

Prispeval Andrej Makuc
Nedelja, 07 December 2008 11:10



Naj zastavim ta razmislek, ki ga napoveduje zelo tehnicističen in prozaičen naslov, s kulturniškim prologom.

Koroška galerija likovnih umetnosti Slovenj Gradec se je odločila za mesec dni (od 10. novembra do 10. decembra) na široko odpreta vrata »umetniškimi premišljevanjem o aktualnih družbenih temah« z naslovom *Necessary discourse on hysteria*, po naše: Histerija – nujen diskurz. Na različne teme se bodo odzivali likovni umetniki z instalacijami, performansi in drugo robo, misleci z disputi, strokovnjaki z referati ... v umetniških postavitvah, razpravah, na okroglih mizah in predavanjih pa z aktivno udeležbo sodeluje tudi širša javnost. V odprto zastavljenem diapazonu mogočih tem je 24. novembra našla svoj prostor za razpravljanje tudi hitra cesta. Žerjavico (prebivalstvo Šaleške, Mislinjske in Mežiške doline) so pravkar zamenjana vladajoča nomenklatura, (avto)cestni lobi in (samo)oklicana stroka doslej grdo razpihali, kostanj (hitra cesta) pa je, se zdi, kakor že rešen pred zогlenitvijo in nekateri ga že luščijo in napovedujejo pirovanje. Zakaj delo bo in soldi tudi. Gre za milijardo evrov težek projekt.

3. krak hitre ceste napovedujejo kot konstrukcijsko (sic!) mojstrovino: velika šola viaduktov, predorov, mostov, vkopov, galerij ... in podobne sodobne cestnogradne krame. Do staroselcev in novoselcev bo prijaznejša, kot je bila doslejšnja Zverova šola do učencev in dijakov, kjer ni več nezadovoljnih in neuspešnih: četudi so, jih oblast prepriča, da to niso. In tako tudi v zadevi severni tretji krak vsakomur, ki ima o darilu (ki ga država neženirano podanikom podtika v prostovoljno-prisilni astronomski samonakup) odklonilno mnenje, preko zastopnikov lepi etikete nehvaležnosti, mentalne zaostalosti, pomanjkanja vizionarstva, razvojnega škodljivca in tako brez konca naprej, a ga kot odplačevalca zaenkrat šele obresti cestnega dolga kljub vsemu šteje za validnega.

In zdaj vstop v zasebno.

Ko si človek nabereš skoraj šestdeset let, je to lahko nadloga, a tudi milost hkrati (prvo zaradi vse bližje ciljne črte, drugo zaradi radosti dolgega življenja). Najvrednejše v pozrelih letih pa je pravica do žlahtnega konzervatizma, ki si ga smeš brez škode privoščiti: ker ne predstavljaš nobene resnične nevarnosti za bodočnost, te na odlagališču zgodovine pustijo prosto razglablјati.

Moje stališče (a še zdaleč ne samo moje) o severni tretjekračni razvojni osi je: Hitra cesta? Ne, hvala! Ne potrebujemo je. Prilagam nekaj argumentov.

Mislinjska in Mežiška dolina hitre ceste zaradi naravnih danosti (ozkost dolin) in razpršene poselitve ne preneseta – tovrsten poseg se lahko zgodi samo na račun trajne poškodovanosti še ohranjenega naravnega okolja in ljudi (kvalitete njihovega bivanja). Cestno traso zastaviš za tisočletja (tako so na našem koncu storili Rimljani) in vse bolj se zdi, da se tudi naši cestarji učijo dovolj hitro, da bi znalo njihovo delo kakšen rod preživeti. Predlagam, da če že morajo, potem zadnji del osnega razvoja (recimo 40 kilometrov m.-m. ceste) vkopljejo ali/in speljejo po tunelih: tudi razviti svet se vedno bolj zateka k takšnim sicer dragim, zato pa v resnici dokončnim rešitvam.

Sicer pa – argument! Hitre ceste (avtoceste) dolgoročno ne rešijo nobenega problema: osrednja vpadnica in hkrati mestna prometna aorta brazilskega Sao Paula je (že) dvanajst pasovnica, po njej pa teče večna 24-urna kolona vozil v dolžini 200 kilometrov: imenujejo jo potujoče parkirišče. In enako je z vsemi saopaulskimi cestami, zakaj v nasprotnem primeru bi (do že neverjetnega iznajdljivi) vozniki zagotovo našli kakšno prosto potko. V Sloveniji se seveda, ko je treba, ne damo nikomur podučiti (zakaj nikoli več podlaga tujčevi peti), zato skrbno eksperimentiramo že preizkušeno in kar malo nervozni smo, če se predolgo ne ujamemo v isto past. Človek si kar oddahneš: vsa nujna prometna obvestila so praviloma že vezana na zastoje in zamaške na naših avtocestah. Torej je vse, kot mora biti.

Tako tudi prometne študije, ki pa zaradi objektivnih futuroloških zagat ne prisegajo na svojo kredibilnost, že zdaj predvidevajo, da pretočnost dveh bodočih cestnih krakov (Braslovče – Velenje, Celje – Velenje), čez trideset let ne bo več v funkciji, načrtovalci pa še kar ponujajo rešitve, ki se izkazujejo za zanesljivo neustrezne, čeprav z realizacijo projekta še sploh začeli niso. Bodo pa gradili, to pa ja! Vsem in vsemu navkljub. Tako je, kadar se smeš in upaš igrati z davkoplačevalskim denarjem. Slovenski cestni legoland.

Doslej ni bilo opravljene nobene strokovne ekspertize o doprinosu hitre ali avto ceste h gospodarskemu, kulturnemu, k sploh vsesplošnemu razvoju kraja/mesta, ki ga cesta obide, poveže ali kako drugače zaznamuje, torej je vsaj nehigienično sklicevati se na ta fakt, ko utemeljuješ upravičenost cestnega projekta. Argument! Kronski dokaz, da temu ni tako, je naša prestolnica: če bi avtoceste zagotavljale gospodarski, kulturni, magari tudi judežev izplen, bi morala biti slovenska metropola svetovni gospodarski čudež. Še več – njen bruto prihodek na prebivalca bi moral biti vsaj enkrat višji, kot je v Las Vegasu, zakaj ameriška igralniška meka

ima samo dve vpadnici (vzhod – zahod), Ljubljana pa štiri.

Vsaka nova cestna povezava slej ko prej postane plen vseh sort drobižarskih dobičkarjev. Tudi če kakšen načrtovalec strokovnjak-naivec verjame, da tretjeosni hitrocetni severni krak ne bo tranzitni koridor, se bo to zgodilo prav zaradi razumnih in preživetvenih razlogov malih ljudi ter obžrtnikov. Argument! Dva dni pred letošnjo julijsko uvedbo vinet je bil v takorekoč slehernem hrvaškem časopisu objavljen cestni zemljevid R. Slovenije, kjer so svoje državljane seznanjali o tem, kako se izogniti plačilu pristojbine. Navodilo: uporabite cestno povezavo Zagreb – Maribor – Dravograd – Beljak in Zagreb – Celje – Maribor – Beljak. Ne gre verjeti, da bodo naši bratrance po jeziku drugače ravnali na severni tretji razvojni osi. Iz ljubezni do koroških Slovencev na sončni strani Alp?

Namreč – Avstrijci in Slovenci na senčni strani Alp nočejo niti slišati o kakršnemkoli nadaljevanju hitre ceste čez heimatland: bomo pač tisti, ki nismo uspeli na plebiscitu, vzeli nase zgodovinsko zmoto svojih staršev, ko nam bodo tranzitniki s hitrocetnih zastojev z dimom kadili (odsev kacetlagerjev), dokler ne bodo prišli na vrsto, da se bodo v gosjem redu spustili čez valovit avstrijski koroški svet. Prav nam je – še rok nam ni bilo treba zvijati, pa smo že pristali, da nas še vnuki ne bodo pozabili, ko jim bodo novi (dacarji) davčno mero jemali.

Razviti, vendar vedno bolj osveščen in zaskrbljen, po malem pa že tudi paničen zahodni svet vse aktivneje išče izhod iz pasti, ki si jo je sicer sam nastavljal: med številnimi ukrepi napoveduje omejitve hitrosti osebnih avtomobilov na 80–90 km/h, kar je povprečna emisijsko optimalna potovalna hitrost. Argument! Če bi v obstoječo mislinjsko-mežiško cestno žilo posegli s kakšnim radikalnim in več manjšimi širitvenimi in poravnalnimi posegi, bi lažje, predvsem pa ceneje dosegli gornji hitrostni cilj, pa še brez skurnih olupšav sveta, ki nam je dan za to, da na njem živimo, ne pa po njem drvimo v kovinskih škatlah.

Preden država Slovenija s fanfarami naznani začetek velikega razvojnega skoka (maovski refleksi) za provinco Koroška, predlagam nekaj poskusnih preventivnih krepčil z obrobja (upam, da ne v duhu kardeljščine). V premisleku marsikaj napenjam na žlahten mušter dr. Dušana Pluta, prvega med zeleno pametnimi, morebiti sem k temu uspel dodati kaj iz svojega vrta, vse zainteresirane druge in od zapisanega pametnejše ter z večjo širino pa pozivam k sodelovanju.

Najprej! V nekaj letih, če bi šlo za zaresen angažma razpoložljivega državnega znanja, sodelovanja in sredstev, bi bilo mogoče obstoječo cesto Mislinja – Slovenj Gradec – Ravne – Črna dograditi v dovolj pretočno žilo, še posebej ob dejstvu, da je obstoječe cestno omrežje že zdaj pod nujno potrebno temeljite sanacije, neglede na napovedano novogradnjo. Čemu, ob iskreni nameri, da bomo vozili emisijsko optimalno, graditi cesto, na kateri bo treba ves čas

zavirati?

Preusmeriti razmišljanje s ceste na železnico. Brez tirnega prometa ne gre – to so vedeli že v rajnki Avstro-Ogrski, ko so še z vprego po makadamu klamali od postaj do potrošnika. In železno cesto so umestili na obrobje dolin, ob vode in ... saj skoraj ne gre verjeti – pazili na svet in ljudi. No, mogoče pa je cesarija ravno zategadelj šla k hudiču. Marija T. in Franc J. sta postala preveč ljudska.

Okrepiti, pravzaprav uzakoniti javni prevoz. Sredstva za povračilo prevoznih stroškov v podjetjih in ustanovah je treba prekanalizirati v vozovnice, neizkoriščena sredstva pa v nadgradnjo drugačnih načinov premikanja (vožnja s kolesom bi tako pomenila dvojni izplen: rekreacijsko aktivnost in prispevek v okoljsko blagajno).

V ceno goriva obvezno dodati litrski eko evro – namenjen bi bil lokalnim okoljskim vlaganjem za dvig vseh sort standardov lokalnih neavtomobilskih aktivnosti (kolesarske mreže, izposoja koles, pešpoti ...).

Preusmeriti tovorni promet v popoldansko-večerne ure (na razpolago ostanejo še nočne), ko so (za zdaj) cestne kapacitete proste, neizkoriščene: takrat lahko steče ves fabriški uvozno-izvozni promet, polniti je mogoče trgovinske magacine ...

S projektom, recimo mu abetonska oaza, protektorat umnosti, preživetveni zeleni konzervans ali kakorkoli že, bi pionirsko zastavili načine nekaterih funkcioniranj, ki bi se napajali iz novega, ne pa le z metodo ponavljanja napak. Če se je svet znašel pred zidom, ki ga ne more preskočiti, je pravzaprav dolžnost tistih, ki še nis(m)o pred steno, da stopijo naprej tako, da jo zaobidejo.

V našem primeru je majhnost zagotovo prednost: vemo, za kaj gre, nismo še naredili prav zadnjega koraka, s katerim bi dokončno postali klon velikih, in vse možnosti imamo, da se izognemo cestnemu mainstreamu (ki je dokazano v kolapsu).

Tako naravnane bi nas sililo v raziskovanje turistične ponudbe, odprle bi se številne možnosti za ustvarjanje lokalnih (samo)prehrambnih potencialov (vrtnine, sadje, živinoreja), ponujali bi

Prispeval Andrej Makuc

Nedelja, 07 December 2008 11:10

vse tisto, česar marsikod ne morejo več imeti, ker predolgo niso verjeli, kako zares gre. Ocenjeno čez prst: z umno zastavljenimi novimi izzivi bi lahko brez lažnih upov zaustavili beg možganov, saj bi bilo doma marsikaj postoriti.

V rajnki Jugoslaviji smo se morali v šoli na pamet naučiti natančne podatke o količini potrošene energije na prebivalca doma in v svetu. Stopnja porabljene energija je bila pokazatelj razvitosti. In zasledovali smo en sam kazalec: kdaj se bomo izenačili z Anglijo ali Ameriko (z Avstrijo in Nemčijo vzporejanje ni bilo etično, saj so bili naši dovčerajšnji okupatorji) ter kje puščamo za sabo nerazvite. Šele dolgo za tem so mi obveščeni razložili, da ni kleč v človeku, ampak količini potrošene energije za izdelek. Čim manjši je, tem višje si. Zdi se mi, da smo na Slovenskem ponovno v enakem nesporazumu: nočemo se sprijazniti, da ne gre za število avtocestnih metrov na prebivalca, pač pa za to, kako živeti polno in kvalitetno za ceno čim manjše raze, ki smo jo začrtali s svojim tu in zdaj.

Vem, kako je s to drugo stranjo (zgoraj predstavljene) cestne medalje: kar sama se obrača nazaj na ono plat, ki je videti atraktivnejša, za bivanje pa lagodnejša. Tako podobna je igralcu Plemenitemu, ki nam Korošcem na vse kriplje ponuja tisto, česar mnogi ne želimo: pripeljal vam bom cesto (sic!). A glej ga zlomka – ko ga brcnemo s praga, se vrne skozi straniščno okno, ko ga vržemo čez balkon, se nazaj prihuli skozi dimnik. Ampak hudič je vzel šalo – mi nočemo igre, mudi se nam (pre)živeti.

Naj dodam za konec te žalostne in naporne štorije še kulturniški prolog. Necessary discourse on hysteria je mogoče prevesti tudi kot nujen razgovor o maternici. Izvorno namreč beseda histerija izhaja iz novolatinsko hysteria in pomeni maternica. V prenesenem pomenu si čisto zares predstavljam, da bi v svetu, ki nas dela vedno bolj histerične, lahko bil široko zastavljen projekt, ki ga kot izziv pred nas zelo nebogljenost postavlja gornji razmislek, neke sorte valilnica (maternica) novega pristopa k reševanju problemov, ki niso virtualni, ampak pred njimi svet že stoji. In mi tudi.