

Namesto vzhodne obvoznice plačljiva hitra cesta?

Kot kaže, bo 3. razvojna os z vsem spremljajočim onesnaženjem in hrupom tekla skozi mestno naselje

2

Pozidava Novega trga se vse bolj odmika

Dve ministrstvi zahtevata dopolnitev pomanjkljivega okoljskega poročila, ki je podcenilo vplive pozidave

7

Brez javne razprave: Kako je mestni bazen pristal na vasi

Med šestimi lokacijami niso izbrali najbolj dostopne, temveč tisto z veliko prostora in možnostjo sinergij

9

IZZIV

Glasilo Društva Novo mesto

Izhaja polletno – 15. junija in 15. decembra

Odgovorna urednica: Tina Cigler
Lektorira: Nina Štampohar
Letna naročnina 5 evrov.

Člani dobivajo IZZIV brezplačno.
Priprava za tisk: Etna studio, Boštjan Grubar s.p.
Tisk: Nonparel d.o.o.

Poštnina plačana pri pošti 8105 Novo mesto

BESEDA UREDNICE

Pred vrati so lokalne volitve in začelo se bo tekmovanje, kdo bo bolj prepričljiv v skrbi za kakovost življenja prebivalcev. Smiselno bi bilo preveriti, koliko programi kandidatov odsevajo zamisli in predloge tistih, ki se tudi ukvarjajo s skrbjo za dobrobit občanov: društev, zavodov, iniciativ, strokovnjakov ... Ti so v neposrednem stiku z ljudmi, hitro prepoznavajo njihove potrebe in oblikujejo predloge rešitev, kako na različnih področjih izboljšati kakovost bivanja. Sodelovanje med odločevalci in njimi ima zato izjemen potencial, ki prinaša vsestranske koristi: širši nabor strokovnih znanj in izkušenj, več parov rok za operativno izvedbo, učinkovitejšo porabo sredstev, predvsem pa široko podporo izbranim rešitvam. V Novem mestu poznamo kar nekaj takšnih uspešnih sodelovanj, v tokratnem Izzivu pa predstavljamo primere, kako smo prav zaradi odsotnosti sodelovanja dobili neustrezne rešitve. Zakaj? Da bi bili v prihodnje vsi bolj pozorni. A če smo želeli zgodbe predstaviti celostno in z zadnjimi podatki, smo morali pristati na zamudo pri izidu. Upamo, da naročniki sprejmete opravičilo.

NAPOVEDNIK DOGODKOV

Odprtje razstave natečajnih rešitev za novi most

Četrtek, 13. 9. 2018, ob 17.00
Knjižnica Mirana Jarca

»Če bi bil/a jaz župan/ja ...«

Torek, 18. 9. 2018, ob 16.30
Knjižnica Mirana Jarca

Zbiranje predlogov, kaj bi spremenili, dodali, uredili v vaši lokalni skupnosti

TEDx Novo mesto

Petek, 5. 10. 2018, ob 16.00
Dolenjski muzej

Navdihujoči govorniki s kratkimi vsebinsko močnimi govori predstavljajo ideje, vredne širjenja

Društvo Novo mesto

Gubčeva ulica 11, 8000 Novo mesto
drustvo.novo.mesto@gmail.com
www.drustvo-novo-mesto.si
www.facebook.com/drustvonovomesto

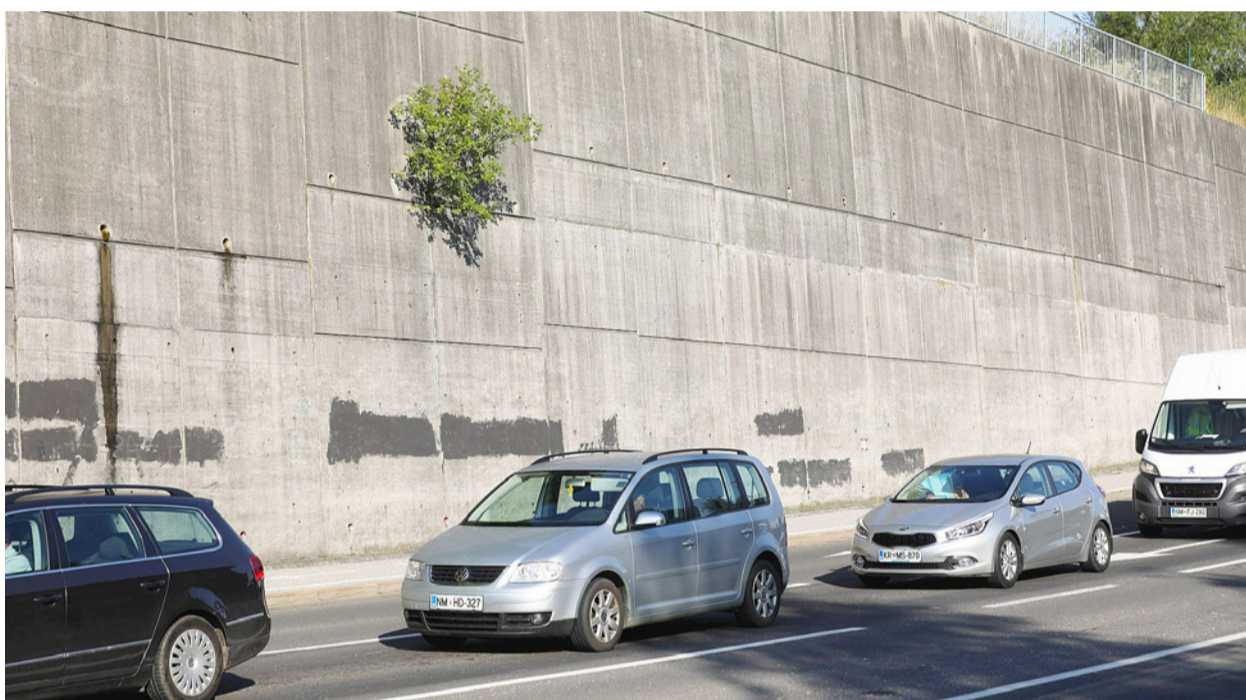


Foto: Boštjan Pucelj

Novi most čez Krko - še en betonski kolos?

Inženirski objekti, kot so podporni in oporni zidovi, podvozi in mostovi, pogosto razvrednotijo prostor, v katerega so umeščeni, saj načrtovalci ne namenjajo veliko pozornosti njihovu kakovostnemu arhitektonskemu oblikovanju. Glede na izid javnega natečaja bo tak tudi novi most čez reko Krko na trasi 3. razvojne osi.

Slobodan Novakovič

Javni natečaj Družbe za avtoceste (DARS) za most na štiripasovni cesti ter za vzporedni most za pešce in kolesarje čez reko Krko na trasi 3. razvojne osi je zaključen. Čeprav je bil v komisiji za oceno in izbor tudi strokovni predstavnik občine, smo v skladu z dozdajšnjo državno prakso res dobili le inženirska objekta. Takšnih primerov, ki projektantom ne morejo biti v čast, je v Novem mestu precej, med njimi denimo 'kiklopski' kamniti zid ob Revozu na Belokranjski cesti in visoki podporni betonski zidovi ob Andrijaničevi cesti (na sliki).

Zmagovalna armiranobetonska kolosa sta precej podobna viaduktu v Mačkovcu na avtocesti Ljubljana-Zagreb. Toda most čez reko

Krko bi bilo treba oblikovati z arhitektonsko značilnostjo, ki naznaja, da potnik po 3. razvojni osi potuje od odcepa z avtoceste skozi urbani prostor ter na tem mestu prečka zelo značilno veduto doline reke Krke*. Dober primer takšnega pristopa je skrbno izveden most verižne konstrukcije z visokimi piloni čez Ljubljano na vzhodni ljubljanski obvoznici pri Zalogu.

Prostor, v katerem živimo, smo podedovali od narave in ne smemo dopustiti, da ga ena generacija grobo razvrednoti. Zato ni odveč poziv strokovni javnosti, predvsem arhitektom, da se bolj dejavno vključijo v sprejemanje prostorskih dokumentov za velike posege v prostor, pa ne le kot

izdelovalci konkretnih projektov. Posebna previdnost je potrebna pri umeščanju v urbani prostor, upoštevanju naselbinskih značilnosti, stiku z urbanim prostorom, značilnih vedutah (zlasti objekti ob reki Krki). Lep primer je oblikovanje Šmihelskega mostu iz 80. let prof. dr. Gabrijelčiča.

Ena od priložnosti, čeprav res majhnih, bo že 13. septembra ob 17. uri, ko bodo v Knjižnici Mirana Jarca razstavljene natečajne rešitve obeh mostov in bo možno oddati svoje mnenje.

* Na tem mestu puščam ob strani degradacijo prostora z umestitvijo 3. razvojne osi skozi urbani del Novega mesta v Ločni in stališče Društva Novo mesto glede tega.

Namesto vzhodne obvoznice plačljiva hitra cesta?

Kdor misli, da bo Novo mesto dobilo vzhodno obvoznico, s katero naj bi razbremenili mestni promet, se moti. Čeprav je vrisana v veljavnem občinskem prostorskem načrtu, v resnici ni predvidena. Namesto nje je na tem mestu predvidena hitra in plačljiva cesta, tako imenovana 3. razvojna os, z vsem onesnaženjem in hrupom, ki spadata zraven.

Mateja Jaklič

Za novomeško cestno omrežje je značilna velika gostota, ki ne ustreza zahtevam za razvoj in delovanje cestnega prometa ter zahtevam za zagotavljanje prometne varnosti. Mestna občina Novo mesto (MONM) je ugotovila, da bi promet v Novem mestu razbremenila izgradnja tako vzhodne kot zahodne obvoznice v sklopu 3. razvojne osi. Toda odločevalci – med njimi seveda ni bilo javnosti – gradnje vzhodne obvoznice ne predvidevajo.

Oglejmo si potek prostorskega načrtovanja gradnje ceste, ki jo nekateri napačno poimenujejo »vzhodna obvoznica« in napačno navedejo še »v sklopu tretje razvojne osi«, kar pomeni, da ne vedo, kakšnemu prometu je namenjena obvoznica in kakšnemu tretja razvojna os. Besedno zvezo »vzhodna obvoznica« v smislu gradnje ceste skozi Novo mesto predstavnik občine MONM in predstavnik oblasti Republike Slovenije javnosti razlagajo različno – odvisno predvsem od dogodkov v času, ko dajejo pojasnila o tem, kaj, kdaj, kako in s kakšnimi stroški se bo gradilo, ter od tega, ali so pojas-

nila namenjena novinarjem, interesnim združenjem ali bolj ali manj strokovni javnosti. Pri tem pa se ne ozirajo na prebivalce Novega mesta, ki so v Trajnostni urbani strategiji¹ izpostavili tudi ključne okoljske probleme mesta, kot so: onesnaženost zraka s prašnimi delci PM10, nezadostni podatki o kakovosti zraka ter obremenjenost prebivalstva s hrupom ob glavnih vpadnicah v mesto.

Občinski prostorski načrt (OPN) MONM in Sklep Vlade RS 2009

Leta 2009 je bil sprejet Občinski prostorski načrt Mestne občine Novo mesto (OPN MONM). Na vzhodnem delu Novega mesta je predvidel začetek novega mestnega bulevarja, tj. gradnjo široke dvopasovne ceste z drevoredom ter ločenimi peš in kolesarskimi potmi. Imenoval jo je vzhodna obvoznica.

Istočasno z razgrnitvijo in sprejetjem OPN je potekalo tudi načrtovanje gradnje državne ceste od AC A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, t. i. 3. razvojna os – jug. Načrtovanje je vključevalo tudi izbor ustreznih variantnih rešitev za umeščanje 3. razvojne osi – jug v prostor. Med šestimi je bila kot najustreznejša izbrana različica V-vzhodna C, ki predvideva priključevanje 3. razvojne osi – jug pri kraju Lešnica. Bistveno pri tej rešitvi je, da se hitra cesta priključi na lokaciji izven urbanega prostora Novega mesta. To rešitev je potrdila tudi Vlada Republike Slovenije s Sklepom o začetku priprave Državnega prostorskega načrta (DPN) za državno cesto od AC A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline z dne 24. 4. 2009 (Sklep Vlade RS 2009). Priloga tega sklepa je tudi grafični prikaz potrjene variantne rešitve s priključkom na Lešnici. Ker je vlada s tem sklepom potrdila, da bo priključek hitre ceste 3. razvojne osi umestila izven Novega mesta, javnost tudi ni imela pripomb na razgrnjen osnutek OPN MONM. Ta je bil sprejet konec leta 2009, v njem pa je (še danes!) prikazan potek 3. razvojne osi v skladu s Sklepom Vlade RS 2009, torej s priključkom na Lešnici.

Predstavnik občine so od sprejetja Uredbe o DPN govorili, da bo 3. razvojna os – jug potekala

skozi Novo mesto, s priključkom v urbanem središču Novega mesta skozi naselje Ločna-Mačkovec. Najnovejša izjava župana MONM Gregorja Macedonija pa je zelo diplomatska, ko pravi, da bo »mimo našega mesta zgrajena tretja razvojna os«,² kar pa glede na trenutno veljavni prostorski akt pomeni, da bo ta sicer res da potekala mimo središča mesta, toda začrtana je skozi Novo mesto. Natančneje, točno po trasi, ki v veljavnem OPN MONM predstavlja načrtovano vzhodno obvoznico. In kako je do tega prišlo?

MONM je za hrbtom njenih prebivalcev prodala obljubljeni mestno vzhodno obvoznico

Na Ministrstvu za okolje in prostor je 13. 5. 2010 za zaprtimi vrati potekal sestanek, ki so se ga udeležili takratni župani občin Semič, Metlika in MONM, predstavniki Ministrstva za okolje in prostor, predstavniki Direkcije za ceste, predstavniki Družbe za državne ceste in predstavniki projektivnih podjetij za izdelavo projektne dokumentacije Acer, d. o. o., in PNZ, d. o. o. Predstavniki MONM z županom Alojzijem Muhičem so predlagali, da se celotno območje vzhodne obvoznice, ki je predvidena v še vedno veljavnem OPN MONM, ukine in namesto nje v ta koridor umesti štiripasovna hitra cesta z vmesnim ločilnim pasom – kljub temu, da bi takšen potek pomenil spremembo občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN) za Poslovno cono Mačkovec-1 (PCS). Zahodno obvoznico pa so predvideli kot dvopasovno cesto.

Na tem mestu opozarjam na pomen takšne odločitve za razvoj terciarnih dejavnosti Novega mesta. OPPN za PCS Mačkovec-1 dostop do načrtovane poslovne cone predvideva z vzhodne obvoznice. S predlagano novo rešitvijo in vrsto ceste pa so podjetja, ki bi lahko dodatno prispevala k poslovnemu in trgovskemu razvoju Novega mesta, izgubila dostop do te cone. S hitre ceste zaradi visokih dovoljenih hitrosti namreč ni možen neposreden izvoz v poslovno cono, zato je to območje še danes nepozidano in degradirano (opuščeno zemljišče).

Iz zabeležke sestanka za zaprtimi vrati je razvidno, da so morale dogovorjene rešitve (tj. črtanje že

izbrane različice V-vzhodna C s priključkom pri Lešnici) ostati tajne.³ Citiram: »Ker gre za delovno gradivo, le to ne sme biti namenjeno širši obravnavi temveč interni seznanitvi občin. Predvsem gradivo ne sme biti podlaga za javne in medijske razprave, ki bi privedle do novih predlogov in preveritev.«

Dogovorili so se, da bodo javnosti razložili, da pravzaprav ni mogoče umestiti avtoceste s priključevanjem na Lešnici, ker izdelovalec variantnih rešitev Acer, d. o. o., pri načrtovanju ni upošteval Kriterijev za načrtovanje priključkov na državnih cestah (kriteriji). Te kriterije je leta 2007 izdelalo podjetje Omega consult, d. o. o. Družba za avtoceste Republike Slovenije (DARS) pa je 9. 9. 2009 iz neznanih razlogov to izpostavila tako, da je svoje smernice dopolnila z dodatnimi pogoji, in sicer z obveznostjo upoštevanja teh kriterijev. Poudarjam dvoje: te kriterije je naročil sam DARS in pri prostorskem načrtovanju jih ne bi smeli upoštevati, saj ne predstavljajo predpisa. Takšne kriterije bi lahko vseboval na primer pravilnik o kriterijih za načrtovanje, ki pa ga sprejme pristojni minister na podlagi objave njegovega osnutka in sodelovanja (strokovne) javnosti pri pripravi. Podlaga za prostorsko načrtovanje so namreč lahko le javno objavljeni predpisi (zakoni, uredbi, pravilniki). DARS se v svojih dokumentih ne more sklicevati na dokumente ali akte, ki niso veljavni, saj so nični. Acer, d. o. o., pa je – ne da bi spoštoval projektantsko-inženirski etični kodeks in naročnike opozoril na neustrezno prostorsko načrtovanje ter posledično odstopil od izvedbe takšnega naročila – naročnikom celo izdelal naročene, prirejene strokovne podlage za izdelavo Uredbe o Državnem prostorskem načrtu (DPN, maj 2010). Pri tem je (verjetno bolj sebi v bran) zgolj navedel, da »je izbor najustreznejše variante V-vzhodna C temeljil na podlagi javno dosegljivih podatkov, zato je moral na podlagi novih

Za lažje branje

Sklep Vlade RS 2009 Sklep o začetku priprave Državnega prostorskega načrta za državno cesto od AC A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline z dne 24. 4. 2009, (vsebuje potrjeno variantno rešitev priključka hitre ceste na Lešnici).

Kriteriji – Kriteriji za načrtovanje priključkov na državnih cestah, ki jih leta 2007 izdelalo podjetje Omega consult, d. o. o., DARS pa je z njimi dopolnil svoje smernice za izdelavo Uredbe o Državnem prostorskem načrtu.

Uredba o DPN Uredba o Državnem prostorskem načrtu (2012), ki ureja izgradnjo 3. razvojne osi – jug in iz katere je izpuščen opis poteka trase skozi naselje Ločna in Mačkovec.

V-vzhodna C Izbrana različica priključka 3. razvojne osi – jug pri kraju Lešnica, torej izven urbanega prostora Novega mesta.

Sklep Vlade RS 2017 Sklep, da se projekta Zahodna obvoznica Novo mesto in Tretja razvojna os (južni del) – umeščanje v prostor uvrstita v veljavni Načrt razvojnih programov 2017–2020.

1 Trajnostna urbana strategija Novo mesto 2030 (oktober 2015). Dostopna na: <https://www.novomesto.si/mma/-/2017091316031533/>.

2 Glasilo Mestne občine Novo mesto, številka 2, 18, junij 2018, str. 4.

3 Dokument je Društvo Novo mesto pridobilo na podlagi Zakona o dostopu do informacij javnega značaja.



Krajani krajevnih skupnosti Ločna-Mačkovec in Mali Slatnik so junija 2017 dobili vabila na »geodetski postopek parcelacije, ureditve in označitve mej na podlagi Uredbe o DPN«. To pomeni, da je RS že začela pripravljati dokumentacijo za izvedbo upravnih postopkov, in sicer na podlagi predpisa, za katerega je tudi Evropska komisija ugotovila, da je bil sprejet na podlagi slovenske zakonodaje, ki ni skladna z evropsko.

smernic DARS-a z dne 9. 9. 2009 upoštevati Kriterije, ki jih je izdelal Omega consult d. o. o., julija 2007 in izdelati novo varianto rešitev».

Poudarjam, da so sporne tudi študije, ki so bile podlaga za pripravo Uredbe o DPN. Iz njihove vsebine je razvidno, da so bile v večini primerov izdelane za dvopasovno mestno obvoznico skozi naselji Ločna in Mačkovec, in ne za štiripasovno hitro cesto!

Vlada RS prikrije dejanski potek trase hitre ceste in po hitrem postopku sprejme Uredbo o DPN

Vlada je 3. 12. 2012 na svoji spletni strani objavila po naročilu izdelan predlog Uredbe o DPN. Osnutek je bil pred tem sicer javno razgrnjen, vendar na ministrstvu dogovorjene rešitve ni bilo več mogoče spreminjati. V predlogu Uredbe o DPN je bil potek trase 3. razvojne osi – jug opisan tako: »Trasa hitre ceste se na severu začne na območju sedanjega avtocestnega priključka Novo mesto vzhod na avtocesti A2 Ljubljana–Obrežje. Nato prečka obstoječo stanovanjsko pozidavo Ločna in Mačkovec, nato pa reko Krko in potok Šajser ...« Hkrati je bilo navedeno, da »ostaja bistveno vprašanje poseganja v mestni prostor na območju Ločne-Mačkovca ter želja po prestavitvi načrtovane prostorske ureditve na nov priključek na avtocesto na območje Lešnice (nasprotovanje krajanov KS Ločne-Mačkovca)«.

Le 17 dni za tem je vlada Uredbo o DPN že sprejela na svoji redni seji 20. 12. 2012. Naslednji dan je bila objavljena tudi v uradnem listu, kar je nenavadno, saj Uredba o objavljanju v Uradnem listu Republike Slovenije določa, da so naslednji dan lahko objavljeni samo akti,

za katere je podana zahteva za prednostno objavo. V tem konkretnem primeru, kot smo preverili na Uradnem listu RS, ni bila podana.

Še bolj zanimivo je, da je v opisu poteka trase očitno namerno izpuščen del, ki opisuje potek skozi naselji Ločna in Mačkovec: »Trasa hitre ceste se na severu začne na območju sedanjega avtocestnega priključka Novo mesto vzhod na avtocesti A2 Ljubljana–Obrežje. Nato prečka reko Krko in potok Šajser ...«. Sporno je tudi, da v prehodnih določbah uredbe piše, da se lahko »zahodna obvoznica v končni fazi izvede kot štiripasovnica«, čeprav je bila javno razgrnjena in sprejeta le dvopasovna cesta.

Pritožba na Evropsko komisijo in opomin Republiki Sloveniji

Pripravlavec Uredbe o DPN v postopku priprave tudi ni izvedel aktivnosti v zvezi s sodelovanjem javnosti. Javnost je bila z eno in edino rešitvijo poteka trase avtoceste seznanjena šele leta 2011, ko ni bilo več možnosti za spremembe. Prva in zadnja javna razgrnitev okoljskega poročila je bila marca 2011, čeprav je bilo julija 2012 okoljsko poročilo dopolnjeno in spremenjeno. Uradna stališča do pripomb javnosti so bila vedno zgolj pavšalna. Čeprav gre za poseg, za katerega je treba izvesti presojo vplivov na okolje, ta ni bila izvedena oziroma je bila izvedena zgolj za dvo- in ne štiripasovnico.

Društvo Novo mesto je zato 16. 9. 2013 proti Republiki Sloveniji podalo pritožbo na Evropsko komisijo, saj je z opisano pripravo in sprejemom Uredbe o DPN kršila tudi pravo Evropske unije. Poleg tega v Sloveniji zoper prostorske akte ni bilo možno neposredno vložiti tožbe.

V pritožbi smo opozorili na nepravilnosti v postopku priprave in sprejema Uredbe o DPN, na dejstvo, da javnost v postopke prostorskega načrtovanja ni bila vključena v skladu z (evropsko) zakonodajo, da pristojni organi niso ustrezno obravnavali njenih pripomb in da Slovenija nima zakonsko urejenega dostopa do pravnih sredstev oziroma učinkovitega sodnega varstva v RS v takšnih primerih.

Evropska komisija je 8. 12. 2016 Sloveniji poslala pisni opomin,⁴ v katerem jo je opozorila na spoštovanje dveh evropskih direktiv o presoji vplivov na okolje⁵ in ji določila rok, do katerega mora v skladu s tem sprejeti ustrezno zakonodajo. Opomin je prvi korak v postopku kršitve s strani države članice zaradi neizpolnitve obveznosti – v tem primeru neustrezen prenos direktiv v slovensko zakonodajo. V zaključnem

delu pisnega opomina pa je opozorila tudi na neskladnost aktov, ki so bili na podlagi nacionalne zakonodaje že sprejeti. Naši državci je naložila, da mora storiti vse potrebno in primerno, da odpravi kršitve v zvezi z Uredbo o DPN (in drugimi načrti), saj je bila sprejeta na podlagi neustrezne nacionalne zakonodaje.

Slovenija ignorira opomin Evropske komisije ter izvaja upravne in druge postopke na podlagi sporne Uredbe o DPN

Krajani krajevnih skupnosti Ločna-Mačkovec in Mali Slatnik so junija 2017 od pooblaščenega podjetja Geofoto, d. o. o., po naročilu družbe DARS dobili vabila na »geodetski postopek parcelacije, ureditve in označitve mej na podlagi Uredbe o DPN«. To pomeni, da je RS že začela pripravljati dokumentacijo za izvedbo upravnih postopkov, in sicer na podlagi predpisa, za katerega je tudi Evropska komisija ugotovila, da je bil sprejet na podlagi slovenske zakonodaje, ki ni skladna z evropsko.

Društvo Novo mesto je družbo DARS in Ministrstvo za infrastrukturo pozvalo (Vlado RS in Ministrstvo za okolje in prostor pa seznanilo), naj opusti uporabo sporne Uredbe o DPN ter ustavi vse postopke in odločitve, ki bi bile sprejete na tej podlagi – velja torej tudi za Geodetsko upravo RS in postopek parcelacije, ureditve in označitve mej. Na poziv se ni odzval nihče od navedenih.

Zato smo 21. 6. 2017 Računskemu sodišču RS poslali pobudo za presojo upravičenosti porabe javnih sredstev za načrtovanje in izgradnjo državne ceste. Prepričani smo, da Slovenija uporablja davkoplačevalski denar za aktivnosti na podlagi sporne Uredbe o DPN, ki bi jo morala vlada nemudoma razveljaviti, najmanj v delu, ki se nanaša na postopek načrtovanja priključka 3. razvojne osi – jug. Namesto tega pa Slovenija nemočno izvaja upravne postopke in druge aktivnosti (izvajanje geodetskih storitev, cenitev zemljišč, izdelava projektne dokumentacije itd). Računsko sodišče je odgovorilo, da bo pobudo obravnavalo v skladu z njihovimi pristojnostmi in načrtom dela. Z vsem tem smo septembra 2017 seznanili tudi varuha človekovih pravic in ga pozvali, naj vložijo zahtevo za oceno ustavnosti in zakonitosti Uredbe o DPN na Ustavno sodišče. Varuh pa je junija 2018 sporočil, da na podlagi njihovih pravil pogoji za vložitev takšne zahteve še niso izpolnjeni.

Državni zbor je 24. 10. 2017 sprejel nov Gradbeni zakon (GZ) in nov Zakon o urejanju prostora (ZUreP-2). Predpisa sta se začela

uporabljati junija 2018. Pri njunem pregledu smo ugotovili, da je država sicer ustrezneje predpisala ureditev prostorskega načrtovanja, vključevanja javnosti ter dostopa do pravnih sredstev, a le za vnaprej. Ni pa spoštovala zahtev Evropske komisije iz pisnega opomina, da je treba urediti tudi akte, ki so bili na podlagi neustrezne zakonodaje že sprejeti. In tako je Geodetska uprava lastnikom zemljišč že izdala odločbe o parcelaciji zemljišč na podlagi sporne Uredbe o DPN. Društvo Novo mesto je pomagalo pri pisanju pritožbe in tožbe zoper sporne odločitve Geodetske uprave RS. Upravni spor pred Upravnim sodiščem RS še ni končan.

Sklep Vlade RS iz 2017 in občinski prostorski akti so v neskladju z Uredbo o DPN

Vlada je 14. 11. 2017 sprejela sklep, s katerim je projekta Zahodna obvoznica Novo mesto in Tretja razvojna os (južni del) – umeščanje v prostor uvrstila v veljavni Načrt razvojnih programov 2017–2020 (Sklep Vlade RS 2017). Iz njega je razvidno, da predvideva gradnjo obvozne ceste na zahodu Novega mesta in hitre ceste na vzhodnem delu Novega mesta, vse na podlagi Uredbe o DPN. Sklepu je priložena tudi priloga – grafični prikaz poteka tras obeh cest – ki pa je ista kot v Sklepu Vlade RS 2009! Priloga prikazuje traso najustreznejše različice »V-vzhodna C« s priključkom hitre ceste pri Lešnici, torej tiste, ki so jo leta 2010 predstavniki občin in države »izbrisali«, brez vednosti javnosti, kar na sestanku v prostorih Ministrstva za okolje in prostor, pod pretvezo nekih neveljavnih kriterijev. Priloga Sklepa Vlade RS 2017 torej ne ilustrira poteka trase 3. razvojne osi – hitre ceste na vzhodnem delu Novega mesta, kot ga predvideva veljavna Uredba o DPN. Torej je v neskladju z uredbo, na podlagi katere država pripravlja vso dokumentacijo in že izvaja upravne postopke v zvezi z gradnjo hitre ceste, za katero je zagotovljeno financiranje.

V Sklepu Vlade 2017 tudi piše, da je »pomemben del južnega dela 3. razvojne osi prometna ureditev območja Mestne občine Novo mesto« in da je »izgradnja obvozne ceste Novega mesta prioriteta, ker bo razbremenila cestno omrežje v mestu in okolici, zmanjšala vplive na okolje in povečala kakovost bivalnega okolja, kapaciteto in varnost udeležencev v prometu«. Takšne ugotovitve so popoln nesmisel.

4 Novica dostopna na: http://www.mop.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/7295/.

5 Direktiva o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje (2001/42/ES) ter Direktiva o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (2011/92/EU).

Vlada RS torej ločuje projekt dveh cest le z vidika investitorstva, ne pa tudi z vidika varstva okolja Novega mesta in njegovih prebivalcev (investitor za zahodni del – obvoznico je Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija za infrastrukturo; investitor za vzhodni del – hitro cesto pa je DARS). Vlada se namreč v obrazložitvi sklepa sploh ni opredelila do posledic, ki jih bo za Novo mesto imela gradnja 3. razvojne osi – jug (vzhodne hitre ceste), ker je investitor pač DARS. Kot da je DARS država zase, da se ne financira tudi z davkoplačevalskim denarjem, in ker je hitra cesta »njegova«, ne bo imela posledic na življenje v Novem mestu – ne pozitivnih in ne negativnih. Takšno »vrtičkarsko« ločevanje načrtovanja dveh cest v istem prostoru je popolnoma neresno.

Zavajajoče je javnosti predstavljati le, da bomo z gradnjo zahodne obvoznice (ki poteka celo bolj izven Novega mesta kot 3. razvojna os – jug na vzhodu) rešili okoljski problem in zadostili prometnim potrebam Novega mesta. Zakaj se ne opredelijo tudi do posledic, ki jih ima gradnja hitre, štiripasovne, tranzitne in celo plačljive avtoceste skozi mestna naselja, na zrak (delci PM 10), hrup ter na prometne rešitve (s tem mislimo na povezave mestnega prometa v smeri V–Z). Nikoli nas ni nihče seznanil s strokovnimi rešitvami ali študijami, ki bi dokazale, da bomo s hitro cesto razbremenili cestno omrežje v Novem mestu in okolici v smeri V–Z, da bomo zmanjšali vplive na okolje ter povečali kakovost bivalnega okolja, kapaciteto in varnost udeležencev v prometu bolj, kot bi to lahko dosegli s predvideno mestno dvopasovno obvoznico z drevoredom in kolesarskimi stezami.

Razlika med obljubljenom in zeleno vzhodno obvoznico ter dejansko predvideno vzhodno hitro cesto

Razlike so v vrsti ceste ter posledicah za mesto in njegove prebivalce. Hitra cesta namreč ne rešuje mestnega prometa, saj naj bi po njej tekla ves tranzitni promet skozi mesto, kar bi še povečalo pojav delcev PM 10 v zraku in nikakor ne zmanjšalo vplivov na okolje ali povečalo kakovost bivalnega okolja ter kapaciteto in varnost udeležencev v prometu. Ker imamo v Novem mestu le eno postajo za spremljanje kakovosti zraka na samo eni lokaciji, ne moremo izvajati sistematičnih meritev, in zato tudi ne predvideti vseh negativnih vplivov na naše zdravje in okolje. Takšno stanje predstavlja kršitev pravil Evropske unije, na kar opozarja tudi Evropska komisija z Delovnim dokumentom

Obljubljena vzhodna obvoznica

- nivojska dvopasovnica z drevoredom ter ločenimi peš in kolesarskimi potmi
 - za novomeški promet, delno regijski
 - hitrosti do 80 km/uro
 - manjše onesnaženje
- Potek:** skozi naselja Ločna in Mačkovec

Dejanska hitra cesta (3. razvojna os - jug)

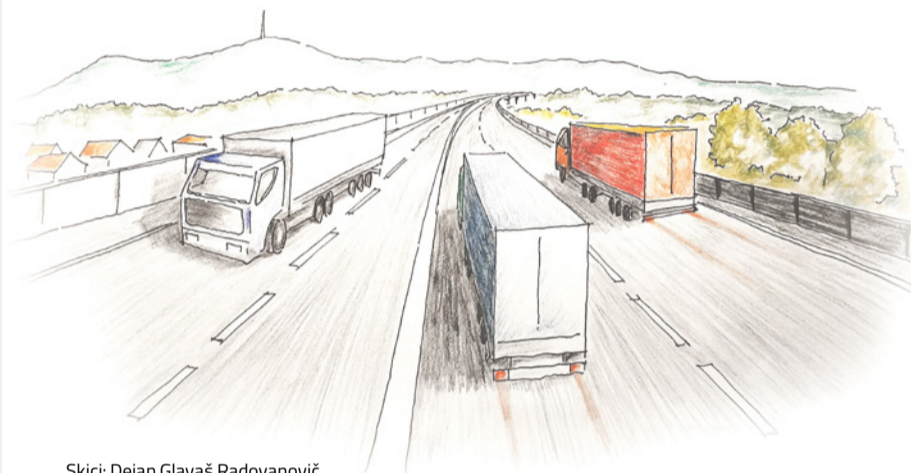
- izven nivojska štiripasovnica (na nasipih, mostovih in viaduktih)
 - plačljiva cesta
 - regijski promet, evropski tranzit sever–jug
 - hitrosti nad 100 km/uro
 - večje onesnaženje
- Potek:** po veljavnem OPN bi se morala na avtocesto navezati v Lešnici, a se bo pri naseljih Ločna in Mačkovec

služb Komisije: Pregled izvajanja okoljske politike EU – poročilo za Slovenijo, Bruselj 3. 2. 2017. Komisija izvaja nadaljnje ukrepe glede vztrajnih kršitev RS na tem področju, toda Slovenija tudi ta njena opozorila še naprej ignorira.

Ne pozabimo, hitra cesta bo poleg dodatnih emisij delcev PM10, ki so tudi posledica prometa, v Novo mesto prinesla še cestninjenje. Novo mesto pa za rešitev mestnega prometa, kot to izhaja tudi iz Trajnostne urbane strategije, potrebuje obvoznico, a ne le na zahodu, temveč tudi na vzhodu, kot je to predvideno z veljavnim OPN MONM.

Čudna pojasnila ministrstva za infrastrukturo

Glede vsega tega je Društvo Novo mesto od Vlade zahtevalo pojasnila. Od ministra za infrastrukturo smo dobili odgovor, da postopki tečejo zato, ker je Uredba o DPN veljaven prostorski akt, da neskladij v prostorskih rešitvah ni, ker da so bili z uveljavitvijo Uredbe o DPN spremenjeni oziroma dopolnjeni prostorski akti, med njimi tudi OPN MONM. Zato se lokalne in državne prostorske ureditve ne prekrivajo. Pojasnil je, da je grafična priloga vladnega dokumenta zgolj »generaliziran publikacijski prikaz predvidenega koridorja hitre ceste« in da gre za gradnjo hitre ceste trenutno zgolj



Skici: Dejan Glavaš Radovanovič

do Revoza, kar naj bi bilo »nacionalnega pomena za razvoj prometa v RS«.

Na Društvu Novo mesto nismo bili seznanjeni s kakršno koli spremembo oziroma uskladitvijo OPN MONM z Uredbo o DPN. Zato smo MONM zaprosili, da nam na podlagi določb Zakona o dostopu do informacij javnega značaja posreduje grafični in tekstualni izsek iz OPN MONM, ki vsebinsko in grafično povzema veljavno Uredbo o DPN. MONM nam je poslal odločbo z dne 17. 1. 2018, s katero je naš zahtevek zavrnila, ker da takšnega dokumenta nima.

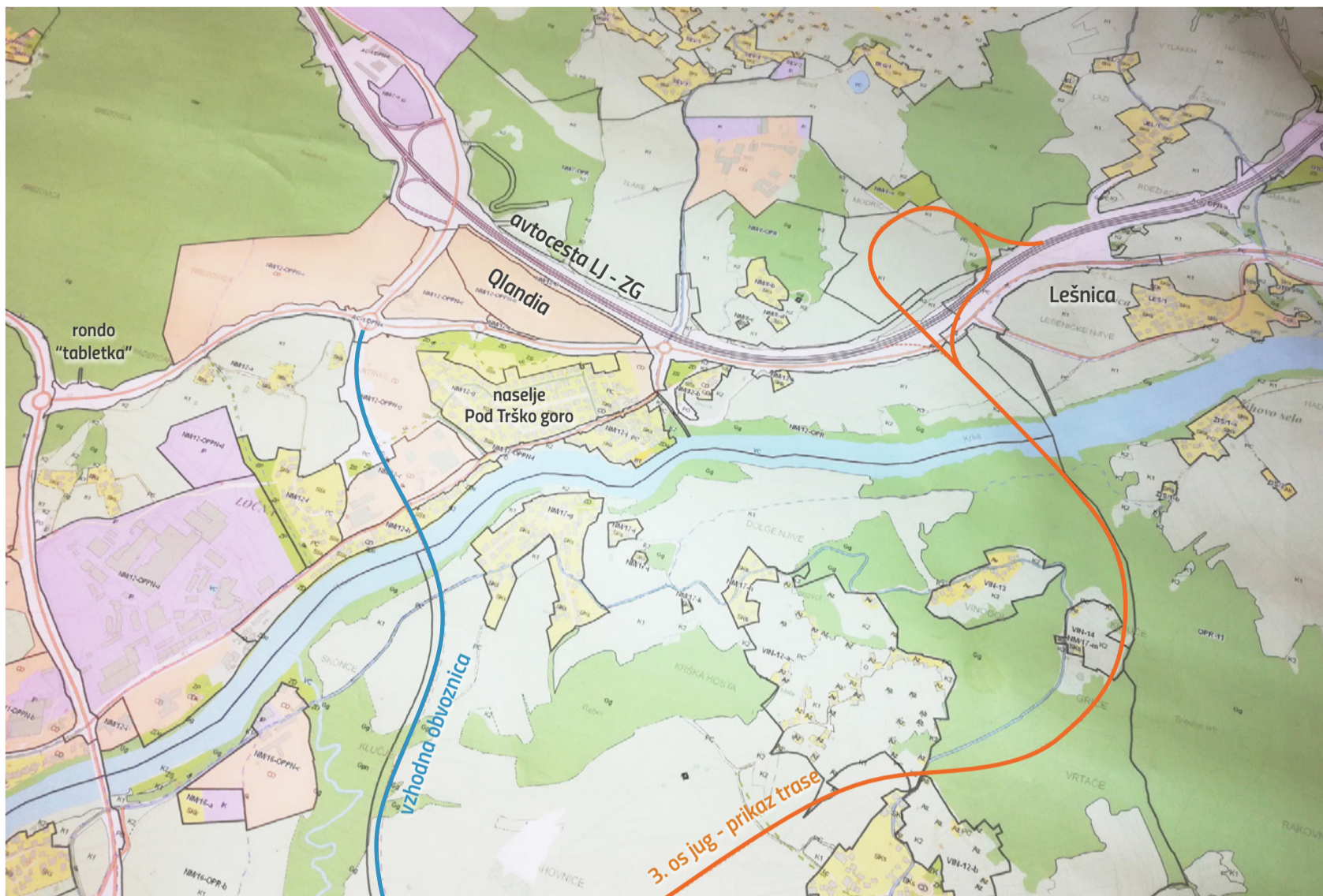
To dokazuje, da minister ni seznanjen z dejanskim stanjem glede prostorskih dokumentov, da torej veljavnega prikaza predvidene prostorske ureditve ni, čeprav je minilo že skoraj šest let od sprejetja Uredbe o DPN. Zato ga tudi vlada ni mogla priložiti k Sklepu Vlade RS 2017. In zato tudi ni verodostojno, da se sklicuje zgolj na t. i. generaliziran publikacijski prikaz k tako pomembnemu dokumentu. To nikakor ni generaliziran publikacijski prikaz, temveč veljavna priloga k Sklepu Vlade RS 2009.

Ni zanemarljivo vedeti, da je v enem prostorskem aktu prikazana dvopasovna obvoznica, v drugem pa na isti lokaciji hitra cesta. Če bi torej neki investitor želel zgraditi trgovsko središče na

lokaciji zdaj predvidene poslovne cone Mačkovec 2, bi z vpogledom v veljavni OPN MONM ne mogli vedeti, da na tej lokaciji sploh nima zagotovljenega dostopa do objektov; ker tam dejansko ne bo potekala tista cesta, ki je vrisana v načrtu, temveč hitra cesta, ki je zgolj opisana v besedilu drugega akta (Uredbe o DPN), na kartah pa ni vrisana. Dostop s hitre ceste na zemljišče poslovne cone namreč ni mogoč. Sprašujem se, kako verodostojne informacije o možnostih gradnje bo lahko dobil investitor, če na MONM v času njegovega povpraševanja ne bo več zaposlenih, ki danes poznajo vse te načrte. Kajti še danes ni zagotovljenih javno dostopnih (uradnih) prostorskih informacij o umestitvi trase 3. razvojne osi v Novo mesto (saj v naši državi še vedno ni uradnega prostorskega informacijskega sistema).

Je hitra cesta (3. razvojna os – jug) rešitev za Belokranjce ali Revozova cesta?

Pogosto smo lahko slišali, da bomo z izgradnjo hitre ceste 3. razvojne osi – jug odprli (gospodarske) poti Beli krajini. Vprašanje je, ali ni to zgolj politična floskula. Če bi država to res želela, bi se najprej lotila začetka gradnje predora skozi Gorjance, za katerega je tudi že sprejeta državna uredba. Iz prej omenjenih pojasnil ministra vidimo, da se bo predvidena



Grafični del veljavnega OPN MONM. Modra črta prikazuje potek vzhodne obvoznice skozi naselje Ločna-Mačkovec, kot ga predvideva leta 2009 sprejeti in še danes veljavni OPN MONM. Rdeča črta označuje s Sklepom Vlade RS 2009 potrjeno variantno rešitev hitre ceste 3. razvojne osi, ki se na avtocesto priključi na Lešnici, torej izven Novega mesta. V uradno sprejetem DPN (2012) pa je po sestanku za zaprtimi vrati modro črto nadomestila kar rdeča. Novomeška vzhodna obvoznica je tako postala državna hitra cesta sredi naselja.



Če bi torej neki investitor želel zgraditi trgovsko središče na lokaciji zdaj predvidene poslovne cone Mačkovec 2, bi z vpogledom v veljavni OPN MONM ne mogel vedeti, da na tej lokaciji sploh nima zagotovljenega dostopa do objektov; ker tam dejansko ne bo potekala tista cesta, ki je vrisana v načrtu, temveč hitra cesta, ki je zgolj opisana v besedilu drugega akta (Uredbe o DPN), na kartah pa ni vrisana. Dostop s hitre ceste na zemljišče poslovne cone namreč ni mogoč.

hitra cesta 3. razvojne osi v prvi fazi gradila samo do Revoza. Zakaj le? Je morda MONM to »obljubil« Revozu, da ga zadrži v središču Novega mesta? Minister tudi piše, da prvi fazi sledi »rahli zamik druge faze«, to je nadaljevanje gradnje 3. razvojne osi do Malin. Ta druga faza do Bele krajine pa je še bolj nedoločna in v še bolj oddaljeni prihodnosti, saj je minister v dopisu sploh ne omeni. Pravzaprav najbrž ne gre za Belo krajino. Verjamem, da Belokranjec ne zanima, ali bo priključek hitre ceste pri Lešnici ali v urbanem delu Novega mesta, kjer se ga tako vsiljuje. In ko smo že pri priključkih in »strokovnih« rešitvah cest: priključki se gradijo cestam nižjega ranga z manjšo prometno obremenitvijo in manjšimi hitrostmi, hitrim cestam pa pripadajo razcepi.

Je še možen logičen priključek južnega dela 3. razvojne osi na srednji?

Lani pa se je zgodilo nekaj presenetljivega. Društvo Novo mesto je sodelovalo pri javni razgrnitvi različni za gradnjo 3. razvojne osi – srednji del do 3. razvojne osi – južni del (tj. od Celja do Novega mesta), kjer smo opazili, da stična točka teh dveh osi zaradi Uredbe o DPN ni mogla biti prikazana kot nadaljevanje 3. osi – srednji del s 3. osjo – južni del, ampak zamaknjeno, in sicer za približno pet kilometrov proti zahodu.

Društvo Novo mesto je že leta 2011, ko so nam predstavili pozneje sprejeto sporno rešitev priključka hitre ceste 3. razvojne osi v Novem mestu, opozarjalo pripravljavca sporne Uredbe o DPN na dejstvo, da bi bilo treba

priključek načrtovati tako, da se bo ta neposredno navezal na 3. razvojno os – srednji del. Na javni razgrnitvi med 4. 10. 2016 in 4. 11. 2016 pa smo, glede na to, da se gradnja na podlagi sporne Uredbe o DPN še ni začela, to spet poudarili, saj je ta stična točka tudi logična neprekinjena tendenca trase srednjega dela 3. razvojne osi z južnim. Če bi se trasa srednjega dela 3. razvojne osi nadaljevala tam, kjer je predvidena z veljavno sporno Uredbo o DPN, bi bila stična točka 3. razvojne osi – srednji del za približno pet kilometrov zamaknjena od 3. razvojne osi – južni del. Tudi prebivalci Šmarjeških Toplic so skupaj z Občino Šmarješke Toplice zahtevali zamik prikazane rešitve proti zahodu zaradi varovanja vodnih virov in razvoja turizma. S tem bi se 3. razvojna os – srednji del dejansko lahko umestila na stičišče s 3. razvojno osjo

– jug, če bi bila ta res tam, kot je bilo načrtovano leta 2009, torej pri Lešnici (varianta V-vzhodna C).

MONM je končno opozoril državo na nesmiselno rešitev umestitve 3. razvojne osi v Novo mesto

Julija 2017 so na spletni strani Ministrstva za okolje in prostor objavili stališča do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve. Zanimivo in presenetljivo je, da je MONM podal identične pripombe kot naše društvo. Pripravljavce državnega načrta je opozorila, »da ne glede na splošno sprejemljivost predlagane variante, iz prikazane rešitve izhajajo, da poteka po izjemno prostorsko in okoljsko občutljivem območju mestne občine, zato je v naslednji fazi potrebna posebno skrbna optimizacija rešitve. Rešitve je treba optimizirati z vidika sklenjenosti državnih cest 3. razvojne osi. Prostorski koncept sledi predhodnim odločitvam državnega zbora. Zato naj konceptu »razvojne osi« sledi tudi prostorsko - tehnična rešitev državne ceste, ki naj poteka zvezno, ne pa s priključevanjem južnega in sredinskega dela na različna priključka avtoceste A2 pri Novem mestu in posledično vodenje prometa 3. razvojne osi po že danes obremenjenem omrežju avtoceste A2 v smeri Ljubljana – Zagreb.«

Predlagala je, »da se pri optimizaciji izbrane variante na projektni ravni preveri variantna rešitev navezave srednjega dela 3. razvojne osi na opuščeni predlog navezave južnega dela 3. razvojne osi na novi priključek Lešnica. Ta del je država v fazi priprave DPN za južni odsek 3. razvojne osi opustila, v veljavnem občinskem prostorskem načrtu pa je še vedno predviden koridor navezave, ki je usklajen«.

Pripravljačec je v stališčih odgovoril zgolj, da »bodo priporočila v zvezi z optimizacijo potrjene variante upoštevana v naslednjih fazah načrtovanja, to je v fazi izdelave idejnega projekta (IDP) in državnega prostorskega načrta (DPN)«.⁶

Slovenija ne more mižati pred ugotovitvami Evropske komisije

Ministrstvu za okolje in prostor smo v dopisu z dne 19. 2. 2018 predlagali, da skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo in MONM poiščemo rešitve, ki bi prispevale k hitrejši uresničitvi rešitve novomeškega prometa in gradnje 3. razvojne osi. Dopis smo naslovili na kabinet ministrice in ga v vednost posredovali tudi Vladi. Ker odziva ni bilo, smo aprila 2018 poslali prošnjo za odziv. Do konca junija 2018 ga še nismo prejeli. Zato smo Evropsko komisijo prav tako junija 2018 pozvali, da nas seznanijo, kdaj namerava Slovenija izpolniti še njeno zahtevo za ureditev nepravilnosti glede obstoječe Uredbe o DPN in drugih, enako spornih prostorskih načrtov v RS.

Katere so sprejemljive rešitve po mnenju Društva Novo mesto

- > da se razveljavi DPN v delu, ki se nanaša na gradnjo 3. osi – jug, in se vrne v fazo, ko so še vse možnosti odprte. Sledila bi javna razgrnitev izdelanih variantnih rešitev ali gradnja na podlagi sklepa vlade RS 2009 kot nadaljevanje 3. osi – srednji del;
- > da se zgradi vzhodno obvoznico po veljavnem OPN MONM ter
- > da se zgradi predor skozi Gorjance po Uredbi o DPN (delna, a pomembna rešitev dostopnosti do Bele krajine).



Če bi hitra cesta 3. razvojne osi – jug potekala tam, kjer so jo sprva načrtovali, bi se na avtocesto Ljubljana–Zagreb navezala s priključkom pri Lešnici in se tam tudi logično nadaljevala v srednji del trase 3. razvojne osi (od Celja do Novega mesta). Ker pa zdaj hitra cesta poteka čez naselje in se tam ne more združiti s srednjim delom, je stična točka zamaknjena za približno pet kilometrov.

Evropska komisija nam je 23. 7. 2018 poslala obvestilo, da v zvezi s pripravo in sprejemom Uredbe o DPN (in OPPN za razbremenilno cesto Bled – Soteska) neskladnost z direktivami EU še vedno ostaja. Ugotavlja, da je Republika Slovenija na podlagi naše pritožbe sicer sprejela zakonodajo, ki je skladna z evropsko okoljsko zakonodajo, a je problem s tem rešen le na splošno in zgolj za vnaprej, niso pa rešene težave v zvezi z Uredbo o DPN, ki je bila sprejeta na podlagi prejšnje nacionalne zakonodaje. Evropska komisija pričakuje, da bo Slovenija ugotovitve glede neskladnosti Uredbe o DPN, na podlagi katerih je dobila opomin, upoštevala pred državnimi organi in kršitve odpravila sama. Pričakuje torej, da bodo slovenski pristojni organi sami razveljavili Uredbo o DPN oziroma jo spremenili na način, da bo skladna tako z Ustavo RS kot s stališčem Evropske komisije oziroma predpisi EU. Ocenila je tudi, da bo lahko Društvo Novo mesto to dejstvo uveljavilo po zdaj veljavni novi nacionalni zakonodaji, tako da bo vložilo tožbo zoper gradbeno dovoljenje, in da zato ni potrebe, da sama nadaljuje postopek pred sodiščem EU. Zato je primer zaprla.

Ker je ena izmed fizičnih oseb na Upravno sodišče že vložila tožbo zoper parcelacijo, v kateri izpodbija tudi Uredbo OPN, ki je podlaga za parcelacijo, smo sodišče skupaj s tožnikom zaprosili, da stališča komisije upošteva že v tem konkretnem upravnem sporu, da ne bo pozneje prihajalo do vsebinsko enakih tožb z izpodbijanjem zakonitosti Uredbe o DPN.

Republika Slovenija je o tem, da je primer zaprla, javnost seznanila z novico na spletni Ministrstva za okolje in prostor⁷. Novica pa je zavajajoča, saj ne navaja vseh razlogov za zaprtje primera. Preberemo lahko, da je Evropska komisija v zvezi z Uredbo o DPN kot *uspešno rešeno* zaprla kršitev s področja okolja o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov ter nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje. Na to smo 26. 7. 2018 opozorili ministrico za okolje in prostor, predsednika Vlade RS in Evropsko komisijo. Hkrati smo na podlagi predpisov o dostopu do informacij javnega značaja in o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije zahtevali, da nam posredujejo vse dokumente zadev, ki se nanašajo na komunikacijo med Republiko Slovenijo in Evropsko komisijo v zadevi izvajanja ukrepov iz opomina.⁸

Epilog?

Odprto vprašanje ostaja: zakaj novomeška občina nikoli ni nasprotovala umestitvi tretje razvojne osi v Novo mesto? Če bi, država ne bi vztrajala z umestitvijo le-te v urbani prostor Novega mesta. Ali drugače: zakaj občina novomeški promet rešuje s hitro plačljivo cesto in ne z obljubljenim brezplačno vzhodno obvoznico? Takšna rešitev je v nasprotju s Trajnostno urbano strategijo MO NM, ne le na področju rešitev novomeškega prometa, ampak tudi v delu, ki se nanaša na ukrepe za zmanjševanje onesnaženosti zraka v MONM. Najnovejši pokazatelj, da je umeščanje tovrstne infrastrukture nad glave prebivalcev nesprejemljivo in lahko celo usodno, pa je gotovo nedavni primer zrušenja avtocestnega viadukta Morandi v Genovi⁹.

⁶ Dostopno na: http://www.dpa.mop.gov.si/doc/pod%20stal%20ro%20s_12%20julij%202017.pdf (str. 120–122).

⁷ http://www.mop.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/8392/

⁸ V času nastajanja tega članka teh dokumentov še nismo prejeli.

⁹ <https://www.aktualno24.si/view/v-blizini-genove-se-je-zrusil-avtocestni-viadukt-l2e43n0k1rx04noqz69xm7g>

Pozidava Novega trga se vse bolj odmika

Na prostoru med Kulturnim centrom Janeza Trdine in Novim trgom naj bi zrasel megalomanski poslovno-stanovanjski objekt, čemur Društvo Novo mesto že ves čas utemeljeno nasprotuje. Pravilnost argumentov društva pa je potrdil tudi odziv ministrstev za okolje in prostor ter za kulturo, ki sta okolijsko poročilo ocenili za neustrezno in zahtevali njegovo dopolnitev.

Tomaž Golob

Mestna občina Novo mesto je ministrstvo za okolje in prostor aprila letos zaprosila za mnenje o ustreznosti okoljskega poročila za Občinski podrobni prostorski načrt Novi trg (OPPN), ki ga je za investitorja Trgograd, d. o. o. iz Litije izdelalo ljubljansko podjetje Bonson, d. o. o. Ministrstvo je ugotovilo, da je poročilo pomanjkljivo v poglavju Trajnostna mobilnost.

Problematična onesnaženost in hrup

Kot piše v okoljskem poročilu, je območje občine čezmerno onesnaženo s PM 10 delci, problem pa je tudi tranzitni promet. Toda avtor je v poglavju, ki se nanaša na ugotavljanje potencialnih pomembnih vplivov na okolje za nadaljnjo presojo, zapisal, da OPPN ne bo pomembno vplival na povečanje onesnaženosti zraka zaradi prometa in ogrevanja, zato ni potrebe po presoji vplivov na kakovost zraka. V istem poglavju piše tudi, da na območju OPPN razen v stavbi na Defranceschijevi 2 ni stanovalcev, zato hrup nanje ne bo pomembno vplival. Ministrstvo pa je seveda ugotovilo, da to ne drži, saj ima stavba, ki bo stala v neposredni bližini enega najbolj prometnih križišč, poleg poslovnih prostorov predvidena tudi stanovanja. Torej je območje, v katerem bodo stanovanja, že obremenjeno s hrupom in PM 10 delci, okoljsko poročilo pa vplivov na stanovalce ne obravnava, ker naj jih tam ne bi bilo. Posledično so omilitveni ukrepi obravnavani zgolj v okviru trajnostne mobilnosti, za kar pa ministrstvo meni, da ni ustrezno. Ukrepi se nanašajo zlasti na ureditev parkiranja na območju, zelo skromno je obravnavana ureditev peš dostopov, medtem ko ostali elementi trajnostne mobilnosti sploh niso omenjeni. Ministrstvo je zato ocenilo, da predvideni ukrepi niso ustrezni in zadostni, in zahtevalo dopolnitev poročila.

Ogrožena kulturna dediščina

Do okoljskega poročila je bilo kritično tudi ministrstvo za kulturo, saj pripravljavci niso ustrezno upoštevali smernic s področja varstva kulturne dediščine. Ni se strinjalo z navedbo, da izvedba načrta ob upoštevanju omilitvenih ukrepov ne bo poslabšala stanja kulturne dediščine. Takšna navedba kaže na neustrezno usposobljenost izdelovalca okoljskega poročila, če kljub jasnim ugotovitvam o vzpostavitvi nove prostorske dominante v neposredni bližini stavbne dediščine ocenjuje, da se stanje kulturne dediščine ne bo poslabšalo, je še ugotovilo ministrstvo. Ocenilo je, da so predvideni omilitveni ukrepi neustrezni, vpliv napačno ugotovljen, končni rezultat izvedenega načrta pa bi bil kljub omilitvenim ukrepom za kulturno dediščino neustrezen in škodljiv. Okolijsko poročilo je zato neustrezno in ga je treba dopolniti.

Ministrstvo v mnenju podrobneje navaja tudi splošne pomanjkljivosti okoljskega poročila pri navajanju zakonodaje, uporabljeni metodologiji vrednotenja kulturne dediščine, navajanju enot kulturne dediščine, okoljskih ciljev, presojanju višinskih gabaritov in podobno ter pomanjkljivosti pri ugotavljanju vplivov in določitvi omilitvenih ukrepov objekta na Novem trgu 6 in garažne hiše pod upravno enoto.

Nenaklonjena tudi javnost

Društvo Novo mesto je lani spomladi pripravilo spletno anketo, s katero je prebivalce spraševalo, kaj naj se zgodi s tem prostorom. Skoraj dve tretjini vprašanih sta se zavzeli za popolno ohranitev parka, dobra tretjina za kompromisno rešitev, po kateri bi se ob pozidavi ohranil del parka, le trije odstotki pa so se strinjali z načrtovano popolno pozidavo.

Videz in pomen arkadnih hodnikov skozi čas

V letu, ko je mestna občina Novo mesto po 65 letih začela s celovito prenovo Glavnega trga, velja vnovič poudariti prispevek novomeških arhitektov bratov Lapajne k videzu mesta, kot ga poznamo danes. V šestdesetih letih prejšnjega stoletja sta Danilo in Marijan Lapajne »odpirala« in »obnavljala« zaprte arkadne hodnike na Glavnem trgu.

Tomaž Golob

Osrednji mestni trg je bil med letoma 1950 in 1953 obnovljen po načrtih novomeškega arhitekta Marjana Mušiča. O prenovi je avtor večkrat obširno pisal, njegov osebni arhiv hrani njegov sin akademik Marko Mušič. Pred kratkim so v Zgodovinskem arhivu Ljubljana, enota za Dolenjsko in Belo krajino Novo mesto, našli tudi bogato dokumentacijo o prenovi spomeniškega območja Na vratih, še vedno pa pogrešajo dokumentacijo o prenovi Glavnega trga. Medtem ko Mušičevo avtorstvo prenove Glavnega trga in spomeniškega območja Na vratih ni bilo nikoli vprašljivo, pa je nezadovoljivo pojasnjena njegova dejanska vloga pri odpiranju in obnovi arkadnih hodnikov na Glavnem trgu. Arkadni hodniki na Glavnem trgu so bili namreč v času Mušičeve prenove Glavnega trga še vedno zazidani.

Zakaj so v 19. stoletju zazidali arkadne hodnike?

Trgovska dejavnost ima v Novem mestu bogato zgodovino in je vplivala tudi na velikost in obliko osrednjega mestnega trga ter na zasnovo meščanskih hiš ob njem. Prvotne srednjeveške hiše so bile bodisi lesene ali zgrajene iz lesene predalčne konstrukcije z opečnatimi polnili, v pritličju so imele odprte lesene lope za trgovanje. V drugi polovici 16. stoletja so trgovske hiše v zgornjem delu trga prezidali ter jim po zgledu italijanskih in nekaterih nemških mest na čelni strani zgradili arkadne hodnike, namenjene trgovanju.

Glavni trg je bil do razširitve mesta in selitve trgovine v nova nakupovalna središča na njegovem obrobju trgovsko središče. Mestni trgovci so bili vse do svetovne gospodarske krize v dvajsetih letih prejšnjega stoletja tudi posredniki med okoliškimi kmeti in meščani pri prodaji živil. Ker so potrebovali dodatne površine, so trgovine razširili tako, da so v 19. stoletju zazidali arkadne hodnike.

Idejni in izvedbeni očetje odpiranja hodnikov

Toda med krizo kmetje svojih pridelkov niso več prodajali trgovcem, temveč neposredno meščanom, bodisi na domu ali na stojnicah na Glavnem trgu. Po drugi svetovni vojni je še dolgo vsega primanjkovalo, nova oblast je ukinila zasebno trgovino ter nacionalizirala trgovske in druge lokale. Vse to je pripomoglo k lažjemu razmisleku o vnovičnem odpiranju zazidanih arkadnih hodnikov pa tudi o pozidavi novih.

Očitno je bil Marjan Mušič le idejni oče prenove arkadnih hodnikov, za izvedbo zamisli pa sta bila zaslužna predvsem Danilo Lapajne, ki je bil krajši čas Mušičev asistent na Fakulteti za arhitekturo v Ljubljani, in v manjši meri tudi njegov mlajši brat Marijan. Politiko urejanja mestnega jedra in odpiranja arkadnih hodnikov so leta 1965 uradno sprejeli tudi v občinskih prostorskih dokumentih Urbanistični načrt Novega mesta in Ureditev centra Novega mesta. Marijan Lapajne je tako po naročilu Dolenjskega muzeja že v začetku 60. let prejšnjega stoletja izvedel raziskavo in dokumentiranje tedaj še zazidanih arkad. Sočasno so izdelali tudi pročelni izris vseh objektov Glavnega trga in Rozmanove ulice s predlogom možnih sanacij in preureditve z arkadami.



Glavni trg je bil do razširitve mesta in selitve trgovine v nova nakupovalna središča na njegovem obrobju trgovsko središče. Ker so trgovci potrebovali dodatne površine, so trgovine razširili tako, da so v 19. stoletju zazidali arkadne hodnike.



Izgradnja podhoda za pešce na Rozmanovi ulici leta 1969 (foto: Marijan Lapajne).

Hodnike dobile celo hiše, ki jih prej niso imele

Po načrtih Marijana Lapajneteta so odprli in delno rekonstruirali arkadni hodnik Koncilijeve hiše na Glavnem trgu 6, v kateri danes deluje Knjigarna Goga. Avtorica obnove arkadnega hodnika na sosednjem objektu Glavni trg 5 je bila Zdenka Hribernik, ki je hišo prenavljala za potrebe trgovine Novoteks. Avtor prenove arkadnega hodnika z značilnim zalomom arkadnih lokov na Kopačevi hiši na Glavnem trgu 4 še ni znan. Avtor prenove ostalih arkadnih hodnikov v šestdesetih letih prejšnjega stoletja pa je bil Danilo Lapajne, ki ni zgolj odpiral do takrat zazidanih arkadnih hodnikov, temveč je po vzoru zgodovinskih gradil tudi nove na objektih, na katerih jih do takrat ni bilo: na primer v Goleševi hiši na Rozmanovi ulici 1 in v nekdanji Ribji restavraciji na Dilančevi ulici 1, v kateri je danes Hostel Situla. Ločne odprtine arkadnih

hodnikov je ponovil tudi v členitvi izložbenih oken nekdanje trgovine Avto deli na Fichtenauovi hiši na Glavnem trgu 2. Sledil je zamisli, da bi zgornji del Glavnega trga v celoti obrobjali arkadni hodniki.

Podhod za pešce na Rozmanovi ulici bo s peščono izgubil svoj pomen

Posebej je zanimiva izgradnja podhoda za pešce v zgradbah Rozmanova ulica 1 in 3, kjer delujeta Arkade bar in trgovina za male živali. Po prevotlitvi pritličja hiše na Rozmanovi ulici 1 je Danilo Lapajne v novem arkadnem hodniku za družino Goleš uredil manjšo trgovino s klobuki Šešir. Ker se je tranzitni promet po Rozmanovi ulici povečeval, so pešči potrebovali dodatne površine. Po načrtu Marijana Lapajneteta iz leta 1969 so zato zgradili podhod v nadaljevanju arkadnega hodnika na Rozmanovi ulici 1 in v pritličju objekta Rozmanova ulica 3. Njunjo

delo lahko upravičeno ocenimo kot kakovostno, saj sta bila arkadni hodnik in podhod urejena v skladu z Mušičevim pristopom prenove Glavnega trga tako v izbiri materialov kot vzorcev tlakov. Takšni posegi so bili možni zato, ker je takratna oblast hišo na Rozmanovi 1 nacionalizirala, lastnike objekta na Rozmanovi 3 pa razlastnila.

Ko so objekta pred leti vrnila lastnikom, so nastale težave glede vprašanja služnosti in kritja stroškov vzdrževanja podhoda. Kot pravijo lastniki, novomeška občina ni bila zainteresirana ne za eno ne za drugo. Zato ni presenetljivo, da je najemnik lokala Arkade bar na Rozmanovi 1 od lastnikov zahteval razširitev lokala v arkadni hodnik in podhod, kar je utemeljeval s pojasnilom, da sicer na tej lokaciji ne more preživeti, zlasti ne pozimi, ko ni pogojev za delovanje gostinskega vrta.



Pričakujemo lahko, da se bodo v podhod za pešce na Rozmanovi ulici poleg Arkade bara razširili tudi ostali poslovni lokali v obeh objektih. Podobno se je zgodilo v Ljubljani po prenovi Slovenske ceste, ko so podhoda v hotelu Slon in trgovini Nama preuredili v poslovne prostore.

V bližnji prihodnosti lahko pričakujemo, da se bodo v podhod razširili tudi ostali poslovni lokali v obeh objektih. Ker bosta zgornji del Glavnega trga in spodnji del Rozmanove ulice do križišča s Kastelčevo ulico namenjena izključno območju za pešce, bo podhod izgubil svoj prvotni pomen. Podobno se je zgodilo v Ljubljani po prenovi Slovenske ceste, ko so podhoda v hotelu Slon in trgovini Nama preuredili v poslovne prostore.

Prihaja monografija o novomeških arhitektih Lapajne

Društvo Novo mesto bo ob 25-letnici ustanovitve prihodnje leto izdalo monografijo o novomeških arhitektih Milošu, Danilu in Marianu Lapajne. V njej bo ovrednotena njihova življenjska in ustvarjalna pot s področij avtorskih projektov, urbanizma in prenove zgodovinskega jedra Novega mesta. Avtorja bosta arhitektka Ana Marija Kranjc in umetnostni zgodovinar Tomaž Golob.

Društvo Novo mesto je leta 1996 izdalo tudi katalog k razstavi Marijana Lapajneteta z naslovom Kandija iz preteklosti v prihodnost. Vizije in realnost.



Avtor prenove večine arkadnih hodnikov v šestdesetih letih prejšnjega stoletja je bil Danilo Lapajne, ki ni zgolj odpiral do takrat zazidanih arkadnih hodnikov, temveč je po vzoru zgodovinskih gradil tudi nove na objektih, na katerih jih do takrat ni bilo: na primer v Goleševi hiši na Rozmanovi ulici 1 in v nekdanji Ribji restavraciji na Dilančevi ulici 1, v kateri je danes Hostel Situla.



Odkrivanje zazidanega arkadnega hodnika na Koncilijevi hiši v prisotnosti Marijana Lapajneteta (foto: osebni arhiv Marijana Lapajneteta).

Kako je mestni bazen pristal na vasi

Občinski svet Mestne občine Novo mesto je marca letos enotno, odločno in brez predhodne javne razprave izglasoval Češča vas kot najprimernejšo lokacijo za izgradnjo težko pričakovanega novomeškega bazena. Ostale možnosti – Drgančevje, Portoval in Irča vas – menda niso ustrezale bodisi zaradi nezgrajene komunalne infrastrukture, še nesprejetih prostorskih aktov ali prostorske omejitve.

Mitja Simič

Javni bazen je nekaj, kar Novo-meščani močno pogrešamo v svojem mestu. Potem ko je pred več kot petdesetimi leti zamrlo kopanje v reki Krki na Loki, je tovrstna rekreacija v mestu praktično izginila. Tisti, ki so se resno ukvarjali s plavanjem, so trenirali v Dolenjskih Toplicah, dokler niso v začetku 21. stoletja še iz tega klasičnega bazena naredili novodobni čofotalnik. Edini bazen v mestu – na osnovni šoli Grm – je miniatura, ki sicer dobro opravlja pomembno vlogo učenja plavanja za osnovnošolce za širšo regijo, za kaj več pa je bil že ob izgradnji leta 1971 premajhen.

Potem pa se je marca letos nenadoma zvedelo, da občinski svet Mestne občine Novo mesto odloča o lokaciji bazena v Novem mestu. To bi vsekakor morala biti dobra novica. Ampak odločitev, ki jo je sprejel, je marsikoga zelo presenetila. Občinski svet je presojal različne lokacije umestitve javnega bazena v Novem mestu in le z dvema glasovoma proti potrdil lokacijo ob velodromu v Češči vasi.

Odloč(e)na župan in občinska uprava

Rahlo presenečata odsotnost kakršne koli javne predstavitve in razprave ter velika odločenost župana in občinske uprave, da je Češča vas najboljša možna lokacija. V kot je bil potisnjen tudi občinski urbanistični svet (Tomaž Slak, Liljana Jankovič in Mitja Simič), ki je za presojo dobil natanko 24 ur

časa. V teh nekaj urah je vendarle zbral nekaj pomislekov, kot so:

- lokacija v Češči vasi je posledica nekdanje zgrešene odločitve, da to odmaknjeno območje urbaniziramo (začelo se je objektom velodroma, ki zdaj generira nadaljnjo pozidavo);
- gre za neugodno razpršitev gradnje izven predvidene zahodne obvoznice;
- območje je dosegljivo predvsem z motornim prometom (peš in kolesarskih povezav praktično ni);
- Novo mesto začne razvijati šport na dveh lokacijah (poleg dveh športnih dvoran ob šolskih objektih), kar lahko povzroči drobljenje sredstev in stihijski razvoj športne infrastrukture brez urbanističnega koncepta;
- s stališča prostora in urbanističnih kriterijev zgoščevanja in sinergije sorodnih vsebin ter ob predpostavki, da bo bazen v prvi vrsti namenjen prebivalcem Novega mesta ter šolarjem in dijakom, je ustrežnejša lokacija za umestitev bazena v območje Portovala.

Ker je urbanistični svet zgolj posvetovalno telo župana, se njegovih pomislekov – če se ne ujemajo z vnaprejšnjo odločitvijo župana – pač ne izpostavlja. In tako je bilo tudi v tem primeru.



Nenavadno je, da se Novo mesto, ki se ima za zeleno in ekološko osveščeno, odmika od lokacije, ki je dobro dostopna z vseh vidikov trajnostne mobilnosti (javni potniški promet, dobra dostopnost peš in s kolesom, neposredni bližini avtobusne in železniške postaje), ter sili meščane, da se usedejo v svoje avtomobile in se odpeljejo plavat v bližnjo vas.

Ali dovolj prostora odtehta nedostopnost?

Res je, da ima prazen prostor, kot je območje ob velodromu v Češči vasi, že sam po sebi določene prednosti. Predvsem tu ni nikakršne stiske s prostorom in varstvenih omejitev, kar omogoča izgradnjo poljubno velikih objektov in parkirišč. Lega v bližini predvidene zahodne obvoznice omogoča lažji dostop za vse, ki v Novo mesto prihajajo od drugod. Omenja se tudi izrabo toplote iz bližnjih tovarn, česar v središču mesta ni.

Toda bazen je vendarle mestotvorna vsebina, zato ga potrebujemo v mestu, kjer je na voljo javni promet in kjer je dostopnost peš in s kolesom dobra; ne pa nekje, kjer vsega tega ni.

Lokacija v Portovalu (kjer je bil bazen predviden že z ureditvenim načrtom za športno-rekreacijski park s konca 90. let prejšnjega stoletja) je neposredno ob mestnem jedru in hkrati tudi ob največji novodobni mestni soseski na Drski. Je tudi v neposredni bližini večine šolskih objektov, kar omogoča hiter peš dostop. Lokacija je na območju sorodnih sinergijskih dejavnosti (šport) in v bližini reke Krke z že urejenimi zunanjimi prostori za preživljanje prostega časa in rekreacijo. Nedavno so nasproti Loke uredili del brežine, nekakšno mestno kopališče, ki pa bi laže zaživel, če bi se takšne vsebine širile in povezoval na tej lokaciji.

Praksa drugih mest

V vseh pomembnejših slovenskih mestih so bazeni v njihovih središčih. V Kopru pravkar gradijo bazen na Bonifiki, ki je tudi v mestnem središču. Nenavadno je, da se Novo mesto, ki se ima za zeleno in ekološko osveščeno, odmika od lokacije, ki je dobro dostopna z vseh vidikov trajnostne mobilnosti (javni potniški promet, dobra dostopnost peš in s kolesom, neposredni bližini avtobusne in železniške postaje), ter sili meščane, da se usedejo v svoje avtomobile in se odpeljejo plavat v bližnjo vas.

Bazen je vsekakor objekt, ki si ga v mestu želimo. Pri njegovi umestitvi bi morali razmišljati predvsem v interesu mesta in njegovih prebivalcev. Zakaj nas torej nihče nič ne vpraša?

	Drgančevje (kamups)	Portoval	Češča vas (zahod) – športni park	Češča vas (vzhod)	Irča vas – vzhod	Irča vas – zahod
Lastništvo	MONM	MONM + zasebno 1.192 m ² (58.169 €)	MONM	zasebno 7.000 m ² (140.000 €)	zasebno 7.000 m ² (854.000 €)	MONM + zasebno 3.514 m ² (493.000 €)
Infrastruktura	nezadostna	že izvedena v bližini	primerna	primerna	primerna	primerna
Dostopna cesta	110.000 €	100.000 €	120.000 €	120.000 €	/	/
Vodovod	22.000 €	25.000 €	30.000 €	30.000 €	ni podatka	ni podatka
Fekalna in meteorna kanalizacija	75.000 €	75.000 €	90.000 €	90.000 €	12.000 €	/
Plinovod	koncesionar	koncesionar	koncesionar	koncesionar	/	/
Arheologija	/	100.000 €	/	/	/	/
Rekonstrukcija ceste	100.000 €	/	/	/	/	/
Potrebna sprememba OPN, ostalo	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	ni podatka	ni podatka
Možna le izvedba 25 m bazena	/	/	/	/	da	da
Mestni prevoz	ni podatka	urejen	slaba povezava	slaba povezava	urejen	urejen

Tabelarni povzetek dokumenta Presoja lokacij za umestitev javnega bazena v Novem mestu (marec 2018), ki je bil gradivo za občinske svetnike. Strošek izgradnje objekta je ocenjen na 4,1 mio € za 25-metrski in 6,1 mio € za 50-metrski bazen, ne glede na lokacijo, zato ta kriterij ni zajet v tabeli (povzela Ksenija Dremelj).

Z asfaltne na železno cesto

Prevoz tone tovora s tovornjakom na kilometrski razdalji v nebo pošlje 180 gramov CO₂, enak tovor na isti razdalji po železnici pa 15 gramov – razlika je 92-odstotna. Osebni avto je glede izpustov ogljikovega dioksida na potnika v primerjavi s prevozom po železnici in z avtobusi sedem- do osemkrat potratnejši. To so neovrgljive prednosti železnice pred cestnim transportom. A mi smo še vedno obsedeni s cestami, pa čeprav so redni prometni zamaški posmeh mobilnosti.

Janez Penca

Že leta 1929, davno preden je človeštvo odkrilo podnebne spremembe, ki jih povzročajo s svojim načinom življenja, je ruski pisatelj Ilja Ehrenburg zapisal: »... avtomobila ... ne moremo kriviti za nič. Njegova vest je tako čista, kot je čista vest gospoda Citroena. Avtomobil samo izpolnjuje, kar mu je usojeno: in usojeno mu je, da bo uničil svet.« Winston Churchill pa: »Osebni avto je prekletstvo 20. stoletja.«

Maja letos se je na Otočcu devet slovenskih županov od Grosupljega do Metlike sestalo s predstavnicami Karlovačke županije in podpisali so dogovor sodelovanju pri revitalizaciji čezmejne železniške infrastrukture od Ljubljane do Karlovca. Železniški promet v širši regiji bodo torej nadgradili s sodobnimi tehnološkimi rešitvami. Če bo to zmanjšalo apetite po štiripasovni avtocesti iz Novega mesta v Belo krajino, bodo lahko ponosni, da so nekaj storili za kakovostnejše življenje na Dolenjskem in Beli krajini in rešili Novo mesto pred cestno-prometno pošastjo, ki jo načrtuje država. V čem je pravzaprav težava?

Vidimo ovire, ne vidimo pa omejitev

Svetu vlada ekonomija, ki nima nič skupnega z *gospodarnostjo*. V bistvu je služabnica potrošništva – ali pa je obratno? Odnos je vzajemen in zato za naš izmučeni planet toliko bolj toksičen. Ekonomiji je podrejeno vse, čeprav bi smela biti samo podsistem *ekologije*. Njena mantra je *gospodarska rast*. Brez te ni potrošnje, s katero merimo uspešnost svetovnih gospodarstev. Toda neskončna gospodarska rast je na končnem, porabljenem planetu nemogoča. Kdor meni, da ni tako, je nor ali pa – ekonomist. Potrošništvo, neprekinjena gospodarska rast in neizprosno naraščajoči cestni promet so v bistvu totalitarne ideologije. Za vse totalitarne ideologije je značilno, da so slepe in gluhe za povratne informacije in svoje vedno hujše težave rešujejo samo z vedno večjimi odmerki istega zdravila. Ne pozabimo, da je neustavljiva rast 'ideologija' rakave celice.

Ob vedno silovitejših vremenskih dogodkih vidimo samo nji-

hove končne učinke, nočemo pa razmišljati sistemsko in se ozreti na verigo vzrokov, ki so privedli do njih. Tako ob poplavih bentimo nad zaraščenimi bregovi vodotokov, nikomur pa ne pride na misel, da je glavni vzrok za vedno burnejše vremenske pojave antropogeno segrevanje ozračja, to pa je posledica brezobzirnega kurjenja fosilnih daril narave. Povodnji na krajih, kjer jih nekoč ni bilo, so najpogostejše posledice človekovih gradbenih podvigov, zlasti pečatenja zemlje z betonom in asfaltom.

O krčenju porabe nafte in gradnje orjaških prometnih naprav pri nas nihče resno ne razmišlja. Ljudje ne razumemo več žive narave in ekosistemov. Pojem entropije, ki je zajet v drugem zakonu termodinamike, nakazuje, da sistemi neizbežno težijo od reda k neredu. Toda če biološke sisteme prepustimo same sebi, kaj hitro opazimo, da je notranji red njihova neločljiva sestavina – celo ko življenje mineva in se znova rojeva.

Red, ki je povezan z obstojem življenja na Zemlji, se opira na neskončno oskrbo s sončno energijo, ne na končna, omejena in porabljiva fosilna goriva. V tem je temeljna razlika med naravnimi in umetnimi sistemi, ki jih izumlja človeštvo. Prvi se hranijo z razpršeno energijo sončne svetlobe in delujejo počasi, zanesljivo in na dolgi rok. Drugi goltajo fosilne ogljikovodike in delujejo hitro, nasilno in rušilno. V naši moči je, da pogubno pot v entropično zmedo upočasnimo tako, da fosilno energijo in druge materiale nemožno spreminjati v manjvredne tvarine, kar je pravzaprav bistvo gospodarskega napredka oz. rasti, kot ju človeštvo pojmuje danes. Za našo prihodnost bo zato pomembnejše, da česa NE bomo storili, kot to, da ves čas počnemo nekaj "koristnega". S svojim koristoljubjem človeška vrsta sebe in naravo peha proti žalostnemu koncu.

Ljudje povsod vidimo ovire, ne zavedamo pa se naravnih omejitev, ki nam omogočajo, da sploh *smo*. Največ našega surovega boja z naravo lahko pripišemo gradnji orjaških cestno-prometnih naprav, kakršne so avtoceste in asfaltni obroči okrog mest, ki jih imenujemo obvoznice. Na videz nam ceste

omogočajo svobodno premikanje, v resnici pa vnašajo v življenje strašanski nered. Redni prometni zamaški so posmeh mobilnosti, ki naj bi jo prinašale vedno nove in nove cestno-prometne naprave – vedno več enega in istega zdravila. To dejstvo bi nas že davno moralo strezniti in narediti konec slovenski avtocestni euforiji, pravzaprav blaznosti. Težnja odločevalcev, da se ne menijo za protidokaze, se je razrasla v samoprevaro in je postala prevladujoče skupinsko razmišljanje. Njihova "potreba" po zaščiti mnenja, ki ga zagovarjajo – tako da ne upoštevajo podatkov, ki govorijo nasprotno –, povzročajo skupinske slepe pege, ki vodijo k slabim odločitvam.

Železnica je 12-krat bolj 'zelena' kot cesta

K razvoju očitno sodi nenehno prevažanje ljudi in blaga z enega konca sveta na drugega. Največ teh potovanj je nepotrebnih. Ko še ni bilo fosilnih goriv, so naši predniki temeljito premislili, zakaj in kako se bodo sami ali pa z blagom odpravili po svetu. Lahko bi rekli, da je bila v "ideologijo" ali pa življenjsko filozofijo tistega časa vgrajena *varčnost*. Ko govorimo o varčnem transportu ljudi in blaga, je železnica nedvomna zmagovalka. Osebni avto je glede izpustov ogljikovega dioksida na potnika v primerjavi s prevozom po železnici in z avtobusi sedem- do osemkrat potratnejši. Prevoz tone tovora na kilometrski razdalji s tovornjakom v nebo pošlje 180 gramov CO₂, enak tovor na isti razdalji po železnici pa samo 15 gramov: prihranek je 92-odstoten. To so neovrgljive prednosti železnice pred cestnim transportom.

Kako daleč smo na poti k ekološko sprejemljivejšemu transportu? En teden v letu imenujemo *Evropski teden mobilnosti*. To je teden pozivov proti uporabi osebnega avtomobila. Vsi drugi tedni in meseci v letu pa niso le poziv, temveč en sam krik po osebnem avtomobilu, tej mali entropični pošasti, ki terja vedno nove ceste, obvoznice in avtoceste. Slovenci med vsemi državljani Evrope osebnemu avtomobilu odmerimo največji delež svojega zaslužka. Zanj naša gospodinjstva porabijo več kot za hrano. V našem mestu imamo veliko tovarno osebnih avtomobilov in nekoliko manjšo



Na videz nam ceste omogočajo svobodno premikanje, v resnici pa vnašajo v življenje strašanski nered. Redni prometni zamaški so posmeh mobilnosti, ki naj bi jo prinašale vedno nove in nove cestno-prometne naprave – vedno več enega in istega zdravila.

tovarno avtodomov, na slovenska polja pri Hočah pa je vlada povabila še večjo. Slovenske okoljevarstvene organizacije so poklekline pred njeno orjaško lakirnico (velika je 2,5 hektarja, kar pomeni pol kilometra dolg in 50 metrov širok objekt), ko jim je bilo obljubljenih 300 metrov industrijskega tira na tovarniškem dvorišču in štirikrat toliko do priključka na železniško omrežje. Novomeška tovarna avtomobilov ima industrijski tir že skoraj 40 let. To je celo najdaljši železniški viadukt v državi. Speljan je na tovarniško dvorišče, a po njem že vsaj dve desetletji vlaki zapeljejo le za vzorec. Ker v tovarno vsak dan prispe in odpelje na stotine tovornjakov, ji država preko primestnih travnikov in skozi primestne gozdove obljublja več kilometrov dolgo cesto. Težko razumljivo, še posebej ob geslu slovenske vlade TOVORNJAKE NA VLAKE.

Dežela cesarjevih novih oblačil

Slovenija je torej dežela cesarjevih novih oblačil. S sporočilom te poučne Andersenove pravljice se je uglasila tudi evropska komisarka za promet, ki po eni strani govori o "zelenem" prometu, po drugi pa o odpiranju novih prometnih koridorjev proti jugozahodnemu Balkanu.

Recimo bobu bob in popu pop: Slovenija se je obupno zapletla v avtomobilsko industrijo in brezobzirno uničevanje narave z orjaškimi cestno-prometnimi napravami, ki mu še ni videti konca. Verbalno sicer zavezana trajnostnemu razvoju in podobnim všečnim besednim zvezam, je dežela cesarjevih novih oblačil tako rekoč prisesana na eno najbolj netrajnostnih naprav, kar si jih je izmislil človeški um.



Foto: Boštjan Pucelj

Tudi zadnje čase tako opevana elektromobilnost bo samo prehodna ropotuljica, s katero se bo človeštvo zamotilo na poti k bridki streznitvi v ne tako daljni prihodnosti.

Ceste so primer, kako povečanje kapacitet spodbudi povpraševanje in ne obratno. Drugače povedano, vedno širše in nove ceste vabijo k prevažanju in celo spodbujajo nakup avtomobilov. Vsaka nova cesta se kmalu napolni z voziili, zato je cestno gnečo najbolje razreševati z onemogočanjem in ne z omogočanjem prometa. Pri upravljanju transportnih sistemov se vlade nenehno prebijajo skozi protislovja množičnega premikanja. Ustvariti morajo sistem, ki nas zaradi hitrosti in učinkovitosti obravnava kot čredo in nas nenehno priganja, zganja skupaj, ločuje in sili v vrsto. Hkrati pa nam mora zagotavljati iluzijo, da smo samostojni in predvsem svobodni.

Večkrat slišim, da bi bila lahko Slovenija druga Švica. Tisti, ki to govorijo, menda mislijo, da bi bila Slovenija lahko tako bogata, kot je bogata Švica. Znanec, doktor kemije, ki že vse svoje delovno življenje živi v Švici in se na obisk v domovino pripelje z 20 let starim avtomobilom, s čimer kaže spoštovanja vreden prezir do te naprave, je zgrožen nad prizori z naših avtocest. "Železnice, železnice, železnice," ponavlja, "v Švici potujemo z vlaki, še zlasti na delo, v službo." Kdo je kriv, da se iz Novega mesta v Ljubljano po tirih vozite skoraj dve uri, ko bi lahko z normalnim (ne hitrim!) vlakom po normalni železnici to pot opravili v slabe pol ure? Državlani ali samoizbranci, ki se

oznanjajo za politično in gospodarsko elito? Slovenska težava ni *drugi* tir, naš problem so tiri, ki bi morali biti *drugačni*. A Švico smo v nečem vendarle prehiteli, ne le dohiti: ta dvakrat tako velika dežela kot Slovenija ima manj kot dvakrat toliko avtocest (1440 kilometrov proti 781 kilometrov). Njeno bogastvo, ki so ga slovenske oči prezrle, so tudi prvovrstne železne ceste.

Dodana ali odvzeta vrednost?

Obsedenost s cestnim prometom je zlezla mojim rojakom pod kožo. Zaman se trudim razumeti ogorčene pozive, s katerimi nam iz Bele krajine sporočajo, da jim brez "razvojnne osi", tj. avtoceste, ni preživeti. Večkrat slišim, da so "odrezani od sveta". Oton Župančič je menil drugače. Fizične razdalje zelo dobro nadomesti duhovna širina. Berite Župančičevo poezijo, še zlasti otroško in mladinsko. Berite Cicibana. Bela krajina je polna življenja in s svetom je brezšivno povezana, samo treba je zapustiti obupno instrumentalni pogled na življenje in uho, oko ter srce odpreti za naravo. Slovenska posebnost je, da se znamo "razvijati" samo s projekti, ki brutalno uničujejo naravo. Ekonomist profesor Maks Tajnikar je v Sobotni prilogi Dela lani jeseni dejal (zapisujem po spominu): Če želite biti revni, se ukvarjajte s kmetijstvom in turizmom, če želite biti bogati pa na slovenska polja povabite lakirnico avtomobilov, ki prinaša dodano vrednost (mislil je na Magno). V takih primerih velja pomisliti tudi na *odvzeto* vrednost (naravi, rodovitni zemlji). Morda ekonomistovi nenavadni misli najboljše odgovori podatek, da je

Nizozemska drugi največji izvoznik hrane na svetu, za ZDA in pred Nemčijo, Francijo itd. Nizozemska ne velja za kdove kako revno deželo. V istem članku Maks Tajnikar svetuje, naj se Slovenija ne ubada z železnicami, ki prinašajo samo izgubo, ampak z avtocestami, ki prinašajo dobiček. Priporoča, naj narodno bogastvo ustvarjamo kot cestinarji. Dva tisoč let staro Sveto pismo cestinarje uvršča med grabežljivce in krivičnike. Stari spisi so tečna hrana za premislek.

Drugače pa na avtoceste gleda arhitekt, pisatelj, slikar, oblikovalec ter ustvarjalec stolov in kritični presojevalec življenja profesor Janez Suhadolc. Akronim DARS z velikim ščepcem soli bere kot *Družbo za apokaliptično rušenje Slovenije*.

Velikosti države in oblikovanosti pokrajine primerna cesta

Cesta v Belo krajino naj raje poteka po konturah krajine, obide kako naselje in se razširi v tretji pas na vzponih – naj bo običajna dvopasovnica. *Tovornjake pa na vlake*, kot je bilo geslo slovenske vlade v tednu mobilnosti. Če vlada z njim ni mislila resno, res živimo v deželi cesarjevih novih oblčil.

Štiripasovna cesta, ki naj bi najprej oplazila Novo mesto (Cikava je vendar že del mesta!), nato predrla Gorjance, potem pa, morda kako desetletje kasneje zdrvela proti Vinici in hrvaškim avtocestam, bi postala neustavljiv veletok težkega tovornega in vsega drugega prometa, namenjenega proti hrvaški jadranski obali, Bosni in Hercegovini in naprej na jugovzhodni Bal-

kan. Bila bi bližnjica za vse države jugovzhodno od nas, Belokranjci pa bi z njo dobili darilo, ki bi se jim pošteno zatikalo v grlu. A ko taka cesta stoji, je prepozno.

Če kilometer slovenskih avtocest stane okrog 10 milijonov evrov, bo državljane ta prometna naprava stala okrog četrta milijarde evrov. Za denar, ki bi ga pogoltnilo dobrih 20 kilometrov ceste, bi lahko zgradili bolnišnico, ki bi ji bila kos malokatera v Evropi. (Lahko bi tudi dobro poskrbeli za male srčne bolnike, ki so talci slepote slovenske politike za resnične prioritete življenja.) Ceste, zlasti pa avtoceste, so tudi glede vzdrževanja sod brez dna. In še en vidik "razvoja": Ob avtocestah rade zrastejo značilne grde škatlaste zgradbe brez oken, neprijazno znamenje moderne industrijske civilizacije. Morda bo po tej poti tudi Bela krajina kdaj dobila svojo Magno in delovna mesta, za katera bo treba po delovno silo čez nekaj niti ne tako oddaljenih meja? Ali pa bodo umazano delo za kako tujo multinacionalko opravljali kar roboti.

Lani poleti je bila v Ljubljani prireditelj, ki so jo poimenovali *Poletna noč*. Pevko Eldo Viler je novinar vprašal, kakšne so bile poletne noči v njenem otroštvu. Odgovorila je: "Oh, takrat, v Koštaboni, smo poleti poslušali čričke in žabice. Zdaj pa poslušam avtocesto. . . saj ne da ne bi živela na lepem kraju, pod Šmarno goro . . . , ampak zdaj v poletnih nočeh poslušam avtocesto." Take bi bile poletne noči pod čarobnimi Gorjanci ob njihovem severnem in južnem vznožju.

Močno dvomim, da si Belokranjci želijo tako prihodnost svoje deželice, ki jo je pred desetletji že ožigosala okoljska katastrofa s PCB-ji. Privoščim jim moderno železnico, po kateri bodo v slabih 20 minutah pripotovali v središče Novega mesta, v dobre pol ure pa od tam še v Ljubljano. S tako železnico ne bi mogel tekmovati noben osebni avto: po hitrosti, udobju in varnosti.

Skupinska zaslepljenost in kako so razvojne osi pravzaprav osi zla

Vojna v Iraku se je začela takole: Najozji sodelavci predsednika Georga W. Busha so se odločili, da bodo napadli Irak zato, ker so se oprli na izmišljeno "orožje za masovno uničenje", ki ga niso nikoli odkrili. To je klasičen zgled skupinske zaslepljenosti. Taki primeri katastrofičnega skupinskega razmišljanja vključujejo izolirane skupine odločevalcev, ki si ne znajo postavljati pravih vprašanj ali pa se ne menijo za podatke, ki ne potrjujejo njihovih predvidevanj. Slovenske "razvojne osi" so rezultat prav takega skupinskega razmišljanja.

Prvi večji zunanji mural v Novem mestu

Pusta betonska stena ob igrišču osnovne šole Bršljin je konec maja postala posebna atrakcija. Umetnika Tea Skupek in Robert Jevnik sta jo skupaj z učenci domiselno poslikala in jo spremenila v prvi večji zunanji mural v Novem mestu. Začel se je projekt Poslikajmo sivino.

Saša Mikec



Poslikavo so ustvarjali umetnika Tea Skupek iz Novega mesta in Robert Jevnik iz Šentjerneja ter učenci OŠ Bršljin pod vodstvom likovne pedagoginje Vilme Petelin. Uradni sponzor je podjetje EVENTUS Novo mesto, d. o. o., projekt je podprla tudi mestna občina Novo mesto (foto: Saša Mikec).

Tri leta stara zamisel Društva Novo mesto o poživitvi novomeških sivih površin je naposled postala otipljiva. V tem času so se zvrstile številne zamisli, prvotni načrti so se spremenili, stkal so se nova prijateljstva, predvsem pa ni zmanjkalo zanosu, da uresničimo željo po bolj barvitom doživljanju našega mesta.

Ustvarjanju motivov za poslikavo stene so se v začetku maja pridružili učenci OŠ Bršljin, ki obiskujejo izbirni predmet Likovno snovanje pod vodstvom likovne pedagoginje Vilme Petelin. Med vsemi predlogi so najprimernejšega izbrali Vilma, Tea in Robert ter dodelali vsebinski koncept. Osrednji motiv murala predstavlja barvna spirala, ki je tudi uradni šolski grb, njegovo ozadje pa prostranosti vesolja. Vse je smiselno povezano tudi s simboli, ki naj bi predstavljali pestrost šolskega in vsakdanjega življenja.

Steno je bilo treba pred začetkom temeljito očistiti in premazati z zaščitnimi sredstvi. Pri poslikavi so po svojih močeh sodelovali tudi

učenci – kar je bilo izven dosega njihovih rok, sta po izbranem motivu in z lastno interpretacijo dokončala umetnika. Zaključili so z otvoritveno prireditvijo.

Poslikava je del projekta Poslikajmo sivino, s katerim želi Društvo Novo mesto skupaj z umetniki lokalni skupnosti približati sodobne smernice likovnega umetniškega izražanja. Hkrati želimo obogatiti mestno podobo in razvijati odnos skupnosti do javnega prostora.

Umetniške intervencije načrtujemo na pustih in degradiranih površinah Novega mesta in njegove okolice. Razmišljamo tudi o širitvi projekta v druge slovenske kraje in o sodelovanju s slovenskimi in tujimi umetniki. Meščanom želimo polepšati življenjski prostor s slikami, ki niso same sebi namen, pač pa z njihovo pomočjo nakazujemo različne vidike mišljenja, ustvarjamo socialni dialog, spodbujamo solidarnost, medsebojno sprejemanje ter hkrati pomagamo pri uveljavljanju in popularizaciji mladih ustvarjalcev.

Razvitost ima zelo malo opraviti z avtocestami. Nazoren primer za to trditev je Norveška, država, ki se kopa v oceanu severnomorske nafte, a ima samo 300 kilometrov avtocest. 19-krat manjša Slovenija jih ima 781 kilometrov. Lahko bi rekli, da ima Slovenija glede na površino 40-krat več avtocest kot dežela, v kateri živijo najbolje na svetu. Zveza med razvitostjo in kakovostjo življenja ter številom kilometrov avtocest je ob tem podatku zanemarljiva, lahko bi celo rekli, da je kakovost življenja v neki državi v obratnem sorazmerju s številom kilometrov avtocest.

Da ne bi bilo videti, kot da gre samo za izjemo, lahko naštejemo še nekaj podobnih primerov. Finska, ki je 16-krat večja od naše države, ima samo 881 kilometrov avtocest in Švedska, ki ima okrog 10 milijonov prebivalcev in je 22-krat večja od Slovenije, nima niti trikrat toliko avtocest kot mi (2050 kilometrov). Danska, ki je dvakrat večja od Slovenije, nima dvakrat več avtocest. Štirikrat večja Avstrija s skoraj devetimi milijoni prebivalcev shaja s 1720 kilometri avtocest, torej jih ima samo malce več kot dvakrat toliko kot Slovenija. Vse našteje države so (ne naključno) tudi države z najvišjo kakovostjo življenja. Veljalo bi vsaj dvakrat premisliti o asfaltnih "razvojnih oseh", ki so glede na stroške gradnje, poznejše vzdrževanje, uničevanje narave in predvsem ogljični odtis pravzaprav osi zla v razvojni preobleki.

“

Če kilometer slovenskih avtocest stane okrog 10 milijonov evrov, bo državljane ta prometna naprava stala okrog četrta milijarde evrov. Za denar, ki bi ga pogoltnilo dobrih 20 kilometrov ceste, bi lahko zgradili bolnišnico, ki bi ji bila kos malokatera v Evropi.

'Jutri' bo 'danes' naših vnukov

Gradbišče naše boljše prihodnosti je lahko samo čim bolj nedotaknjena narava. S tem, ko se človeški rod tako rekoč nenadzorovano množi, postaja pomen neokrnjene narave še toliko večji. Leta 1950 nas je bilo 2,5 milijarde, danes že več kot 7 milijard. V skoraj 5 milijardah let zgodovine tega planeta se je človeštvo namnožilo na 2,5 milijarde ljudi, nato pa v dobrega pol stoletja na več kot 7 milijard. Ob takem številu prebivalcev planeta prihaja čas, ko bomo največ dobre-

ga za svojo prihodnost in prihodnost vsega drugega življenja naredili, če bomo v naravni red stvari posegali čim manj. Na to mislim, ko govorim o načrtih za "razvojne osi".

Skrajni čas je, da se nehamo obnašati, kot da ne bo nobenega "jutri". Ta "jutri" bo "danes" naših vnukov in njihovih otrok. Modri ljudje ravnajo tako, da svoje potrebe usklajujejo tudi s potrebami še nerojenega življenja in s potrebami ljudi, ki niso le v naši neposredni bližini, ampak kjerkoli na svetu. Morda pa bolj kot razvoj potrebujemo tako modrost?

Državljeni in zlasti župani, politiki ter vplivni gospodarstveniki, ki močno krojijo naše življenje, ekologije ne bi smeli razumeti kot okraska, temveč kot krovno vedo svojega časa in v skladu z njo sprejemati odločitve za boljši jutri. To zahteva spremembo pogleda na stvari sveta, na to, kako urejati državo, da bo zares prijazna do državljanov, a tudi do substrata, iz katerega se vzpenja vse živo v našem planetarnem domu – do biosfere, tega tankega filma življenja na njegovi površini. Politiki Bele krajine in Dolenjske bi s podporo gospodarstvenikov od države morali zahtevati, da čim prej posodobi železnico iz Bele krajine do Ljubljane.

Po dolgih desetletjih bi morala tudi francoska tovarna avtomobilov pokazati nekaj ekološkega čuta in logike ter jima prikrojiti svojo logistiko. Če prevoz po tirih v primerjavi s prevozom po cesti pomeni 92-odstotni prihranek pri izpustu toplogrednega CO₂ v ozračje in veliko razbremenitev cest v okolici tovarne, ki stoji le streljaj od mestnega središča, je to zadosten razlog, da tire stoodstotno izkoristi in na nekem primernejšem kraju, kjer se železnica najbolj približa avtocesti, svoje izdelke pretovori na tovarnjake (če je to potrebno). Enako velja za sestavne dele, ki prihajajo v tovarno. Sicer pa bi morala vlada (država), ki vsakih nekaj let z desetimi milijoni evrov podpre korporacijo Renault, od nje zahtevati, da se obnaša okoljsko odgovorno in do prebivalcev mesta, kjer gostuje, prijazneje kot doslej. Končno nam 72. člen Ustave RS sporoča: "Vsakdo ima v skladu z zakonom pravico do zdravega življenjskega okolja. **Država** skrbi za zdravo življenjsko okolje..."

Moderna, dovolj hitra in kar se da izkoriščena železnica iz Bele krajine v Ljubljano bi kot snežena kepa, ki se vali po bregu, začela reševati težavo za težavo – tako glede potniškega kot tovarnega prometa. Veliko dobrega pa bi storila tudi za naravo, na katere ramenih stojimo ljudje.

POROČILO O DELU DRUŠTVA NOVO MESTO V LETU 2017

Tomaž Golob

Izdali dve številki društvenega glasila IZZIV v nakladi 230 izvodov

V glasilu, ki je vpisano v razvid medijev na ministrstvu za kulturo, že 16 let objavljamo novice o delovanju društva in za Novo mesto pomembne vsebine s področij kulture in kulturne dediščine, varstva okolja, urejanja prostora, gospodarstva in sociale. Z vidika domoznansva sta pomembni rubriki Iztrgano pozabi (v kateri predstavljamo že pokojne Novomeščanke in Novomeščane, ki so pomembno prispevali k razvoju mesta, a je bilo njihovo delo za časa njihovega življenja bolj ali manj spregledano) ter Nostalgija (v kateri avtorji obujajo spomine na Novo mesto, posamezne mestne predele ter na materialno in nesnovno kulturno dediščino). Sorodnim novomeškimi društvom, s katerimi občasno sodelujemo in ki nimajo možnosti za javno predstavitev svojega dela, nudimo prostor v rubriki Tovarišija.

Pripravili žalno slovesnost za ustanovno članico društva Stašo Vovk

Zadnjega februarja 2017 nas je zapustila ustanovna članica društva in dolgoletna članica upravnega odbora Staša Vovk. Poklonili smo se ji na žalni slovesnosti, ki smo jo 21. marca pripravili v Kulturnem centru Janeza Trdina v sodelovanju z Zvezo kulturnih društev Novo mesto in novomeško območno izpostavo Javnega sklada za kulturne dejavnosti.

V Nostalgiji gostili Ivana Marinčka

V Trdinovi čitalnici Knjižnice Mirana Jarca Novo mesto smo 25. maja 2017 v okviru domoznansko-dediščinskega projekta Nostalgija gostili našega člana in nestorja slovenske filmske fotografije 95-letnega Ivana Marinčka ter skrbnico njegove filmske zapuščine v Arhivu RS mag. Tatjano Rezec Stibilj, ki je predstavila pomen njegovega dela za razvoj slovenske filmske fotografije. Predvajali smo tudi njegove tri krajše filmske zapise o Novem mestu iz obdobja 1941–1945 ter film Božidarja Jakca o sokolskem zletu v Novem mestu leta 1932. Pogovor je vodila članica društva Judita Podgornik Zaletelj, Marinčkove filmske zapise pa smo predali v hranjenje Knjižnici Mirana Jarca Novo mesto.

Organizirali dobrodelni lov na zaklad Rudijeva skrivnost

V sodelovanju z Rotaract klubom Novo mesto smo 3. junija v zgodovinskem jedru Novega mesta priredili dobrodelno igro za mladostnike in družine Rudijeva skrivnost, s katero smo pripomogli k večji prepoznavnosti mestnih kulturnih simbolov ter promovirali druženje in sodelovanje. Igra v obliki lova na zaklade je potekala na različnih mestnih lokacijah. Igralci so razdeljeni v različne starostne skupine tekmovali, kdo bo hitreje razrešil namige in prišel na cilj. Naloge so obsegale zabavno-logične igre, poznavanje arhitekturnih, kulturnih in naravno-geoloških značilnosti Novega mesta, premagovanje lažjih fizičnih izzivov in reševanje ugank. Na ta način so udeleženci spoznavali bogato naravno in kulturno dediščino mesta. Igra se je zaključila z ogledom razstave v muzeju.

Omogočili prve TEDx govore v Novem mestu

Pod oznako TED (Technology, Entertainment and Design oz. v slovenskem prevodu tehnologija, zabava in oblikovanje) po vsem svetu potekajo konference, na katerih so predstavljene »zamisli, vredne širjenja«. Dogodek po navadi poteka v obliki kratkih govorov povabljenih govorcev, vsebine pa se dotikajo domala vseh področij, od znanosti, poslovnega sveta do globalnih vprašanj. Cilj je spremeniti svet na bolje s pomočjo prostega pretoka znanja in zamisli od priznanih mislecev do poslušalcev. V Novem mestu smo 29. septembra 2017 dobili prvo TEDx konferenco (neodvisna lokalna različica dogodkov TED), ki jo je pripravila ekipa našega novega člana Petra Jeniča. V konferenčni dvorani Fakultete za upravljanje, poslovanje in informatiko Novo mesto je nastopilo devet govorcev iz Novega mesta in okolice: Petra Škarja, Nina Pečar, Katja Keserič Markovič, Andrej Colarič, Georg Gedl, Jernej Kokol in Primož Jeralič. Predstavili so ideje s področij oblikovanja, ekologije, fotografije, partnerskih odnosov, osnovnih človeških norm, novega dojemanja poklicev in kulture. Dogodka se je udeležilo 152 obiskovalcev (število je omejeno z licenco), kar je nad pričakovanji. TEDxNovo-mesto 2017 je sofinancirala Mestna

občina Novo mesto v višini 2000 EUR, enak znesek namenja tudi za organizacijo v letu 2018.

Predlagali Rio Bačer za častno občanko

Skupaj z drugimi novomeškimi društvi in Knjižnico Mirana Jarca smo uspeli s predlogom, da se naziv častna občanka Mestne občine Novo mesto za leto 2016 podeli novinarki, publicistki in naši članici Rii Bačer. 28 let je bila novinarka Dolenjskega lista, kot publicistka pa je izdala dve knjigi: Novomeške zgodbe (2007) in Iztrgano pozabi: Novo mesto, pet držav (2014).

Sodelovali v postopkih sprejemanja prostorskih načrtov

S pripombami in predlogi smo sodelovali v postopkih priprave in sprejemanja občinskih podrobnejših prostorskih načrtov in državnih prostorskih načrtov. Posebno pozornost in trud smo namenili opozarjanju na postopkovno nezakonito in tudi sicer strokovno sporno umeščanje t. i. tretje razvojne osi v urbani prostor Novega mesta, kar je ugotovila tudi Evropska komisija s podelitvijo opomina Republiki Sloveniji.

Izvedli anketo glede pozidave edinega mestnega parka

Na podlagi zakona o dostopu do informacij javnega značaja smo od Mestne občine Novo mesto februarja pridobili osnutek občinskega podrobnega prostorskega načrta za Novi trg, ki urbanistično rešuje gradnjo novega poslovno-stanovanjskega objekta z zasebno garažno hišo v parku ob Kulturnem centru Janeza Trdina ter javno garažno hišo v hribu med igriščem na Loki in stavbo upravne enote. Ker se ne strinjamo s takšno privatizacijo javnega prostora, ki vodi tudi v pozidavo edinega mestnega parka v ožjem središču mesta, smo marca med Novomeščani izvedli anketo in problematiko tudi medijsko izpostavili. Večina sodelujočih se je opredelila za ohranitev parka.

Postali del pisarne Urbanka

Spomladi smo sodelovali v pilotnem projektu novomeških nevladnih organizacij in krajevne skupnosti Center. V nekdanji trgovini Mura na Glavnem trgu 28 smo pod imenom Urbanka skupaj vzpo-

stavili pisarno celovite urbane prenovne.

Zaposlovali prek programa javnih del

Tudi v letu 2017 smo prek programa aktivne politike zaposlovanja zaposlili delavko, ki je opravljala administrativna in druga dela s področij rednega dela in projektov društva. Mestna občina Novo mesto je društvu v letu 2017 namenila 800 evrov za redno delovanje.

Sodelovali v evropskih projektih

Društvo Novo mesto že več let sodeluje z Društvom za razvijanje prostovoljnega dela Novo mesto v različnih evropskih projektih s področij varstva okolja in kulture. Tako sodelujemo na mednarodnih usposabljanjih in delavnicah, ki jih v različnih evropskih mestih gostijo projektni partnerji, ter soorganiziramo delavnice v Novem mestu. V letu 2017 smo sodelovali v projektih: Erasmus+, NOT-GAP, WE-NET in Life Slovenija.

Pripravili kulturni večer v spomin na Stašo Vovk

V sodelovanju z novomeško izpostavo Javnega sklada RS za kulturne dejavnosti smo v okviru praznovanj Prešernovega rojstva 1. decembra priredili glasbeno-literarni večer v spomin na Stašo Vovk. Nastopili so pevka Maja Bevc, kitarist Dušan Pavlenič ter pesniki Marjanca Kočever, Samo Dražumerič in Klavdija Kotar.

Spoštovani članice in člani Društva Novo mesto, prosimo vas, da čim prej poravnate članarino za leto 2018. Članarina vključuje tudi letno naročnino na Izziv.

Na Izziv se lahko naročite tudi nečlani. Pišite na društvo. novo.mesto@gmail.com ali na Društvo Novo mesto, Gubčeva ulica 11, 8000 Novo mesto. Naročnina znaša 5 € na leto.

Krožno gospodinjstvo moje stare mame

»Včasih, ko lenobno drsim po jezeru Walden, preneham živeti in začnem biti,« je dejal Henry David Thoreau. Za to gre – ljudje smo preveč omreženi z zapletenimi banalnostmi vsakdanjega življenja in premalo samo ... smo.

Janez Penca

Slišal sem za skupine ljudi, ki pod perutjo evropskega projekta ničelne stopnje odpadkov preletavajo Evropo od Lizbone do Bukarešte (prek Bruslja, seveda, brez tega vrtinca privida 'evropske ideje' pač ne gre) in razglablajo, kako bi rojake okužili s sijajno idejo o skupnosti brez odpadkov. Če pomislim na čezcelinska popotovanja teh dobro mislečih ljudi, ne morem mimo ogljikovega dioksida, ki ga s svojo dobronamernostjo radodarno pošiljajo v nebo nad mater Evropo. Njihova prizadevanja me spominjajo na izjavo neke malce obilnejše dame: »Vse bi požrla, samo da bi shujšala!«

Nietzsche se je pritoževal, da so stvari vedno bolj take, kot se o njih govori, in vedno manj take, kot v resnici so.

Ni kaj, ideja o ničelni stopnji odpadkov je vredna svojega truda. Opisano početje razumem kot manifestacijo kolektivne motnje pomanjkanja pozornosti s hiperaktivnostjo. Ljudje po eni strani ne premoremo več zbranosti in

umirjenosti za pomembne bližnje stvari, po drugi pa nimamo tipalk, s katerimi bi zaznavali bolj oddaljene in za enkrat nevidne, a še kako stvarne grožnje svojemu obstoju in obstoju vse narave: na primer komaj zaznavno, a vztrajno segrevanje podnebja, ozonske luknje, mikroskopsko majhne prašne delce v zraku, nevidne delce plastike v oceanih itd. Značilno za sodobnega človeka je, da ves čas mrzlično nekaj počne. Še najbolje je, če je vse to čezmejno, še več, globalno. Ljudje smo dejavna bitja, vendar smo izgubili občutek za izbiro pravih dejavnosti. Posledica tega so med drugim tudi gore smeti.

Mark Twain je civilizacijo opisal kot brezmejno kopičenje nepotrebnih potrebščin.

Na danes nerazrešljivo vprašanje ničelne stopnje odpadkov je v 50. letih prejšnjega stoletja odgovorila moja (in še marsikatera) stara mama, gospodinja, ki se ni niti najmanj zavedala, kako težko izvedljiv in energijsko potraten bo ta

'projekt' pol stoletja pozneje. Opisal ga bom po spominu, kot njegov otroški udeleženec.

Na večjem vrtu, le nekaj sto metrov od središča Novega mesta, na Grmu, kjer prebivam še danes, smo pridelovali skoraj vso zelenjavo, ki smo jo potrebovali, in tudi nekaj, česar nismo: namreč grozdje trte samorodnice, šmarnice, ki je dajala nekaj deset litrov obupnega vina istega imena. Redili smo kokoši in krmili pujsa – pozimi, ko je prišel čas kolin, sem se ob njegovi smrti tresel kot šiba na vodi, a sem pozneje, tako sklepam, vendarle jedel njegovo meso, ocvirke, mast in klobase. Če bi ga moral zaklati jaz, bi bil že tedaj vegetarijanec. Tako me je okolje v ranem otroštvu zaznamovalo s prehranskim hinavcem.

Ne smem pozabiti domače greznice – njeno vsebino smo raztrosili po vrtu, ki so ga odrasli člani družine prelopatali. Toaletni papir smo izdelovali iz natrganega in zmečkanega časopisnega. Ni malo napisanega, kar bi si danes zaslužilo tako obravnavo. Ne pomnim, da bi kdaj kdo zbolel zaradi pomanjkljive higiene.

Vsega nismo pridelali doma: olje, moko, sladkor, sol, začimbe in preprosta čistila smo kupovali v trgovini, od koder smo vsa »razsuta« živila nosili v eni sami vrsti embalaže: v grobih rjavih papirnatih vrečkah, ki so pozneje končale v štedilniku ali pa na kompostu, takrat smo mu rekli gnojlišče. Po olje sem hodil z vedno isto steklenico in v trgovini so mi ga natočili iz velikanskega pločevinastega soda. Morda ni bil velikanski, a jaz sem bil takrat



Na danes nerazrešljivo vprašanje ničelne stopnje odpadkov je v 50. letih prejšnjega stoletja odgovorila moja (in še marsikatera) stara mama, gospodinja, ki se ni niti najmanj zavedala, kako težko izvedljiv in energijsko potraten bo ta 'projekt' pol stoletja pozneje.

še zelo majhen fantič. Včasih mi je stara mama v roko potisnila listek z daljšim seznamom prehranskih izdelkov, ki sem ga odnesel v trgovino na Glavnem trgu. Še tisti ali pa naslednji dan nam je pomočnik s triciklom pripeljal 'fasngo'. Tricikla ni poganjala zgoščena energija fosilnih goriv, temveč razpršena energija sončne svetlobe: pomočnikove mišice.

Smetnjakov se iz tistih časov ne spominjam. V mestu so tu in tam stale simpatične betonske žabe z velikimi usti, a 'hrane' zanje je bilo v primerjavi z današnjim časom nepredstavljivo malo. Pri hiši pa smetnjaka nismo imeli, ker nismo imeli ničesar, s čimer bi ga polnili. To sta bila krožno gospodinjstvo in ničelna stopnja odpadkov v tistih časih. Brez evropskih sredstev in zunaj okvira projekta je bila stvar, ki jo moja stara mama, preprosta gospodinja.

Ljudje smo utišali preveč čudovitih glasov sveta, ki so nam govorili o velikih skrivnostih bivanja.

BODITE NEUSTAVLJIVI MAGNEZIJ Krka 300

Granulat za pripravo napitka vsebuje magnezijev citrat in vitamin B₂.



Magnezij in vitamin B₂ prispevata k zmanjšanju utrujenosti in izčrpanosti ter normalnemu delovanju živčnega sistema.



Magnezij prispeva tudi k delovanju mišic.



- ✓ Okus po pomaranči in limeti. ✓ Brez konzervansov.
- ✓ Brez umetnih barvil, arom in sladil. ✓ Ena vrečka na dan.

Prehransko dopolnilo ni nadomestilo za uravnoteženo in raznovrstno prehrano. Skrbite tudi za zdrav življenjski slog.



www.krka.si

KRKA

NOVO

Janez Cesar

(1896-1965),
slovenski
gledališki
igralец

Darja Peperko Golob



Igralec Janez Cesar (fotografijo hrani Knjižnica Mirana Jarca).

Slovenski gledališki zgodovinar Filip Kalan je Janeza Cesarja opisal kot »Podgorca, se pravi, človeka iz-pod Gorjancev, doma iz Spodnje Težke Vode pri Novem mestu, pristinega Dolenjca po materi in očetu, po kretnjah in govorici, po navadah in razvadah, po dovtipu in nastopu. Zajeten možak je to, postaven in trebušast, širokih pleč, težak za dober stot, rdečeličen podeželan še po štiridesetih letih gledališkega dela, na pragu šestdesetih let, krepko oblikovanega obraza, z velikimi, živimi očmi in tehtnim, malce srepim pogledom, dobrodušen in radoživ, prijatelj dobre jedi in pijače /.../«. Predstavil ga je kot »pravi ljudski talent s širokim srcem in neusahno ljubeznijo do vsega, kar prihaja z dežele in iz malomestnega sveta«. Označil ga je tudi kot igralca s popolno igralsko predanostjo in nepopustljivo delovno disciplino. In kot enega zelo priljubljenih pri širokem občinstvu.

Janez (Ivan) Cesar se je rodil 6. oktobra 1896 na Dolnji Težki Vodi. V začetku 20. stoletja se je njegova družina preselila v Novo mesto, na Breg, kjer je obiskoval deško ljudsko šolo in gimnazijo. Takoj po maturi leta 1915 je bil vpoklican v vojsko, ki jo je po njegovih zapiskih služil natanko tri leta, šest mesecev in 17 dni, zadnji dan pri vojakih: 1. 11. 1918!

Po končani vojni in vojaški službi je služboval kot železničarski uradnik z veliko ljubeznijo do igre in gledališča, ki mu je bila položena v zibelko. Med letoma 1914 in 1922 je kot amaterski igralec nastopal na odrih Narodne čitalnice v Novem mestu in Dramatičnega društva na Jesenicah ter na Šentjakobskem odru v Ljubljani. V tem času je kot mladi zanesenjak nastopil že približno stokrat, prvič pa 5. septembra 1914 na odru novomeške čitalnice kot stari Štibernik v Jurčičevem Tihotapcu. Po opravljeni Dramatični šoli Združenja gledaliških igralcev se je leta 1922 zaposlil v Narodnem gledališču v Ljubljani, kjer je ostal do upokojitve leta 1962. Kot poklicni igralec je na odru ljubljanske Drame 18. decembra 1921 prvič nastopil kot Debeli človek v Cankarjevi drami Pohujšanje v dolini šentflorjanski. Med letoma 1922 in 1925 se je učil pri ruskem režiserju in igralcu Borisu V. Putjati, ki je bil takrat član Narodnega gledališča v Ljubljani. V Cesarju je odkril velik talent in mu pomagal do prvih vzponov.

Janez Cesar se je v zgodovino gledališča zapisal kot eden največjih komedijantov med slovenskimi igralci prve polovice 20. stoletja, sčasoma pa se je prelevil v odličnega karakternega igralca. V svojem času je postal glavni oblikovalec likov slovenskih kmečkih veljakov, zdravih fantov, preprostih orjakov in premetenih ljudskih burkežev, pri čemer je prišla do izraza njegova pristna nemestna, podeželska narava. Vloge, kot so bile Jurčičev Krjavelj, Rožmanov Janez v Golarjevi vdovi Rošlinki,



Cesarjeva velika vloga Willyja Lomana. A. Miller: Smrt trgovskega potnika, sezona 1952/53 (fotografijo hrani Knjižnica Mirana Jarca).

Haškov Švejk, Držičev hlapec Šimen, Shakespearov Falstaff in številne druge, so mu bile pisane na kožo. Kot izvrsten oblikovalec ljudskih, grotesknih in demoničnih likov je ustvaril 358 vlog in nastopil v 311 delih ter 4851 predstavah; odlikoval se je zlasti v dramah Ivana Cankarja: kot župan v Pohujšanju v dolini šentflorjanski, Kalander v Hlapcih, Kantor v Kralju na Betajnovi in Dr. Grozd v Za narodov blagor. To tragikomično vlogo navideznega mogotca, ki drsi v propad, je Cesar odigral večkrat in je ena njegovih zadnjih velikih vlog. Svoj umetniški vrhunec je dosegel leta 1953 z vlogo Willyja Lomana v drami A. Millerja Smrt trgovskega potnika. Njegov prikaz panike življenjskega poraženca sodi med neponovljive mojstrovine slovenske gledališke umetnosti.

Med letoma 1946 in 1952 se je uveljavil kot gledališki vzgojitelj in honorarni predavatelj na Akademiji za igralsko umetnost. Prevedel in priredil je več kot trideset veseloiger in skupaj z Milanom Pugljem napisal skeča Pri šefu in Domišljija. Leta 1941 ga je uprava Narodnega gledališča v Ljubljani imenovala za častnega režiserja. Poleg igranja na gledaliških odrih je igral še v rusko-jugoslovanskem filmu V gorah Jugoslavije, veliko pa je delal tudi na radiu, v radijskih igratih.

Leta 1949 je prejel Prešernovo nagrado. Velja za naslednika Antona Verovška, enega prvih slovenskih poklicnih igralcev. Med ljudmi je do konca ostal zapisan kot ljudski igralec v najčistejšem pomenu besede. Umrl je 3. decembra 1965 v Ljubljani, kjer je tudi pokopan.

Cesarjevo gledališko pot je po Kalanovih besedah spremljala bolečina, da ga je velik del občinstva predolgo sprejemal predvsem kot burkača, vse predolgo pa je trajalo, da so se razkrile tudi druge, žlahtnejše prvine njegove igralske narave, toliko let zatajevane in komaj kdaj priznane.



V vlogi Krjavlja. Jurčič – Golia: Deseti brat, sezona 1925/26 (fotografijo hrani Knjižnica Mirana Jarca).

Njegova velika želja je bila, da bi svojo petdesetletnico gledališkega ustvarjanja in osebno sedemdesetletnico življenja proslavil in zaključil kot Dolenjec, z vlogo Krjavlja v Jurčičevem Desetem bratu. »Z Jurčičem sem začel in z njim bi rad končal,« je dejal na večeru umetniške besede Janeza Cesarja njegovemu sogovorniku na RTL leta 1962. »Krjavelj! Ta klasični, romantični original je morda šele z njim – kljub Verovšku – dobil pravo podobo, zakaj cesar ni mogel nihče drugi, to je dal Cesar: pristno dolenjščino!«¹

Ta želja se mu ni uresničila, saj se je že istega leta upokojil. Prišli so novi igralci, novi trendi, vse novo; za dobrega starega Cesarja ni bilo več prostora. Kot se spominja njegov učenec in igralski kolega Andrej Kurent, niti na ogled generalk v Drami ni bil več dobrodošel oziroma ga mlajši pravzaprav niso več prepoznali ... In od takrat ni več prestopil praga ljubljanske Drame.

Ime Janeza Cesarja je danes že skoraj povsem utonilo v pozabo, le malokdo ve, kdo je bil in da se po njem imenuje Cesarjeva ulica v Novem mestu. Njegovo poklicno in življenjsko pot pa je spremljala posebna zgodba, kakršnih danes pravzaprav ni več. Bil je namreč tudi velik ljubitelj knjig, ki so v njegovem življenju odigrale zares pomembno vlogo.

V Cesarju se je na poti marljivega igralskega samouka – v slutnji, kaj vse bi mu lahko dala sistematična visokošolska izobrazba, kakršne takrat na Slovenskem še niti ni bilo – prebudila prava bralska in zbirateljska strast. Postal je neutrudden bralec vsega, kar je izšlo na slovenskem knjižnem trgu, in si tako načrtno širil obzorja. Knjiga zanj ni bila le pribežališče v skopo odmerjenem prostem času, temveč neusahljiv vir znanja in široke razgledanosti kot neizogibne spremljevalke svojega poklica. Z branjem si je namreč načrtno pomagal pri oblikovanju vlog, ki jih je igral.



V vlogi Župana. I. Cankar: Pohujšanje v dolini šentflorjanski, sezona 1924/25 (fotografijo hrani Knjižnica Mirana Jarca).



Prenovljena in vnovič odprta knjižnica Janeza Cesarja v sicer še nedokončanem delu novomeške knjižnice (foto: Boštjan Pucelj, 2018).

V nekaj desetletjih se je v njegovi knjižnici nabralo približno sedem tisoč knjig, in ko so ga nekoč ob obisku vprašali, ali za kupe knjig na mizi ni več prostora na prenatrpanih policah, je odgovoril: »Ne, ne, prostor se bo že našel. Teh knjig še nisem prebral!...!«²

Filip Kalan je leta 1987 v knjigi Svet komedijantov zapisal:

».../ Nič ni pretirano, če je bilo že pred leti zapisano, da je zasebna knjižnica tega zanesenjaka zares nenavadna, malone do popolnosti dognanana zbirka vseh objavljenih knjižnih novosti v slovenskem jeziku za celih petdeset let našega stoletja, in zahvala gre Novemu mestu, da je sklenjeno celoto Cesarjeve zbirke ohranila v Študijski knjižnici.«

Cesar si je namreč močno želel, da bi se njegova zasebna knjižnica ohranila v kaki kulturni ustanovi, in po njegovi smrti je bila v celoti – torej vključno s pohištvo, predmeti, doprsnim kipom avtorja Zdenka Kalina, bronastim Kurentom kiparja Nikolaja Pirnata, s fotografijami, slikami ter rokopisno zapuščino, ki vključuje številne

osebne dokumente, pisma in korespondenco ter njegove prevode in priredbe dramskih del – preseljena iz Ljubljane v novomeško knjižnico, pod okrilje Domoznanskega oddelka in posebnih zbirk. Bogato zapuščino je novomeški knjižnici namenila Cesarjeva žena Tončka in leta 1971 je bila njegova knjižnica tudi že postavljena na istem mestu, kot je danes. Pozneje je bila zaradi začetka obnovitvenih del starega dela novomeške knjižnice začasno deponirana, v skladu z ureditvenimi načrti pa je zdaj vnovič vzpostavljena v nekoliko prenovljeni podobi in posodobljeni obliki. Celotno knjižnico smo najprej vnesli v računalniški katalog Cobiss in potrdili domnevo o resnično kakovostni in še vedno aktualni zbirki sicer starejšega gradiva, ki predstavlja zanimiv pregled slovenske knjižne bere od konca prve svetovne vojne pa vse do srede šestdesetih let 20. stoletja. Po vnosu v Cobiss so uporabniki nenehno povpraševali po knjižnem gradivu iz te zaključene zbirke, a je bilo fizično žal težko dostopno. Zdaj pa je spet urejeno, po abecedi avtorjev oz. naslovov, da ga je možno hitro in enostavno najti v računalniškem knjižničnem katalogu.

21. marca 2018 je prenovljeno knjižnico Janeza Cesarja slovesno odprl župan Mestne občine Novo mesto Gregor Macedoni, gosta prireditve pa sta bila dr. Štefan Vevar iz Slovenskega gledališkega inštituta, ki je osvetlil Cesarjevo gledališko



Cesarjevo gledališko pot je po Kalanovih besedah spremljala bolečina, da ga je velik del občinstva predolgo sprejemal predvsem kot burkača, vse predolgo pa je trajalo, da so se razkrile tudi druge, žlahtnejše prvine njegove igralske narave, toliko let zatajevane in komaj kdaj priznane.

pot, ter gledališki in filmski igralec Andrej Kurent, ki je zbranim poklonil dragocene spomine na svojega cenjenega profesorja in kolega z odrskih desk. Knjižnica Janeza Cesarja je tako spet na voljo uporabnikom – tistim, ki bodo posegali po njegovi častitljivi zbirki, tistim, ki bodo sobo po končanih obnovitvenih delih starega dela novomeške knjižnice uporabljali kot delovni prostor v sklopu Domoznanskega oddelka, ter vsem od blizu in daleč, ki si bodo v okviru kulturno-turistične ponudbe Novega mesta želeli ogledati kulturne znamenitosti. Med Cesarjevimi knjigami, tako rekoč v njegovi delovni sobi in ob ogledu na novo postavljene sodobne razstave o njegovem življenju in delu, bo vsak obiskovalec gotovo začutil duha časa in veliko ustvarjalno moč igralca in bralca Janeza Cesarja kot tudi magično moč knjige oziroma

tiskane besede za posameznika, za narod in človeštvo.

»Za Cesarja je torišče njegovega življenja teater, in to samo slovenski teater. Vendar ima kot vsakdo, ki je zaljubljen v svoj poklic, tudi Cesar nekaj, kar mu služi za oddih in odpočitek. To je knjiga, slovenska knjiga. Sleherni slovenski knjiga, ki izide na našem knjižnem trgu, naj bo cenena ali luksuzna, najde prostor v njegovih omarah!.../ Tako raste v razvojem njegove tvornosti tudi duhovni zaklad na njegovih policah.« (Osip Šest, Gledališki list SNČL, 1946/47)

Viri in literatura

Gledališki list Slovenskega narodnega gledališča Drama v Ljubljani, 1946–47.

Kalan, Filip: O norčijah in grdobijah tega sveta, v: Svet komedijantov, 1987.

Slovenski gledališki leksikon, 1972.

Sto slovenskih dramskih umetnikov, 2001.

Strajnar, Marjan: Janez Cesar (1896–1965), v: Dolnja Težka Voda v fotografiji in besedi: 1836–1955, 2012.

Vevar, Štefan: Slovenska gledališka pot, 1998.

1 Kobljar, France: Ljudski igralec, Gledališki list SNG Drama, 1946–47.

2 Večer umetniške besede Janeza Cesarja, tipkopis. Hrani Knjižnica Mirana Jarca, Ms 253, V. št. 4a-e.

Spoštovane članice in člani Društva Novo mesto, prosimo vas, da nam na naslov društvo.novo.mesto@gmail.com pošljete svoj elektronski naslov, da vas bomo lažje in hitreje obveščali.

