostorsko in urbanistično planiranje, kjer sem izpolnil še drugo polovico aktivnega delovanja. Kronika geodezije je zadnji dve leti izhajala v Geodetskem vestniku; na vrsti je obdobje, ki je bilo veliko bolj viharo kot prvo, prepletalo se je s politiko, kar sem občutil na lastni koži. Ampak, bilo je vredno, spoznal sem nove prijatelje, s katerimi smo skupaj orali ledino in tudi zapustili strokovno dediščino.

1. Uvod

V osnutku kronike sem naslovu dodal še podnaslov – od regionalnega prostorskega plana do ločenih strategij regionalnega in prostorskega razvoja. Zakaj? Strokovne osnove za pripravo regionalnega prostorskega plana po zakonu iz leta 1967 so poleg demografskih in prostorskih (naravno in izgrajeno okolje) sestavljali tudi kazalci ekonomsko-

socialnega razvoja. Že ob sprejemanju zakona so se odpirale dileme, ali ga poimenovati zakon o regionalnem ali regionalnem prostorskem planiranju. V obdobju družbenega planiranja (1975–1991) so bili vidiki ekonomskega, socialnega in prostorskega planiranja »združeni« v enotnem planu in z opredelitvami tudi na regijski ravni. Na osnovi Ustave Republike Slovenije iz leta 1991 in z odpravo družbenega

planiranja je vlada RS v letu 1993 opredelila regionalno planiranje kot gospodarsko, prostorsko pa kot urejanje prostora. In sledila je dvo- tirnost na zakonskem, upravnem in programskem področju, skupni imenovalac pa je ostal policentrični urbani sistem iz obdobja regionalnega prostorskega planiranja, sprejet na takratni vladni ravni (IS SRS) leta 1973 in verificiran na skupščinski ravni takratne SRS v