

odpravljena. (Ustrezen program smo razvili tudi v Ljubljani: Megušar 1972, Fakulteta za naravoslovje in tehnologijo univerze v Ljubljani.)

V zaključku je »spiritus movens« simpozija prof. D. Ogrin strnil prizadevanja posameznih prispevkov v naslednje misli: »To, kar doživljamo danes (v preobrazbi krajine) in v čemer smo sodejavni, je del procesa, ki po svojih razsežnostih, časovnem obeležju in korenitosti verjetno pomeni preobrazbo, ki bi ji lahko rekli največja prostorska revolucija v zgodovini človeške civilizacije; pomeni daljnosežno prestrukturiranje krajine v njeni celotni raznoliki fenomenologiji.«

Največja vrednost prispevkov v zborniku je prav gotovo v idejno in metodološko novih prijemih, ki so v marsičem sorodni z idejami aplikativne kompleksne geografije.

Milan Orožen Adamič

Ian L. McHarg, Design with Nature, The Natural History Press Garden City, New York 1969, 197 strani, 197 kart in drugih grafičnih prikazov in 156 fotografij.

Po prvi izdaji knjige sta kasneje izšla še dva ponatisa, od katerih je eden v skrajšani verziji žepnega formata. Knjiga je bila napisana s finančno pomočjo *The Conservation Foundation of Washington*. Pri oblikovanju in izdelavi knjige je pomagala Naredra Jueneja in še 37 drugih avtorjev, od teh sta najbolj znana Luna Leopold in Lewis Mumford.

Ian L. McHarg je krajinski arhitekt, planer in pisatelj. Avtor knjige je ustanovitelj in vodja oddelka za krajinsko arhitekturo in regionalno planiranje na univerzi v Pensilvaniji. Na tej univerzi je tudi center za ekološke raziskave v planiranju in oblikovanju, ki je eden od vodilnih na tem področju v ZDA. McHarg je tudi avtor ali soavtor drugih knjig od katerih naj navedem le nekatere: *Man and Environment, Ecological Determinism, The Place of Nature in The City of Man, The Place of Man in Nature*, itd.

Ceprav je izšla prva izdaja že leta 1969 in ni napisana iz geografskih krogov, sem se odločil, da napišem poročilo o njej, ker je avtor v reševanju planerskih problemov uporabil nekatere izrazito geografske metode.

Knjiga je izredno bogato ilustrirana in napisana dokaj poljudno z namenom, da bi bila razumljiva čim širšemu krogu bralcev. Uvod je napisal Lewis Mumford, kjer med drugim poudarja, da je le malo knjig, ki se ukvarjajo s človekovim odnosom do okolja kot celote, ne samo s tako imenovanim fizičnim okoljem. McHarg si kot kompleksen ekološki planer ni samo svest destruktivne dejavnosti človeka v okolju, temveč gre mnogo naprej. Avtor pokaže na praktičnih primerih, kako so nova spoznanja lahko in morajo biti uporabljena v planiranju. McHargov cilj ni samo v oblikovanju ali proučevanju narave same v sebi, ampak oblikovanje v skladu z naravo. To vsekakor ni knjiga, ki bi jo lahko na hitro prebrali, vendar je treba živeti z njo in jo počasi dojeti.

Knjiga je razdeljena na naslednja poglavja: Mesto in podeželje, Morje in preživetje, Stanje, Korak naprej, Mi in zemlja, Narava v metropolisu, O vrednotah, Odgovor vrednotam, Svet je kapsula, Razvoj vrednot, Naturalisti, Rečno območje, Metropolitanska regija, Proces v oblikovanju, Mesto: proces v oblikovanju, Mesto: zdravje in patologija in Upanje. V prvih poglavjih obravnava avtor nekatere najbolj pereča vprašanja današnjega časa, predvsem odnos človeka do okolja. V naslednjih poglavjih pokaže na praktičnih primerih, ki jih je obdelal sam ali v sodelovanju z drugimi avtorji, metode ki naj pri planiranju čimbolj upoštevajo fizične in družbene danosti prostora. Med najzanimivejše in za knjigo značilne sodi poglavje »Korak naprej«. Prikazan je praktičen primer študije za izbor najboljše variante za avtocesto. Uporabljena je metoda, ki je kasneje našla mnogo posnemovalcev, a doživela tudi ostre kritike. Zato sem se odločil za kratek povzetek tega poglavja.

Gradnja avtoceste je zahtevan poseg v prostor, ki vedno sproži vrsto težav in nasprotij z okoljem. Pri tehničnem planiranju avtoceste so problemi navadno

reducirani na naslednje faktorje: količina prometa, predvidena hitrost, kapaciteta, oprema cestišča, vertikalni in horizontalni nakloni in podobno. S pomočjo formul *cost-benefit* je nato poiskana varianta, ki je najcenejša tehnično in ozko ekonomsko vzeto najugodnejša. To je izrazito tehnokratski pristop k izboru, ki je še vedno prisoten v mnogih primerih. Izhodišče, naj vsaka gradnja avtoceste zagotovi maksimalno korist ob minimalnih stroških je zelo problematično, ker je v prostoru vrsta tako imenovanih *non-price* faktorjev. Predlagana metoda vrednoti prav te faktorje. Sestoji se iz vrednotenja družbenih in prirodnih faktorjev. Kot značilni primeri so navedeni naslednji: kulturni spomenik je prav gotovo več vreden od običajne stavbe, glavni mestni park (*Central Park*) je nedvomno bolj vreden od kateregakoli drugega parka v New Yorku, nekatere prsti so bolj podvržene eroziji kot druge, itd. Iz tega zaključimo, da je vsak poseg, ki prečka področje z visokimi vrednotami, manj ugoden za družbo. Osnovna misel celotne knjige je v tem, da gre v naravi za medsebojno učinkujoče procese, brezšivno tkivo, ki je podvrženo zakonom; pri planiranju ga je potrebno čim bolj poznati, da se lahko čim bolj je mogoče, izognemo posledicam. V bistvu vsebuje prva faza identifikacijo področij, ki vsebujejo določen element na tleh, vodi ali v zraku. Vsak element je nadalje razvrščen na najbolj, srednje in najmanj vredna območja: najbolj pomembni vodni viri, srednje in najmanj pomembni, najbolj in najmanj produktivna tla za poljedelstvo, itd. Avtocesta, ki bo prečkala pokrajino, naj poteka tako, da bo razvrednotenje najpomembnejših površin najmanj prizadeto. Na ta način velja zagotoviti največje ugodnosti ob najmanjših stroških. Sledi prekrivanje posameznih tematskih kart, s čimer dobimo področja večje ali manjše primerčnosti za potek avtoceste. Avtor pravi, da je nemogoče primerjati med seboj z enakimi vrednostmi, faktor primerčnosti za divje živali s ceno zemljišča, ipd., zato ker pač ni nobene genetske zveze. Vendar nas tematske karte, kjer imamo na nekem področju veliko visokih vrednosti, na sosednjem pa manj, opozarjajo da so problemi v prizadetem prostoru pomembnejši in da ga kaže ohraniti nedotaknjene.

Na osnovi kompozitnih kart se nato izvrši presoja tehničnih variant poteka avtoceste in predlaga najugodnejša rešitev.

V naslednjih poglavjih so na podoben način obravnavani zazidalni otok, mesto in regija.

Avtor je pri svojem delu uporabil vrsto specialnih analiz, da je raziskal kompleksni splet prostorskih danosti. V svojem bistvu je to kompleksno geografska raziskava regije, ki je prirejena za določen namen.

Problematična je predvsem druga stopnja, vrednotenje zbranih podatkov. Tako kot je potreben meter za merjenje in se seveda ne da delati brez standardov in kriterijev, tako je potrebno vedeti pri posameznem dejavniku za dobrobit človeštva, koliko ga potrebujemo in kakšen mora biti. Vroom, M. (1972, *Krajinsko planiranje*, 5 zbornik mednarodnega simpozija Ljubljana, Katedra za krajinsko arhitekturo in vrtinarstvo Biotehnične fakultete) ugotavlja, da McHarg v svoji knjigi netočno postavlja, da obstajajo prave vrednote naravnih dejavnikov in na osnovi teh vrednot prihaja do številnih kart primerčnosti za posamezne namene. Razumljivo je zelo koristno vedeti, da nekaterim območjem v določeni krajini manjka naravne primerčnosti za nekatere razvojne smeri. Vendar moramo v procesu planiranja skoraj vedno sprejeti odločitve o lokaciji novega razvoja, ki je v nasprotju z obstoječimi dejavnostmi kot tudi z naravnimi primernostmi. V takih primerih je torej mnogo bolj pomembno vedeti, kakšen vpliv bodo imeli novi posegi v krajini in katere ukrepe bi morali in katere lahko storimo zato, da bi preprečili navzkrižja. McHarg nam ne daje odgovora. Njegove karte primerčnosti se končajo na mrtvi točki, kar vodi ravno k tistim samovoljnim odločitvam, ki se jim skuša izogniti.

Kljub upravičenosti teh očitkov vendar ne moremo oporekati McHargu, da je opravil pomembno, da ne rečemo celo pionirsko delo na tem področju. Ze s tem, da je knjiga razburila duhove, je v veliki meri dosegla svoj namen.

Milan Orožen Adamič