

Plansko gospodarstvo

Ko sem končeval obvezno šolanje, je bila naša bratska država že v globoki krizi in so nas veselo učili samoupravljanja s temelji marksizma. Mlada profesorica nam je predavala tako goreče, da smo ji verjeli in šli s to mislijo v življenje. Ampak življenje ni pravljica in treba ga je živeti v realnem času. Kriza je bila huda, inflacija spiralna, vendar so šolstvo, zdravstvo, kultura in podobno delovali na zavidljivi ravni. Le gospodarstvo je šepalo, ker so ga vodili in planirali politiki. Načrtovali so ga tako, da smo imeli v tistem času na voljo samo nekaj avtomobilov. Na prvih dveh mestih sta kraljevala golf in jugo. Oba so proizvajali v naši državi, prvega v sarajevskem TAS-u in drugega v beograjski Crveni zastavi. Proizvodnja je tekla dan in noč, povpraševanje pa daleč presegalo ponudbo. Zato je bil na tedanjem avtomobilskem trgu dve leti star golf dražji od novega, ker si ga dobil takoj. Novega si dobil z nekajdnevnim čakanjem v vrsti samo po zvezah in poznanstvih oziroma VIP-sekciji. Krizo smo takrat premagali z združeno željo po nečem novem oziroma po vikend življenju, ki smo ga doživljali samo občasno v sosednji Italiji ali Avstriji. Želeli smo si, da bi postalo del našega vsakdanjika in tudi je. Uspelo nam je in danes, čeprav negodujemo, živimo veliko bolje. Res je, nekateri živijo v revščini, ampak bolje kot takratni obiskovalci Golega otoka. Res je, da je veliko brezposelnih, ampak lahko prosto iščejo delo oziroma si ga ustvarijo. Trideset let pozneje smo spet v krizi in iščemo rešitve za izhod iz nje, na sceni je še vedno ista elita oziroma njen podmladek pa še gospodarstvo bi planirali. Pa ne gre, ker je življenje treba živeti in ne sanjati. Ne znajo, ker se gospodarstvo gradi na dejanjih in ne na lepih besedah. Dobitna kombinacija pa je, ko politika podaljšamo z uradnikom, ki se krčevito bojuje za svoje težko priborjene pravice in si za potrebe svojega obstoja izmišlja zakone in pravilnike, ki jih nihče ne razume, ker so zahtevni ali butasti, večinoma pa oboje.

Prva avtocesta

Na te politike in uradnike se spomnim vedno, ko se peljem po primorski avtocesti. Prva avtocesta pri nas je bila zgrajena v začetku sedemdesetih let med Vrhniko in Postojno, ki nas je rešila zloglasnih Kačjih rid na stari primorski cesti. Verjetno je bila prva tu zato, ker je bila cesta najbolj obremenjena. Skromna logika in ne pretirano visok inteligenčni količnik zadoščata, da lahko predvidevamo potrebo po širitvi avtoceste ravno na tem delu oziroma iz prestolnice proti Primorski. Med Ljubljano in Vrhniko poteka stara primorska cesta skoraj vzporedno z avtocesto. Avtocesta degradira okoliško zemljišče najmanj v dvestometrskem pasu, potem njen vpliv počasi pada. Zemljišče med cestama ni primerno za kmetijsko

produkcijo in bivanje, je pa dobro dostopno za vse vrste vozil, odlično komunalno opremljeno in s petsto ogledi na uro. To zadnje je nekoliko internetna primerjava, ampak tu se pelje več kot petsto avtomobilov na uro in praktično vsak voznik pogleda na oglasni pano ob cesti, sicer jih oglaševalci ne bi tako množično postavljali. Ob ogledih nismo šteli še morebitnih spremljevalcev v osebnih avtomobilih in avtobusov z več potniki. Pa namenoma ne pretiravamo, ker potniki in sopotniki niso vedno tako pozorni na okolico kot vozniki.

Širitev

Letos so gradbinci na odseku Ljubljana–Vrhnika zasadili lopate; kako obetavno, sem si mislil, ko sem se peljal proti morju. Pravočasno so se lotili gradnje tretjega pasu, ki bo razbremenil promet. Odgrnili so zemljo, nasuli predobremenilni nasip in zgradili meteorno kanalizacijo. Gradnja premostitvenih objektov je nekoliko zaostajala za drugimi gradbenimi deli, kar je povsem logičen gradbeni proces. V tej točki, poleti, pa so se sanje tudi zaključile, na gradbišču so začeli rasti temelji, na katere so obešali konstrukcijo. Kaj se dogaja, sem se začel spraševati in vedno znova ugotavljal nesmisle, ki se dogajajo na tem gradbišču in jih lahko preslikamo tudi na raven celotne države.

Protihrupna zaščita

Končno sem dojel, da gradijo protihrupno zaščito, in takoj sem se vprašal, koga ščitijo – lokalno cesto pred hrupom avtoceste ali avtocesto pred hrupom lokalne ceste. Obe sta pomembni, saj ob izrednih dogodkih lokalna cesta prevzame breme avtoceste in nasprotno. Me kar nekoliko spominja na delitev na leve in desne, vmes pa je degradiran prostor. Ampak ta je v naravovarstvenem smislu idealen za razvoj gospodarstva. Ogromno denarja smo že vložili v komunalno infrastrukturo, ki jo je modro izkoristiti. Če ste se peljali po sosednji Italiji, ste verjetno opazili, kako je urbanizem ob avtocesti predvidel industrijsko cono. V njej so vzdolž avtoceste industrijski, poslovni, obrtni in drugi objekti, ki se napajajo z lokalne ceste, vidni pa so na avtocesto. Razstavni eksponati tamkajšnje industrije so bolj ali manj lično razporejeni ob avtocesti, oboji pa dosežejo namen: opaženi so. Na koncu pa so zgrajeni industrijski objekti ob avtocesti odlična protihrupna zaščita za preostali urbanizirani prostor ali kmetijske površine.

Vrednost degradiranega zemljišča

Zemljišče med cestama je vredno več kot zemljišče, na katerem stoji cesta, in manj kot tisto, kjer bi lahko postavili kakršen koli objekt s poljubno namembnostjo, dejansko vrednost naj

pokaže trg. DARS bi lahko zemljišča odkupil v javnem interesu in ne v imenu ljudstva. Na zemljiščih, predvidenih za širitev ceste v bližnji prihodnosti, bi dovolil spremljajočo dejavnost, osnovna dejavnost in gradnja objektov pa bi bili dovoljeni na delu, kjer bi se lahko avtocesta širila šele po izteku življenjske dobe industrijskih objektov. Trenutno nepotrebna zemljišča bi se ponudila trgu s stavbno pravico za obdobje, v katerem niso potrebna, po izteku pa bi se spet odločali, ali so potrebna za širitev ceste ali podobnega infrastrukturnega objekta. Ta zemljišča z vsemi dobrimi lastnostmi po ugodnih cenah bi ogromno pripomogla k vnovičnemu zagonu gospodarstva, poraba javnih sredstev pa bi bila bistveno nižja kot pri gradnji protihrupne zaščite. Najpomembnejše pa bi bilo sporočilo države, da nam skuša pomagati, da ustvarja dobre in enakovredne razmere za gospodarjenje. Vendar naj se država tu ustavi; od tod naprej je prostor za gospodarstvo. Politiki, umaknite roke iz kozarca marmelade, uradniki, ne utrujajte z nesmiselnimi predpisi, ki jih ni mogoče izvajati. Gospodarstvo pa naj pokaže svoje poslanstvo; dobri bodo rasli, zaposlovali, plačevali davke in prispevke, slabi pa propadli. Iz vsakega srednje velikega propadlega podjetja zraste nekaj novih in ne bojmo se tega, to je normalno in generira razvoj.

Evropska sredstva

Tudi evropski denar, ki ga verjetno črpamo za gradnjo protihrupnih zaščit, je treba uporabiti varčno in pametno, kot da gre za naš lastni denar, ko kupujemo ali gradimo svojo nepremičnino. Nikakor ne trdim, da sem nezmotljiv in da je moje razmišljanje edino pravilno, popravite in dopolnite me v pozitivnem razmišljanju, kako naprej, kjer bomo našli spodbudo za vse nas, da bodo naravovarstveniki nahranili svoje ptice in gospodarstvo ustvarilo tako dodano vrednost, da ne bomo sami lačni.

Boštjan Boh

Združenje ocenjevalskih podjetij

GZS-Zbornica za poslovanje z nepremičninami