

Postsocialistična obnova

Narava avtocestnega projekta

Prav nič ne preseneča, da se je tudi "postsocialistična obnova" začela z velikim gradbeniškim zagonom. "Umetnost zidave" (Rotar, 1981) pač na najbolj čutno nazoren način označuje in uvaja "novo" dobo.¹ Dejstvo, da gre pri slovenskem projektu stoletja za dokončanje avtocestnih načrtov, ki so nastali že pred desetletji, v najboljših letih prejšnjega sistema, stvari ne spreminja. Ponovni zagon avtocestnega projekta kaže pripravljenost in sposobnost novega režima uresničiti tisto, česar prejšnji ni bil sposoben. Graditev postsocializma se torej dokaj logično začne v točki, kjer je "socialistična" modernizacija opešala oz. ostala na pol poti.² Navezava na neuresničene obete socialistične modernizacije, tj. dokončanje že pred desetletji zastavljenih načrtov pomembno določa celotno zgodbo.³ Pospešena dograditev avtocestne mreže je potemtakem zamudniški modernistični projekt, ki se dobro vklaplja v hlastno postsocialistično lovljenje izgubljenega časa.

Tako obsežen gradbeniški projekt torej še zdaleč ne zadeva zgolj "umetnosti zidave", in zato je potrebno ustrezno razširiti tudi zorni kot opazovanja in analize. V prvi vrsti ga je mogoče interpretirati kot preverjeno zanesljiv legitimizacijski projekt, kar je nedvomno zelo dobrodošel prispevek h konsolidaciji novega režima. Če pogledamo na avtocestni projekt s tega zornega kota, se nam nakažejo številne "funkcionalne" razlage smiselnosti koncentriranih gradbeniških naporov, povezanih s

¹ Sposobnost ustvarjanja "umetne narave" je bila od nekdaj priljubljena metoda dokazovanja operativne sposobnosti konkretnega režima. Ilustracij ne manjka in ni jih treba iskati v zgodnjih civilizacijah, čeprav so npr. egipčanske piramide v ta namen nadse primerne. Fraza "graditev socializma" zatorej ni bila zgolj obrabljena metafora, temveč je pomenila dobesedno konkretizacijo zgodovinskega projekta, tj. fizično ustvarjanje novega (prostora).

² Spomnimo se "cestne afere", ki je sklestila graditeljske oz. avtonomistične ambicije "liberalne" politične garniture iz začetka sedemdesetih let.

³ *Slovenske krščanske demokrate, ki si "lastijo" zasluge za slovenski cestni "križ", je na to dejstvo slikovito opozoril J. Černivec (1994).*

⁴ *Kljub naraščajočemu skepticizmu mnogo avtorjev argumentirano zagovarja tezo, da je demonstracijski učinek zahodne modernizacije na vzhodu vsaj na začetku popolnoma zaslepil, tj. onemogočil kritično distanco do modernističnega razvoja (Sztompka, 1993; Geneva, 1994; Mich-nick/Habermas, 1994; Hobsbawm, 1994).*

travmatičnimi posegi v naravno in bivalno okolje. Čeprav se sliši kar precej obrabljeno, pa je vendarle smiselno interpretacijo kontekstualnih dimenzij tega projekta neposredno navezati na praktično in simbolno središčno vlogo avtomobila oz. avtomobilizma (*automobility* – Huttman, 1989) v modernih prostorsko vedno bolj dinamičnih družbah. Individualistična "prometna filozofija" prav gotovo spada med najbolj popularne "pridobitve" modernizma. Infrastrukturni sistemi, ki omogočajo prostorsko svobodo in realizacijo t.i. "pleasure principa" (Jones, 1987), imajo zato v modernih (večinskih/populističnih) sistemih zelo pomembno legitimizacijsko funkcijo.

S tega širšega vidika ima torej gradnja avtocest nedvomno večrazsežnostno racionalno logiko. Ker pa gre v konkretnem primeru vendarle za zamudniški modernizacijski projekt, se soočimo s "problemom", ki je bil "pionirjem" modernizacije prihranjen. Zamudniki poznajo oz. imajo možnost spoznati tudi manj ugodne "stranske učinke" že izvedenih modernizacijskih projektov. Omogočen ji je nekakšen "pozitiven eklekticizem", tj. sprejemanje pozitivnih modernizacijskih inovacij in omejevanje poznanih, nedvomno manj zaželenih ekoloških posledic dinamičnega modernizacijskega razvoja. Skratka, zamudniki imajo to prednost, da se lahko učijo na napakah "pionirjev". Če bi bil postsocializem sposoben, kljub nestabilnim in kaotičnim tranzicijskim procesom, uveljaviti princip pozitivne eklektične selekcije, bi bila to lahko ena ključnih strateških prednosti zapoznele modernizacije.

Samo po sebi se nam torej zastavi vprašanje, ali slovenski gradbeniški projekt stoletja dopušča intervencije, ki bi spodbujale eklektično združevanje "pleasure in reality principa" (Jones, 1987), tj. dograditev moderne (avto)cestne mreže ob minimiziranju nezaželenih stranskih učinkov delovanja (avto)cestnega prometnega sistema. Eno osnovnih vprašanj je torej, ali zaka-snela modernizacija (avto)cestnega sistema v postsocializmu lahko selektivno kritično upošteva izkušnje tovrstnih že izvedenih modernizacijskih projektov.

Splošne razmere v postsocializmu takšnemu temeljitemu razmisleku prav gotovo niso naklonjene.⁴ Zgodovinski dogodki po padcu berlinskega zidu so (začasno) vsilili prepričanje, da so vsi temeljni problemi moderne rešeni (Fukuyama, 1992) in da družbam, ki še niso modernizirane, ne preostane drugega kot prenos "razvitih" družbenih institucij in principov delovanja v svoje okolje (Sztompka, 1993). Na tem mestu se ne bom spuščal v temeljito kritiko takšnega prepotentnega, vendar vplivnega in zelo razširjenega poenostavljanja. Pri obravnavi velikih posegov v prostor pa se zdi nujno potrebno problematizirati vsaj ekološko (okoljevarstveno) razsežnost "dokončanja zgodovine". Na osnovi obsežne evidence je mogoče dokaj

zanesljivo sklepati, da prav ekološka razsežnost modernističnega razvoja prepričljivo izpostavlja krhkost teze o koncu zgodovine.

Tudi zaradi tega, ker se dokončanje slovenskega (avto)cestnega sistema dogaja v hiperkompleksnem tranzicijskem obdobju, je stopnja kritične presoje ekološko zelo občutljivega posega manjša, kot bi bilo sicer zaželeno. Projekta ni mogoče opazovati in analizirati zgolj kot obsežen gradbeniški poseg v prostor, niti zgolj kot modernizacijo cestne mreže. Nanj se prav zaradi nestabilne prehodnosti obdobja veže še več drugih aktualnih družbenih in političnih vsebin, kar povečuje neprepričljivost enodimenzionalnih interpretacij.

Prav zaradi teh navezav je avtocestni projekt mogoče opazovati in raziskovati kot paradigmatični postsocialistični projekt, ki dovolj transparentno nakazuje nekatere osnovne značilnosti in pomanjkljivosti idealizirane moderne paradigme. Največji projekt "nove dobe" pove veliko o postsocializmu, slovenskem predmodernizmu oz. tradicionalizmu, odnosu do Evrope in na prvem mestu o realni stopnji ekološke senzibilnosti in odzivnosti na Slovenskem. Analiza zamudniške modernizacije (avto)cestnega sistema omogoča torej vpogled v mehanizme, ki preprečujejo oz. otežujejo ekološko kritično dopolnitev modernizacijske paradigme. V določenem smislu je aktualno opazovanje vzpostavljanja modernizacijskih mehanizmov vpogled v "preteklost", tj. v zgodovino, ki se je že zgodila.

Ta teza bi seveda zahtevala obsežno obdelavo in argumentacijo. V tem tekstu si zastavljam skromenjši cilj. Odgovoriti

*Oblikovanje panoja in foto:
Mizz art – Živo Zeleni.*



poizkušam na vprašanje, zakaj tak gigantski poseg v "krhki slovenski prostor" ne sproži pomembnejše razprave o mnogostranskih (pozitivnih in negativnih) učinkih. Zakaj smo soočeni z domala "neizbežnim" transferjem cestnoprometne modernizacije "v paketu", z vsemi "plusi in minusi". Analiza splošnega (javnomnenjskega) odnosa do največjega modernizacijskega infrastrukturnega posega v prostor nakazuje majhne možnosti eklektične, tj. selektivne postsocialistične modernizacije. Zasnove sicer obstajajo, vendar pa se je izkazalo, da je vsaj v prvih letih tranzicije nerealno pričakovati, da bi modernizacijski procesi v postsocializmu lahko vključevali tudi radikalnejše (ekološke) korekcije. Kljub nazornim problematičnim točkam "demonstracijski" učinek "zahodne modernizacije" v tranzicijskih deželah učinkovito preprečuje kritičnoanalitični odnos do velikih in dolgoročno usodnih razvojnih infrastrukturnih projektov.

To je osnovni razlog, zaradi katerega tudi slovenski avtocestni projekt ne sproža prav veliko relevantnih pomislekov oz. mobilizacij. S tem seveda ne zanikam, da kritik ni, temveč da tudi najbolj utemeljene pripombe na javnomnenjski ravni ne dosegajo praga, ki bi bil potreben, da bi se sprožile radikalnejše spremembe oz. dopolnitve že sprejetega načrta. Zdi se celo, da se v Sloveniji motivacija obstoječih in tudi v javnomnenjskih raziskavah registriranih ekoloških pomislekov napaja bolj iz predmodernih, še vedno tradicionalistično utemeljenih vrednot kot pa iz v svetu naraščajoče postmoderne ekološke senzibilnosti. Zaradi tega za sedaj obstajajo majhne možnosti, da bi se pojavila vplivna alternativna razmišljanja, predlogi ali celo gibanja, ki bi bila sposobna sinergetsko združevati nedvomno potrebno modernizacijo (avto)cestnega sistema z ekološko kritičnimi dopolnitvami obsežnih in velikokrat neizbežno grobih posegov v (naravni in bivalni) prostor.

Simbolna integracijska razsežnost avtocestnega projekta je po mojem mnenju zelo pomembna, bistveno bolj, kot se zdi na prvi pogled, in bistveno bolj kot je mogoče izluščiti z analizo javnega diskurza o gradnji avtomobilskih cest v Sloveniji. Zdi se, da na tej ravni obstaja temeljni konsenz med vsemi glavnimi akterji postsocialistične "prenove". Avtocestni konsenz je še toliko pomembnejši glede na siceršnjo notranjo razklanost oz. razdrobljenost političnih interesov in delovanja v postsocialističnem obdobju. Graditev avtocest je eno redkih stabilizacijskih sider, pri katerem je dosežena tolikšna stopnja interesnega soglasja, da se zdi projekt zelo varno utirjen.

Prav zaradi te, za postsocializem tako redke "ubranosti", se zdi avtocestni projekt primeren tudi za širšo razpravo o značilnostih sedanje postsocialistične modernizacije. Mnogi dosedanji poizkusi se namreč niso prebili preko parcialnih ugotovitev, ki se stikajo zgolj v najbolj splošni oceni, da je tranzicija zelo oz.

preveč kompleksen proces, da bi ga bilo mogoče racionalno koordinirati (več o tem v: Kos, 1994). Avtocestni projekt pa nedvomno kaže, da tudi v tako kaotičnih prehodnih družbenih razmerah obstajajo področja ujemanja in skladnosti, če že ne kar enotnosti interesov. Dejstvo, da je visoka stopnja poenotenja dosežena pri tako obsežnem gradbeniškem modernizacijskem posegu v prostor, pa samo po sebi postavlja to panogo v "privilegiran" položaj oz. utemeljuje posebno vlogo "praks zidave" pri vzpostavljanju in konsolidaciji novih družbenih ureditev.

Nastajanje grajenega okolja, ustvarjanje "umetne narave" kot legitimizacijska praksa je še zlasti pomembna v ti. "prehodnih obdobjih", ko so novemu režimu potrebni čim konkretnjši fizično realno zaznavni učinki novega družbenega reda. V kaotičnih visokokompleksnih in zatorej netransparentnih družbenih situacijah "fizična graditev nove družbe", novih prostorskih struktur še vedno deluje klasično, kot uspešen stabilizator, ki ima blagodejne učinke na druga področja življenja v tranziciji. V nepreglednih družbenih razmerah enostavna dojemljivost fizičnih struktur omogoča hitro identifikacijo in enostavno kalkulacijo novih "pridobitev". Gradbeniški projekt, ki nedvoumno prispeva k realizaciji dolgo časa omejevanih, vendar intenzivno prisotnih želja, je zelo primeren za to "pomirjevalno" funkcijo. Celovitejša analiza oz. ocena projekta, ki zajame opaznejše kontekstualne učinke, se ne more izogniti simbolno integrativnim funkcijam projekta. Avtocestni sistem naj bi končno tudi fizično združil "zedinjeno Slovenijo", tj. povezal celoten prostor nove države, omogočil boljšo prehodnost slovenskega prostora, odprl novo družbo navzven, jo trdno povezal z evropskim prostorom; predvsem pa dal močno infrastrukturno podporo nadaljnjemu razvoju "avtomobilije" (Huttman, 1989) v deželi.

Nedokončana oz. delna modernizacija prometnega sistema je v zadnjih desetletjih socialistične razvojne faze privedla do precejšnjega nesorazmerja med stopnjo avtomobilizacije⁵ in slabo infrastrukturno opremljenostjo. Ne da bi se spuščali v temeljito preučevanje, je tudi ta nesorazmerja nemogoče pojasniti zgolj endogeno, tj. zgolj z analizo funkcioniranja prometnega sistema. Pritegniti je treba tudi eksogene "ideološke" komponente.

Začel sem s tezo, da praksa zidave presega ozko disciplinarno gradbeniško področje.⁶ Še bolj je mnogostranskost oz. "presežek" funkcij in pomenov očiten v širokem razponu na avtomobilizem vezanih praks. Razvoj avtomobilizma zajema mnoge spremljevalne dejavnosti, ki zavzemajo posebno mesto v modernizacijskem procesu. Povsem nezadostno ga je torej obravnavati zgolj kot funkcionalno izdiferenciran transportni sistem. Nanj se vežejo vzporedne realne in simbolne vsebine, ki jih ni mogoče ozko funkcionalno umestiti. Avtomobilizem v

⁵ Stopnja motorizacije v Sloveniji je 3,3 prebivalca na osebno vozilo. V razvitih zahodnoevropskih državah pa je ta stopnja 2 do 3 prebivalci na osebno vozilo. (Vir: Stat. letopis, 1993.)

⁶ To tezo je že pred leti ustrezno argumentiral B. Rotar (1981).

⁷ *Na avtomobilsko industrijo je vezanih ca. 10-15% delovnih mest v razvitih modernih družbah. O centralnosti avtomobila v modernih družbah oz. o prometni odvisnosti vsakdanjega življenja od avtomobila je bilo v preteklosti povedanega že veliko (Mumford, 1988; Huttman, 1989; Fairlie, 1991; etc.).*

⁸ *Demonstracijski učinek je tako močan, da spreminja celo "normalni" prioritetni vrstni red zadovoljevanja potreb (Sztompka, 1993).*

najširšem pomenu je mnogo več kot zgolj transport ljudi in blaga. Mogoče je govoriti o dominantnem življenjskem stilu, tj. o specifični modernistični socialno kulturni praksi (Mumford, 1988; Huttman, 1989; Fairlie, 1991).

Navezave so zaradi tega številne, in čeprav so zelo očitne, so velikokrat podcenjene. Zgoščeno jih je mogoče strniti v ugotovitev, da spada "avtomobilčnost" modernih družb med najbolj popularne dosežke modernistične tehnologije oz. modernih družb nasploh. Ta teza se zdi morda že nekoliko zastarela in obrabljena, vendar pa je zlasti za analizo postsocializma še kar uporabna (Sztompka, 1993; Nowicki, 1994). Pomembnost avtomobilističnega podsistema je mogoče ilustrirati z ekonomskimi in socialnimi indikatorji.⁷ Na avtomobilizem je naravnani moderni življenjski stil, v razvitih modernih družbah pa ima tudi zelo močan "demonstracijski učinek" (Bocock, 1993), ki učinkovito določa aspiracije v predmodernih oz. polmodernih okoljih, torej tudi v postsocializmu.⁸ Skratka, avtomobilizem ima toliko dodatnih funkcij in pomenov (Fairlie, 1991: 234), da je govoriti o njem kot zgolj "transportnem" sredstvu lahko tudi zavajajoče. Zadovoljstvo oz. užitek, ki ga nudi imeti avtomobil, lahko presega funkcionalno učinkovitost avtomobila kot transportnega sredstva.

Prav zaradi te večpomenske uporabnosti je postal avtomobil eden središčnih objektov (subjektov) populistično naravnanih modernih družb. Populizem pa je v modernih družbah nujen in samoumeven način delovanja. Princip "večinskosti" neizbežno sili v to smer in zato je velike pozornosti deležen vsak pojav, ki lahko doseže populistično raven. Skrivnost modernistične uspešnosti je dejansko v pravočasni registraciji in skrbnem obvladovanju populističnih potencialov.

Projekt torej, ki združuje legitimizacijski potencial graditeljstva in individualistični (avtomobilistični) užitek, postane v populističnem modernizmu nezaustavljiva kombinacija. Prvi učinek deluje na simbolni ideološki ravni, drugi pa na vsakodnevni pragmatično hedonistični ravni. Prvi je povzdignjen v neizbežno razvojno nujnost, drugi pa dela to nujnost sprejemljivo in celo zaželeno.

Takšna kombinacija pa je še dodatno nezaustavljiva v razmerah, ki so značilne za postsocializem. Ta "prehodna družbena formacija" je utemeljena prav z dejstvom, da predhodna ni bila sposobna trajno zagotavljati "populističnih" rešitev. Zato je seveda povsem logično, da projekt, ki obeta hitro uresničitev enega najbolj zaželenih ciljev, ne more naleteti na resno kritiko, ne glede na morebitno utemeljenost argumentacije.

Povsem konkretno: ker močno prevladujejo predvidevanja, da slovenski avtocestni projekt uresničuje mnoge populistične investicije v "novo dobo" in ker je močno podprta tudi ocena,

da lahko v relativno kratkem času res privede do povsem otipljivih rezultatov, je projekt dejansko obsojen na skoraj konsenzualno podporo, pomisleki, dopolnila in celo dobronamerne kritike pa na marginalizacijo.

Če strnem: zaradi nedvomne legitimizacijske vloge gradbeništva in zaradi prevladujoče populistične (avtomobilistične) naravnosti modernizma je zgodba o nastajanju avtocestnega sistema v Sloveniji praktično že napisana. Ni dovolj močnega dejavnika, ki bi bil sposoben korenito vplivati na začrtani tok dogajanja. Kot sem poizkušal izpostaviti, je osnovni razlog preprost: v populističnem modernizmu je zelo težko sprejemati nepopularne ukrepe. Še zlasti pa je takšno ravnanje malo verjetno v nestabilnih kontingenčnih procesih konsolidacije novonastajajočih postsocialističnih modernizmov.

Analize javnomnenjskega odnosa⁹ do slovenskega avtocestnega projekta to tezo močno podpirajo.

Primerjava pogostosti miselnega ukvarjanja z avtocestno problematiko in drugimi pomembnimi (oz. pomembnejšimi) temami pokaže, da je problematika "gradnje avtocest" zelo prisotna v splošni javnomnenjski zavesti oz. da po pomembnosti ne zaostaja za temeljnimi družbenimi vprašanji. Analiza javnega mnenja kaže, da je mogoče z veliko mero verjetnosti potrditi visoko stopnjo legitimnosti oz. upravičenosti projekta.

Večinsko javno mnenje podpira tudi glavne smeri poteka novih avtocest, čeprav relativno slabo poznavanje načrtovanih smeri relativizira to podporo. Omembe vredna je ugotovitev, da nestrinjanje z osnovnimi smermi komaj preseže desetino populacije. Pri opredeljevanju o prioriteth smereh gradnje sta na prvih dveh mestih oba "severna" kraka. Glede na javno mnenje bi bilo potrebno najprej zgraditi severovzhodni "štajerski" krak, potem severozahodni "gorenjski" krak. Jugozahodni "primorski" krak je na tretjem mestu, najnižja prioriteta pa je bila izmerjena za jugovzhodni "dolenjski" krak. Takšen vrstni red se ujema s splošnimi aktualnimi zunanjepolitičnimi preferencami in tako potrjuje nedvoumno kontekstualno določenost javnomnenjskega odnosa do avtocestnega projekta.

Avtocestne prometne povezave naj bi predvsem a) izkoristile dobro prometno lego Slovenije in b) povezale slovenske kraje in pokrajine. Ta cilja sta za splošno javno mnenje najpomembnejša in iz tega pričakovanja črpa avtocestni projekt največ legitimnosti. Opazna je tudi solidarnost s prebivalci tistih predelov Slovenije, ki so prometno že sedaj podpovprečno opremljeni in bodo po dograditvi avtocestnega projekta relativno še v slabšem položaju.

Pomisleki so sicer relativno močni, vendar v primerjavi s pozitivnimi pričakovanji praviloma šibkejši. Med temi strahovi je najizrazitejši "strah pred tuji" oz. bojazen pred preveliko

⁹ Ugotovitve temeljijo na reprezentativni javnomnenjski raziskavi, ki se je ukvarjala z odnosom slovenskega javnega mnenja do avtocestnega projekta, ki sta jo v začetku novembra 1994 izvedla Center za prostorsko sociologijo in Center za raziskovanje javnega mnenja pri Raziskovalnem inštitutu Fakultete za družbene vede v Ljubljani. Raziskava omogoča primerjavo med splošnim reprezentativnim javnim mnenjem in mnenji neposredno prizadetih, tj. tistih, ki stanujejo v bližini bodočih avtocestnih tras.

podreditvijo tujim prometnim in ekonomskim interesom. Posredna kritika projekta pa najbolj izstopi z močno zastopanim stališčem, da bi bilo pametneje graditi počasneje.

Ekološki zadržki so relativno zelo pomembni za približno četrtino vprašanih. Vendar pa stališča o alternativnem okoljevarstveno primernejšem železniškem prometu povedo, da je proavtomobilistična prometna usmeritev za večino prebivalcev Slovenije povsem nevprijetna. To se zlasti jasno pokaže pri dajanju prednosti dograditvi avtocest pred modernizacijo železnic ter pri pristajanju na poseben vir financiranja gradnje avtocest oz. nesprijemanju podobnega vira za posodobitev železnic. Najbolj splošna stališča kažejo torej visoko naklonjenost do avtocestnega načrta. Odklonilna stališča so v manjšini in ne presegajo četrtine vprašanih.

Iz razvrščanja večjega števila meril po pomembnosti je mogoče sklepati, da javno mnenje z varstvom naravnega okolja večinoma razume varstvo kmetijskih zemljišč in da "varovanje neokrnjene narave" in "varovanje bivalnega okolja" zavzema nižje mesto kot nekateri izrazito prometno funkcionalni kriteriji.

Naravno okolje je v javnomnenjski zavesti vrednota, potrebna visoke zaščite predvsem kot vir (*resurs*), ki je nujno potreben za človekovo življenje. Rezervati pitne vode in kmetijska zemljišča so tako najbolj potrebni varovanja. Javno mnenje

Oblikovanje panoja in foto:
Mizz art – Živo Zeleni.



zahteva tudi visoke standarde zaščite bivalnega okolja, manj pa je zavzetosti za zaščito tistega naravnega okolja, ki po javnomnenjskih predstavah ni v neposredni povezavi z življenjem ljudi. Vendar pa so ekonomska merila tudi v ozadju vrednotenja okoljskih kvalitiet. Sama narava je najpogosteje obravnavana antropocentrično oz. ekonomistično, tj. predvsem kot bogastvo, gospodarski vir.

Visok legitimizacijski pomen projekta potrjujejo zlasti ugotovitve, da stopnja zaupanja v institucije in skupine, ki so najbolj odgovorne za projekt, izrazito presega stopnjo nezaupanja. Primerjava med posameznimi skupinami je najbolj ugodna za strokovnjake in gradbeno operativo, pa tudi vladne institucije dosegajo visoko stopnjo zaupanja. V razmerah naraščajočega skepticizma na praktično vseh področjih je takšna ugotovitev nedvomno še pomembnejša.

Kritičnost ljudi se po pričakovanju zaostri pri finančnih zadevah. Dvom v odgovorno gospodarno ravnanje z velikimi finančnimi sredstvi povzroča relativno največ pomislekov. Večina sicer verjame, da se z "denarjem ravna pametno", vendar pa delež izrazito nezaupljivih precej presega delež povsem zaupljivih. Ne glede na pričakovan skepticizem na tem področju je takšen rezultat vreden pozornosti. To ugotovitev lahko povežemo z večinskim mnenjem, da informiranje o pomembnejših zadevah pri avtocestnem projektu ni dovolj izčrpno in jasno.

Relativno močno nezaupanje se pokaže tudi pri mnenjih o načinih obravnave najbolj prizadetih ljudi, tj. lastnikov nepremičnin na trasah in ob njih. Opaziti je mogoče precejšnjo stopnjo solidarnosti zaradi domnevne neustrezne obravnave in precejšnjo podporo večji odločevalski vlogi teh ljudi. Kljub solidarnosti do tistih, ki se bodo morali preseliti, pa so relativno močno zastopana tudi mnenja, da pri teh vprašanjih ne gre zgolj za eksistenčna človeška vprašanja in okoljevarstvene dileme, pač pa tudi za pogajalsko taktiko ene strani v postopku odkupovanja zemljišč.

Odnos do avtocestnega projekta naj bi bil po predvidevanjih različen, v veliki meri odvisen od dejanskih neposrednih in posrednih koristi, ki jih projekt prinaša za celoten slovenski prostor, pokrajine, lokalne skupnosti in posameznike. S tega vidika so posebej zanimiva stališča ljudi, ki živijo na lokacijah, kjer je gradnja načrtovana v najbližji prihodnosti.

Pomembna je ugotovitev, da prebivalci teh območij dajejo relativno večjo podporo načrtovani gradnje, kot pa je ugotovljeno povpreče podpore projektu na nacionalni ravni. Ta podpora ima pomembno težo in potrjuje domnevo, da je avtocestni projekt večinsko obravnavan kot pozitivna modernizacijska pridobitev.

Osnovni tok javnomnenjskega razpoloženja do avtocestnega projekta je torej dokaj jasno razpoznaven. Večina priznava

upravičenost, celo nujnost tega projekta, delež zavračanja je na splošni ravni zelo nizek. Analiza serije mnenj in stališč pokaže tudi, da je pri približno 20-25% delež javnosti bolj kritičen kot večina in da se pri vprašanih, ki zadenejo ob tradicionalne vrednote, kot je "dom in zemlja", ta delež še dvigne. Kljub temu pa je mogoče trditi, da je na nacionalni ravni avtocestni projekt javnomnenjsko povsem zanesljivo podprt, prav tako pa tudi na neposredno prizadetih lokacijah.

To splošno oceno potrjujejo tudi ugotovljene relativno majhne razlike v stališčih in odnosu do avtocestnega projekta glede na osnovne socialno demografske razsežnosti (starost, izobrazba, socialni položaj, politična usmerjenost). Analiza daje osnovo za sklepanje, da srednja aktivna generacija relativno bolj podpira projekt, pri mlajših je mogoče opaziti več okoljevarstvenih pomislekov, pri starejših pa je zaznaven odpor, ki ga je mogoče pojasnjevati s splošnim odklonilnejšim odnosom starejših do "velikih novosti". Nedvomno pa je zanimivo, da so višje izobraženi na več točkah relativno manj kritični oz. relativno bolj podpirajo avtocestni projekt. V povezavi s tem zasluži pozornost tudi ugotovitev, da višje izobraženi dajejo ekonomskim kriterijem manjši pomen kot nižje izobraženi.

Čeprav je mogoče z analizo ugotoviti rahlo politično določeno odnosa do avtocestnega projekta (nezaupanje v vlado in politiko na sploh se prenaša tudi na nezaupanje do projekta), pa analiza pokaže, da odnos do avtocestnega projekta, prometa in varstva okolja še najbolj določa "življenjski" slog. Razlike v vrednotenju so najizrazitejše glede na "individualno vozniško prakso". Nevozniki in tisti, ki relativno malo "uporabljajo ceste", se v tem pogledu precej razlikujejo od ljudi, ki prevozijo dvajset in več tisoč kilometrov na leto.

Analiza javnomnenjskih stališč torej nedvomno potrjuje, da so avtoceste na projektivni ravni, tj. kot glavni modernizacijski postsocialistični projekt splošno sprejete. Vsaj za sedaj pomembnost različnih, predvsem okoljevarstvenih zadržkov ni tolikšna, da bi ogrozila optimistična pričakovanja. Opazna je sicer zbežanost oz. neuskajenost med željami in bolj ali manj razvidnimi negativnimi posledicami uresničitve teh želja. Vendar pa je mogoče dokaj zanesljivo sklepati, da razen pri manjšini ta dvom še ne povzroča velikih pretresov ali celo šokov.

Vsaj toliko kot o samih avtocestah ugotovljena javnomnenjska stališča povedo tudi o realnem dometu ekološke senzibilnosti slovenske populacije. Večinska zavest je izrazito, skoraj izključno antropocentrično naravnana, tj. usmerjena bolj v ščitenje okoljskih vrednosti in manj v vrednote, ki (še) nimajo izračunljive ekonomske vrednosti. Varstvo kmetijske zemlje, prizadevanje za boljšo prometno varnost, nezaupanje v porabo denarja in strah pred prevlado tujih prometnih interesov so

najpomembnejši motiv kritičnih pomislekov do avtocestnega projekta. Res je, da ima tudi prizadevanje za varovanje okolja precej podpore, vendar pa je pri veliki večini tovrstna kritika podrejena funkcionalno pragmatičnim kriterijem dokončanja avtocestnega sistema.

Zdi se torej, da analiza splošnega odnosa do tega modernizacijskega projekta dokaj nedvoumno potrjuje monopolno pozicijo dveh sklopov legitimizacijskih praks, ki zasedata skoraj celoten interpretacijski prostor in učinkovito marginalizirata alternativne poglede in pobude v zvezi z modernizacijo cestnoprometnega sistema v Sloveniji.

Drago Kos, dr. sociologije, docent na Fakulteti za družbene vede v Ljubljani.

LITERATURA

- BECK, U. (1992): **Risk Society –Towards a New Modernity**, Sage, London.
- BECK, U., GIDDENS, A., LASH, S. (1994): **Reflexive modernization**, Polity Press, Cambridge.
- CATTON, W. R. (1987): "Zmogljivost okolja in meje svobode" v: **Teorija in praksa**, št. 3/4, Ljubljana.
- CIFRIČ, I. (1989): **Socijalna ekologija**, Globus, Zagreb.
- FAIRLIE, S. (1991): "Quotas Against the Great Car Economy" v: **The Ecologist**, zv. 21, št. 6, nov./dec. Dorset.
- GANTAR, P. (1990): **Sociološka kritika teorij planiranja**, FDV, Ljubljana.
- GENEV, N. (1994): **Transformation Risks: Structure and Dynamics**; referat predstavljen na konferenci Social Science Information Needs and Provision in a Changing Europe, 11.-13. 11. 1994, Berlin.
- GIDDENS, A. (1990): **The Consequences of Modernity**, Polity Press, Cambridge.
- GRUEN, L. & JAMIESON, D. (1994): **Reflection on Nature**, Oxford University Press.
- HABERMAS J., MICHNIK, A. (1994): "Germany and the East" v: **New Left Review**, št. 203, London.
- HOBSBAWM, E. (1994): "Nova grožnja zgodovini" v: **Razgledi**, 4. 3. 1994.
- HUTTMAN, J. (1989): **World Automobility in the Global Environment**, referat na konferenci: ECOSOS, Videm, Italija.
- JONES, A. (1987): "The violence of materialism in advanced industrial society: an eco-sociological approach" v: **The Sociological Review**, zv. 35, št. 1, London.
- KIRN, A.(ur.) (1991): **Ekologija –ekonomija –entropija**, Maribor.
- KOS, D. (1993): **Racionalnost neformalnih prostorov**, FDV, Ljubljana.
- KOS, D. (1994): **The Hypercomplexity of the transition**, referat, predstavljen na XIII. Sociološkem kongresu v Bielefeldu.
- MUMFORD, L. (1988): **Grad u historiji**, Naprijed, Zagreb.

- “Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji”,
Poročevalec Državnega zbora Republike Slovenije, št. 30,
Ljubljana.
- NIJKAMP, P. & PEERELS, A. (1994): **Sustainable Cities in Europe
Earthscan**, London.
- NOWICKI, M. (1994): “The Challenge of Sustainable Production and
Consumption in the Countries of Central Europe” v: **Sustainable
Consumption**, Oslo.
- O’CONNOR, D. (1994): **Managing the Environment with Rapid
Industrialisation: Lessons from the East Asian Experience**,
OECD, Paris.
- PEPPER, D. (1993): **Eco-socialism (From deep ecology to social
justice)**, Routledge, London, New York.
- ROTAR, B. (1981): **Pomeni prostora (Ideologije v urbanizmu in
arhitekturi)**, DE, Ljubljana.
- SIMMONS, G. (1993): **Interpreting Nature-Cultural Constructions of
the Environment**, Routledge, London.
- SZTOMPKA, P. (1993): “Civilizational Incompetence: The Trap of Post-
Communist Societies” v: **Zeitschrift fuer Soziologie**, Jg. 22, Heft
2, Stuttgart.
- TOŠ N., GANTAR, P., KOS, D. (1993): **Ekološke sondaže**, FDV,
Ljubljana.
- WARDE, A. (1990): “Introduction to the sociology of consumption”
v: **Sociology**, zv. 24, št. 1, feb.