

IZZIV 4 - december 2001

- Tone Škerlj: ŠPORTNO REKREACIJSKI PARK PORTOVAL
- Mitja Simič: DVOLIČNOST
- Joža Miklič: ZA RAZUMNO GOSPODARJENJE Z OBREŽJI
- Ivan Hrovatič: PROMET - KRIŽ NAŠ VSAKDANJI
- Anton Škerlj: ŠTUDIJO IMAMO - KAKO NAPREJ
- Mitja Simič: SIMPOZIJ O REKI KRKI IN NJENIH PRITOKIH
- Tone Gošnik: V OBJEMU KRKINIH VODA

Anton Škerlj: ŠPORTNO REKREACIJSKI PARK PORTOVAL

Občinski svet Mestne občine Novo mesto je na svoji seji dne 8. novembra 2001 sprejel ODLOK O UREDITVENEM NAČRTU ZA ŠPORTNO REKREACIJSKI PARK PORTOVAL. V 24. členu tega odloka je opredeljen in uzakonjen TRGOVSKO ZABAVIŠČNI CENTER OB TOPLIŠKI CESTI. Očitno je večinsko mnenje svetnikov (proti temu odloku sta glasovala samo svetnika iz Društva Novo mesto), da je trgovski in zabaviščni center sestavni del športa ali rekreacije. Jasno ni samo to, ali je mišljena trgovina kot profesionalni vrhunski šport in zabava kot rekreacija ali morda obratno!

V tem znamenitem 24. členu odloka je predvideno, da so v enem od objektov tega trgovsko zabaviščnega centra predvideni izključno poslovni oziroma pisarniški prostori. Morda pa kdo razmišlja o tem, da bi se iz mestnega jedra na obrobje mesta preselila še kakšna upravna dejavnost (Upravna enota ali morda celo občinski organi), kot se je to zgodilo pred časom z geodetsko upravo in davčnim uradom! Nič nimam proti štirim kino dvoranam, ki jih predvideva navedeni 24. člen odloka, pogrešam pa vendarle idejo, da bi pred izgradnjo teh dvoran v ožjem središču Novega mesta zgradili dostojno gledališko dvorano in tako ustvarili pogoje za delovanje vsaj polprofesionalnega gledališča v Novem mestu. Novo mesto se vendar razglašča za regijsko središče, da pa bi poskrbelo za oživitev kulturne dejavnosti v mestnem jedru, je za sedaj najbrž preveč zahtevati. Saj bodo v veselem decembru vendar stojnice na Glavnem trgu, morda se bo pa še kje našla ideja za postavitve kakšnega šotora za zabavo v najdaljši noči ...

Mitja Simič: DVOLIČNOST

Novo mesto je razvilo nekakšen dvoličen odnos do reke Krke in njenih pritokov. Po eni strani je Krka najbolj opevana prostorska prvina v mestu, po drugi pa si ob vsej svinjariji, ki jo najdemo na njenih bregovih, zatiskamo oči in se delamo, kot da se to nas ne tiče (menda ni nihče uradno odgovoren za čiščenje brežin v mestu). Potokov v Novem mestu sicer nihče ne opeva, kljub temu pa je bil v 2. polovici 20. stoletja interes po gradnji ob potoku (ter s tem povezani privatizaciji obale) izredno velik. Žal pa so ti "ljubitelji potokov" kaj hitro začeli potoke ograjevati ter na brežinah graditi betonske škarpe. Tudi na najvišjih ravneh odločanja je podobno. Občinske oblasti so sprejele prostorske dokumente (PUP za mestno jedro), ki dajejo pravne osnove za ustrezno, strokovno podkrepjeno oživljanje Krke (med drugim je predpisana obvezna obojestranska ureditev pešpoti). Kljub temu pa se je zgodilo, da je občina v mestnem jedru prodala obrežno zemljišče privatniku, eden izmed podžupanov pa si je s črno gradnjo v zavarovanem mestnem jedru privoščil popolno privatizacijo obale.

Joža Miklič: ZA RAZUMNO GOSPODARJENJE Z OBREŽJI

Pred sedanjo ustvarjalno generacijo Novega mesta je nekaj zahtevnih in za razvoj mesta bistveno pomembnih načrtov in zamisli, katerih rezultati lahko poleg ustrežnejše kakovosti življenja pripomorejo k ekonomski samostojnosti oziroma varnosti mesta, da njegovo promocijo niti ne omenim.

Med temi pomembnejšimi načrti naj vsaj omenim četrto slovensko univerzo, nastajanje regionalne jugovzhodne gospodarske politike in, kot opozarja dr. Peter Novak, smotrnejše gospodarjenje z naravnimi danostmi, med katerimi so tudi obrežja reke Krke in njenih pritokov.

Ocenjujem, da se čudovite zamisli in opozorila predavateljev lahko uresničujejo le v sožitju z dosežki drugih strok, zlasti socioloških, organizacijskih in ekonomskih. Pridobiti je potrebno vlagatelje, v projektu zagotoviti možnosti za razvoj podjetništva in, kar je najpomembnejše: spodbuditi meščanke in meščane, da v razumnem obsegu koristijo ponudbo obrežij. Brez smotrnega gospodarjenja z obrežji bodo bremena davkoplačevalcev Mestne občine Novo mesto mnogo višja od bremen v drugih občinah.

Organizatorjem simpozija zato predlagam, da so pobudniki ustanovitve poklicne organizacije za gospodarjenje z obrežji, ki bo sposobna ustvarjati lastne gospodarske učinke v sodelovanju s podjetniki in z ustvarjalnim pogovorom z državo, ki bo imela možnost pridobiti cenejši kapital iz evropskih strukturnih skladov.

Ivan Hrovatič: PROMET - KRIŽ NAŠ VSAKDANJI

Novomeški promet je tako rekoč neizčrpna tema razprav tako v strokovnih krogih kot "na ulici". Vsi smo s stanjem prometa v mestu nezadovoljni; vsakdo se duša, da je potrebno nekaj ukreniti s pristavki: ukrepati, prepovedati, kaznovati, zapreti za promet. Vsakdo pa je tudi sam voznik, ki se mu nekam mudi, in misli, da bodo taki ukrepi prizadeli le druge, da bi se sam lažje še naprej pripeljal do vhodnih vrat gostilne, trgovine, podjetja, urada in seveda nemoteno parkiral avto kjerkoli, poleti najraje kar v parku v senci dreves. Je avto naša potreba, je naš statusni simbol, ali je naš križ kot breme in ne kot odrešitev? Potreba človeka je gibanje, hoja, srečevanje - ne trkanje, pogovarjanje - ne hupanje, razumevanje - ne prehitevanje, prijaznost - ne hrup in smrad prometa! Kam se pelješ - gospod?

Predstavitev študije

Študijo za urejanje prometa v ožjem središču mesta je po naročilu Mestne občine Novo mesto izdelalo podjetje ACER d. o. o. iz Novega mesta in jo marca 2001 izročilo naročniku. Študija obsega okrog 50 strani besedila, 13 grafičnih listov (kart) ter obsežno statistično, slikovno, grafično in informativno gradivo. Avtorji in izdelovalci študije so:

- odgovorni vodja projekta: mag. Radovan Nikić, univ. dipl. inž. grad.
- sodelavci:
 - za urbanizem: Liljana Jankovič, univ. dipl. inž. arh.
 - grafična obdelava: Melita Husak, univ. dipl. inž. arh.,
 - Robert Dolšina, grad. teh.
- Zunanji sodelavci:
 - za urbanizem: prof. mag. Vladimir Braco Mušič, univ. dipl. inž. arh.
 - za promet: Pavel Pečenko, univ. dipl. inž. grad.
- Predstavniki naročnika in koordinator: Milan Bratič, univ. dipl. inž. prom.

Študija obravnava tako poimenovani osrednji stanovanjski poslovni prostor (OSPP), ki obsega območje historičnega mestnega jedra, Novi trg, Ulico talcev in Seidlovo ulico od priključka Koštialove ulice do križišča pred Šmihelskim mostom s prostorom za stavbo občine in pred športno dvorano, na desnem bregu reke Krke pa ožji pas ob Kandijski cesti od parkirišča pred stadionom do kompleksa Tovarne posebnih vozil oz. Revoz, vključno parkirišče ob izlivu Težke vode in prostor med Resljevo in Trdinovo cesto.

Razgiban pogovorni večer

Ugotovitve, usmeritve in predlogi iz navedene študije so bili predmet pogovora članov Društva Novo mesto 7. novembra 2001 v prostorih Restavracije Breg v Novem mestu. Uvodoma so avtorji študije obrazložili namen študije, metodološki pristop, ugotovitve stanja in problematiko prometa ter usmeritve in predloge, ki naj bi bili podlaga za obvladovanje in urejanje prometa v ožjem središču mesta.

Mag. Radovan Nikić je obrazložil postopke ugotavljanja prometnih tokov skozi mestno jedro, problematiko parkiranja in variantne predloge za urejanje prometa skozi mestno jedro.

Inž. Liljana Jankovič je obrazložila urbanistične vidike problematike in možnosti za namensko rabo javnih površin za promet in parkiranje, za pešce in kolesarje, možnosti za umestitve novih dejavnosti in parkirnih hiš.

Prof. Mušič je podal osnovne premisleke o problematiki urejanja (prometa) v historičnih mestnih središčih, usmeritve, ki so bile vodilo pri izdelavi študije in pri oblikovanju predlogov za postopno urejanje (prometa) mestnega jedra, da bo prijazno za prebivalce, podjetnike in obiskovalce. Iz njegovega izvajanja in zapisanega v uvodu študije povzemamo:

Historična mestna jedra imajo prostorsko zgradbo, ki je nastajala v dolgem zgodovinskem razvoju in ni prilagojena oblikam in zahtevam sodobnega prometa. Ulice, trgi in ceste Novega mesta v okljuku reke Krke, v kandijskem predmestju in v nekdanjih obmestnih vaseh ali zaselkih so bile zgrajene za pešce, jezdece in konjsko vprego. Potrebe po površinah za vse vrste današnjega prometa in zahteve po čim boljši dostopnosti v historičnih mestnih jedrih ne moremo zagotavljati s širjenjem cest in parkirišč, temveč le z upoštevanjem nekaterih omejitev. Mestno jedro je zgodovinsko, kulturno in krajinsko oblikovno najvrednejši prostor Novega mesta, zato morajo biti vse aktivnosti in vsi posegi v območju jedra podrejeni dejstvu varovanja tako posameznih spomenikov oz. objektov dediščine kot varovanju jedra kot celote. V moderni naravnosti varstva dediščine pa je potrebno poudariti tudi oživljanje urbanih funkcij, kajti brez razvoja ni varstva. Mesta ni mogoče spremeniti v muzej. Le razvoj gospodarskih in drugih dejavnosti lahko zagotovi trajno varstvo.

Za današnje razmere v območju mestnega jedra Novega mesta so značilni: prometna preobremenjenost s tranzitnim ter predvsem s stacionarnim prometom, odseljevanje prebivalstva oz. upadanje števila vitalnih stanovanj in odseljevanje ter uvajanje novih trgovin v nova trgovska središča mesta (Novi trg, Bršljin, Cikava), kjer je parkirišče dovolj in je dostopnost enostavnejša. V zadnjem času so opazni pozitivni povratni trendi, ko se iz jedra umikajo neustrezne dejavnosti in se vanj postopoma vračajo primernejše: specializirana butična prodaja, uslužnostna obrt in gostinstvo manjšega obsega.

Promet se povečuje, število parkiranih avtomobilov tudi, pešec in kolesar postajata vse bolj ogrožena, dostopnost javnih programov in stanovanj pa zaradi tega vse slabša. Za izboljšanje dostopnosti mestnega središča je potrebno speljati linije javnega mestnega prometa skozi mestno jedro. Razmišljati je potrebno o manjših avtobusih (kombijih), o uvajanju v svetu že

preizkušenih drugačnih oblik javnega prevoza, na primer taksijev za več potnikov, z enotno tarifo in podobno. Z omejevanjem parkiranja osebnih vozil izven urejenih parkirišč bodo sproščene varnejše površine za pešce in kolesarje. Sprejemati je potrebno ukrepe, s katerimi bi spreminjali navade ljudi, delovali izobraževalno, vzgojno in propagandno, uveljavljali določene finančne ukrepe, dopolnili pomanjkljivo zakonodajo itd.. Potrebno je organizirano načrtovanje, sprejemanje in izpeljava ukrepov na ravni občinske uprave. Ukrepati je treba upravičeno, ko ponudimo ustrezne možnosti, pri čemer moramo upoštevati, da imajo v mestu prvo prednost stanovalci, nato podjetniki oz. gospodarske dejavnosti in nato obiskovalci oz. turisti. Študija je zadostna podlaga za ukrepanje, je na koncu svoje razlage poudaril prof. Mušič. V živahni razpravi je bilo podanih nekaj predlogov, vendar o tem kasneje.

UGOTOVITVE ŠTUDIJE

Pridobitev podatkov

Za analitične potrebe so izdelovalci študije območje študije (OSPP) razdelili na 25 con, to je manjših prostorskih enot. Po conah so ugotavljali, kakšne so sedanje parkirne možnosti (prešteli obstoječa parkirišča), kakšne so parkirne potrebe glede na sedanjo in predvideno dejavnost (ocena potrebnih parkirnih mest po normativih) ter kakšna je parkirna uporaba sedanjih prometnih površin (prešteli so dejansko parkirana vozila). Pri tem so upoštevali, da je primerna dolžina peš hoje od možnega (urejenega) parkirnega mesta do cilja največ 200 m .

Za pridobitev podatkov o številu vozil, ki vstopajo v mestno jedro in iz njega izstopajo in podatkov o tem, koliko časa se v njem zadržujejo, je bilo izvedeno štetje prometa in beleženje registracije vozil.

Analizirali so namembnost površin po posameznih dejavnostih, ugotovili število praznih objektov in predvideli možno bodočo dejavnost v takih objektih ter ugotovili število prebivalcev in njihove parkirne potrebe. Skratka, opravljeno je bilo zahtevno in obsežno analitično delo, zato so pridobljeni podatki solidna podlaga za ocene, presoje in oblikovanje predlogov za urejanje prometa.

Tranzitni promet

S štetjem vozil in z beleženjem registracij vozil na dan 31. septembra 2000 med 7. in 17. uro na Kandijskem mostu (vstop - izstop z juga) in na Rozmanovi ulici (vstop - izstop s severa), so ugotovili, da je v mestno jedro vstopilo 9294 vozil, s severa po Rozmanovi 4243 vozil (45.6 %), z juga po Kandijskem mostu pa 5051 vozil (54.4 %). Od vseh 9294 vozil jih je kar 4203 (45.2%) izstopilo iz mestnega jedra brez ustavljanja - tranzitiralo je mestno jedro. Tranzitni promet sicer bremeni mestno jedro, ne predstavlja pa prometnih problemov. Izločitev tranzitnega prometa iz mestnega jedra bi poslabšala prometne razmere na Kandijski cesti, tudi v zdravstvenem kompleksu ter na Šmihelskem in Ločenskem mostu.

Parkiranje

Parkiranje vozil predstavlja glavno nadlogo v mestnem jedru in se odraža kot prometni nered, saj so vozila parkirana tudi izven urejenih parkirišč. Od 9294 vozil se je na dan opazovanja in štetja prometa 5091 vozil ustavilo v mestnem jedru oziroma tu parkiralo za daljši ali krajši čas. Do 15 minut se je zaustavilo 2058 vozil (40.4%), do 1 ure je parkiralo 913 vozil (17.9%), od 1 do 7 ur 735 vozil (14.4%), od 7 do 12 ur 148 vozil (2.9%), preko 12 ur 346 vozil (6.8%), zvečer pa je ostalo parkiranih 891 vozil (17.6%). Podatki kažejo, da je večina parkiranja kratkotrajna in da so zato posamezna parkirna mesta večkrat uporabljena, kar je ugodno. Vendar je stanje v opazovanih conah zelo različno; v skoraj vseh conah primanjkuje parkirnih mest, največ v coni okrog stavb občine, banke, zavarovalnice 266 in v širšem območju Glavnega trga 246, prazna parkirna mesta so bila le na parkirišču ob stadionu (107) in v parkirni hiši (30). V celoti vzeto je razpoložljivih parkirišč (parkirnih možnosti) 1559. V času opazovanja (3 delovne dni dopoldne v septembru 2000) pa je bilo parkiranih (parkirna potreba) 1709 vozil; 150 vozil je torej parkiralo izven urejenih parkirišč. Ocenili so tudi parkirne potrebe po normativih za sedanje in predvidene dejavnosti: za 855 prebivalcev v tem območju je potrebno zagotoviti 178 parkirnih mest; za gospodarske, poslovne in družbene dejavnosti 985 parkirnih mest; za trgovino in storitvene dejavnosti pa 691 parkirnih mest; skupaj torej 1854, kar je 395 parkirnih mest več od sedaj razpoložljivih.

Raztegnjeno na ves dan je potrebno zagotoviti parkiranje za 3033 vozil. Parkirne potrebe je mogoče pokrivati s pogostejšo izmenjavo vozil na istem parkirišču. Na parkirnih mestih, kjer se plačuje parkirna, je izmenjava sledeča: na Glavnem trgu je 96 parkirnih mest, izmenjava je 6,7 krat dnevno (na 2 uri); na Novem trgu je 80 parkirnih mest, izmenjava je 7,2 krat dnevno; v parkirni hiši na Novem trgu je 345 parkirnih mest, izmenjava pa je le 1,4 krat dnevno. Parkirna hiša torej ni dovolj izkoriščena, prav tako ne parkirišča ob stadionu, hkrati pa je bilo na območju nekdanje porodnišnice neurejeno parkiranih okrog 100 vozil.

Avtobusne linije

Vse 4 avtobusne linije: 1. Poganci - Kamence, 2. Srebrnice - Sevnica, 3. Šmihel - Sevnica in 4. Cikava- Bršljin so speljane mimo mestnega jedra po Šmihelskem mostu. Od najbližnjih avtobusnih postajališč do Glavnega trga je s Kandijske ceste 300 m, s Seidlove pa 650 m. Za vodenje avtobusnih linij skozi mestno jedro (po Glavnem trgu) je ovira Kandijski most (omejitve nosilnosti, vožnja po sredini). Sedanja zasedenost avtobusov je zelo slaba, od 0,2 do 0,4 potnika na kilometer. Avtobusi so preveliki (za 63 potnikov); potrebno bi bilo uvesti manjše in lažje avtobuse (za 26 potnikov), do 5 ton skupne teže, primernejše

za vožnjo po ozkih mestnih ulicah in po Kandijskem mostu.

PREDLAGANE REŠITVE

Zamisli in usmeritve

V študiji je večkrat poudarjeno, da se je potrebno urejanja prometa lotiti z domišljenimi, usklajenimi, s postopnimi a dolgoročno naravnanimi ukrepi tehnične, organizacijske, normativne, finančne, propagandne, vzgojne in omejevalne (kazenske) narave na sledečih vsebinskih usmeritvah:

- omejevati uporabo avtomobila v mestnem jedru, promet umiriti in upočasniti; tak bo manj zanimiv za tranzit;
- omejevati parkiranje v mestnem jedru, zlasti na terenu; graditi parkirne hiše ob vstopnih točkah v mestno jedro in manjše parkirne hiše v mestnem jedru; spodbujati kratkotrajno parkiranje;
- skozi mestno jedro speljati linijo(e) mestnega potniškega prometa;
- sproščene prometne površine nameniti pešcem, kolesarjem in za dejavnosti na prostem;
- ohranjati stanovanja in spodbujati urejanje stanovanj v mestnem jedru;
- omejevati tiste dejavnosti, ki nase vežejo večji promet, hrup in parkiranje;
- spodbujati primerne programe kot so:
 - stanovanja (povsod, razen v pritličjih),
 - upravni programi, banke, zavarovalnice, pošte (izpostave), šole,
 - uslužnostne dejavnosti (frizer, krojač, čevljar, pasar, odvetnik, fotograf, optik, kemična čistilnica ipd.),
 - gostinstvo manjšega obsega (bifeji, slaščičarne, picerije, gostilne, gostišča, ipd.)
 - trgovina (dnevna preskrba, specializirani butiki, papirnice in knjigarne, cvetličarne),
 - kulturni programi (gledališče, kino, razstavišča, muzeji in galerije, ipd.),
 - za prazne objekte v mestnem jedru, zlasti za večje (stara porodnišnica, Sokolski dom) izbrati primerne programe.

Ureditev prometa

Na Kandijskem mostu se ohrani dvosmerni promet, dovoli se še promet z lažjimi dostavnimi vozili in linijo(e) mestnega potniškega prometa glede na izbrano varianto.

Osrednji del Glavnega trga na odseku pred Rotovžem se zapre za ves promet, razen za linije mestnega potniškega prometa. Promet v spodnjem delu Glavnega trga se uredi dvosmerno z vračanjem vozil na Kandijski most. Tu se ohrani parkiranje, na osrednjem delu trga pred Rotovžem se parkiranje obojestransko ukine, enako na odseku od Rotovža do vodnjaka.

Promet skozi mestno jedro s kandijske strani je omogočen enosmerno po Jenkovi, Detelovi in Dilančevi ter dalje po Rozmanovi do Seidlove, v obratni smeri pa po Rozmanovi, Prešernovem trgu, Florjanovem trgu na Glavni trg in nazaj na Rozmanovo ali pa s Prešernovega trga na Mej vrti, Cvelbarjevo in na Kandijski most.

Po Sokolski se spelje promet enosmerno navzgor na Muzejsko; Florjanov trg pa se zapre za ves promet, dovoli se le dostavo. Tržnica tako dobi večji prostor, pod tržnico pa se (kasneje) uredi podzemno parkiranje.

Na Frančiškanskem trgu se delno izloči parkiranje in trg uredi za pešce.

Mestni potniški promet

Za vodenje linij javnega mestnega potniškega prometa skozi mestno jedro ponuja študija 4 možnosti:

1. s kandijske smeri enosmerno po Kandijskem mostu, po Glavnem trgu na Rozmanovo in dalje po Seidlovi (ena linija);
2. s kandijske smeri enako kot je opisano, s smeri Seidlove pa po Prešernovem in Florjanovem trgu na Glavni trg in nazaj po Rozmanovi na Seidlovo (dve liniji);
3. na Glavni trg je speljana le linija s strani Seidlove in se tja tudi vrača, kot je opisano (ena linija);
4. s kandijske strani bi tekla linija enako, kot je že opisano, s smeri Seidlove pa bi se linija usmerila navzdol po Glavnem trgu na Kandijski most in naprej po Kandijski cesti. Dvosmerna vožnja avtobusa po mostu bi terjala poseben prometni režim, ki bi izključeval srečevanje avtobusov na mostu.

Avtobusno postajališče bi bilo v vseh primerih urejeno pri vodnjaku oziroma na zgornjem delu trga.

Vse naštetje možnosti zahtevajo določene preureditve prometa.

Ureditev parkiranja

Novih odprtih površin za parkiranje v območju mestnega jedra ni mogoče zagotavljati, celo več, take površine bo potrebno postopoma zmanjševati, parkiranje pa urediti v manjših parkirnih hišah znotraj jedra in na večjih parkiriščih oziroma v parkirnih hišah ob vstopnih točkah v mestno jedro. V študiji so predlagane sledeče lokacije parkirnih hiš:

Pred stadionom v Portovalu je predvidena ureditev parkirišča s 284 parkirnimi mesti in kletno parkiranje s prav tako 284 parkirnimi mesti. Ta lokacija bi pokrivala potrebe območja ob Seidlovi (občina, banke, zavarovalnica) in v širšem območju Novega trga, ki je oddaljeno do 400 m.

V križišču Kandijske ceste in Trdinove ulice je predlagana večetažna parkirna hiša z najmanj 50 parkirnimi mesti; do Glavnega trga je 300m.

V brežini od nekdanje porodnišnice proti Loki je predlagana parkirna hiša zmogljivosti 150 parkirnih mest, v celoti vkopana v zemljo.

Ob Rozmanovi ulici 26 je za stanovanjskim blokom predvidena manjša parkirna hiša zmogljivosti do 30 parkirnih mest.

Na vogalu Jerebove ulice in Ulice talcev ob trgovini Gospodična je predvidena parkirna hiša zmogljivosti do 30 parkirnih mest.

Na Prešernovem trgu na sedanjem parkirišču pod Kapitljem je predlagana parkirna hiša zmogljivosti do 45 parkirnih mest.

Predlagane so še manjše garažne hiše: pod tržnico za približno 30 parkirnih mest, pod Domom kulture za 20 parkirnih mest in ob ulici Mej vrti ob Muzeju NOB prav tako za 20 parkirnih mest.

V novi stavbi knjižnice Mirana Jarca je za potrebe zaposlenih že urejeno podzemno parkirišče s 30 parkirnimi mesti. Podobno je predvidena ureditev podzemnega parkiranja ob Kulturnem centru Janeza Trdine (25 parkirnih mest) za potrebe Visoke šole za upravljanje in poslovanje ter do 16 parkirnih mest za potrebe nove predvidene pozidave med Kastelčevo in Rozmanovo ulico.

Kratkotrajno parkiranje

Za izboljšanje možnosti parkiranja v obravnavanem območju je predlagana ureditev con za kratkotrajno parkiranje do 1 ure, imenovane "modre cone". Take cone bi lahko uredili na Glavnem trgu, na Rozmanovi ulici, na delu Prešernovega trga in na delu parkirišč za stavbo občine. Parkirišča bi bila posebno označena, urejeno bi moralo biti plačevanje parkirnine z avtomati (ali inkasanti), zagotovljen poostren nadzor, uporabniki parkirišč pa bi morali prihod vozila na parkirišče vidno označiti s parkirno uro in vozilo odpeljati pred iztekom dovoljenega časa parkiranja.

Cene parkiranja

V študiji predlagajo uvedbo nižje cene za kratkotrajno parkiranje in višje cene za daljši čas parkiranja ter cenejšo vožnjo v mestnem potniškem prometu kot je cena parkiranja.

Dalje predlagajo, da se vse parkirne prostore v obravnavanem območju razvrsti v tri tarifne razrede:

I. tarifni razred bi zajemal parkirne prostore med reko Krko, Šmihelskim mostom, Seidlovo cesto in Rozmanovo ulico; cena bi bila določena za prvo uro parkiranja in bi se povečevala za vsako začeto novo uro parkiranja.

II. tarifni razred bi zajemal parkirne prostore ob Kettejevem drevoredu, ob Kandijski cesti ter med Rozmanovo ulico, Seidlovo cesto in reko Krko (sodišče, Ulica talcev, Koštialova); cena bi bila določena za prvi dve uri parkiranja in bi se za vsako nadaljnjo uro povečevala.

III. tarifni razred bi zajemal parkirne prostore na obrobju obravnavanega območja, to je parkirišče in parkirno hišo pred stadionom; parkiranje bi bilo brezplačno.

Parkiranje za stanovalce

Večina stanovalcev v mestnem jedru nima možnosti ureditve parkiranja oziroma garažiranja na lastnem funkcionalnem zemljišču, zato parkirajo vozila na javnih parkirnih mestih ali celo izven njih. Predlagano je, da se za eno vozilo na gospodinjstvo omogoči parkiranje na javnih parkirnih mestih (razen v "modrih conah"). Zanj naj Mestna občina da posebne nalepke, pavšalni znesek parkirnine pa bi plačevali letno ali mesečno.

Dostava blaga

Dostavna vozila predstavljajo 3% vseh vozil v mestnem jedru, vendar povzročajo znatne ovire in zastoje v tekočem prometu. Rešitve so predlagane v sledečih ukrepih:

- dostavo blaga omejiti na nočni čas, razen za pokvarljivo robo (meso, mleko in mlečni izdelki, sadje, zelenjava ipd.);
- dostavo opravljati z manjšimi (lažjimi) vozili;
- za vozila nad 5 ton skupne mase uvesti prevoznino in izdajanje dovolilnic;
- urediti posebne površine za nakladanje in razkladanje blaga izven prometnih površin, kot je to npr. urejeno na Novem trgu.

Kolesarski in pešpromet

V študiji so prikazane površine, namenjene pešcu in peš povezave znotraj obravnavanega območja. Zaradi utesnjenosti prostora ni mogoče dosledno ločiti pešca in kolesarja, pa tudi ne kolesarja od prometnih površin. Za potrebno varnost je pomembno, da bo hitrost vožnje motornih vozil omejena na 30 km/uro, pešceve in kolesarske poti pa je potrebno talno drugače obdelati kot vozne površine za motorni promet.

Postopnost urejanja

Za doseganje končnega cilja: bivati v urejenem, živem in ljudem prijaznem mestu tudi brez avtomobilskega prometa, so v študiji podane usmeritve za urejanje najpomembnejšega prostora in površin tega območja ter predlagana postopnost (faznost)

sprejemanja ukrepov ter izvajanja predlaganih ureditev.

Izdelovalci študije predlagajo, da se v 1. fazi izvedejo sledeči ukrepi in ureditve:

- zaprtje osrednjega dela Glavnega trga za promet (po odprtju severne obvoznice),
- uvedba mestnega potniškega prometa skozi jedro mesta,
- urediti območja kratkotrajnega parkiranja - "modre cone",
- razdeliti parkirne prostore v predlagane tarifne razrede,
- spremeniti cene za parkiranje na parkirnih prostorih, kjer se že plačuje parkirnina,
- zgraditi parkirno hišo v Kandiji, ki bo pokrila del potreb po parkiranju na Glavnem trgu,
- urediti parkirne površine ob Težki vodi (pod bolnišnico) in urediti parkirišče (parkirno hišo) pred stadionom,
- urediti interne parkirne površine pod Kulturnim centrom Janeza Trdine,
- zgraditi parkirno hišo Loka (v brežini pod staro poročnišnico) pred odprtjem nove dejavnosti v tem objektu.

Povzetki iz razprave

V živahni razpravi so bili podani nekateri zanimivi predlogi, ki jih v nadaljevanju na kratko povzemamo.

Inž. Slobodan Novaković je predlagal zaporo Glavnega trga od mostu do nekdanje Škrabčeve ulice in na njem ureditev parkiranja z dovozom in izvozom po Kandijskem mostu. Menil je, da bil tak dokaj enostaven ukrep lahko zanimiv preizkus za spreminjanje navad ljudi.

Inž. Marijan Lapajne je predlagal po Kandijskem mostu enosmerni promet (tudi za mestne avtobuse) s kandijske smeri proti centru, kar bi omogočilo ureditev kolesarskih poti po vozišču mostu, ter dalje ne po Glavnem trgu ampak enosmerni promet navzgor po Sokolski ulici do tržnice, pod tržnico s priključitvijo na Rozmanovo ulico v križišču s Kastelčevo. Predlog bo mogoče uresničiti ob podiranju objektov ob Sokolski (potrebno odpiranje trga pred Narodnim domom) in z izgradnjo nove tržnice. Dotrajane objekte bo potrebno nadomestiti z novimi.

Miloš Jakopec predlaga popolno zaporo Glavnega trga za promet in izpeljavo vseh linij javnega mestnega prometa po Glavnem trgu. Nakazal je še nekaj možnih lokacij za urejanje parkirišč.

Tomaž Levičar je predvsem poudaril potrebo po zagotavljanju varnega in prijaznega peš in kolesarskega prometa. Menil je tudi, da bi lahko razmišljali o vodnem prometu na reki Krki (vsaj za turistično atrakcijo) in opozoril, da najbrž ne bodo vsi navdušeni nad omejevanjem sedanjih prometnih navad, na kar opozarja odziv trgovcev z Glavnega trga na odprto pismo Društva Novo mesto.

Dr. Mihi Japlju gredo predvsem "na živce" prazni avtobusi mestnega potniškega prometa.

Inž. Janez Bulc se je tudi zavzel za zaporo Glavnega trga za promet ter za umeščanje takih programov v mestno jedro, ki ne bo zahtevalo uporabe avtomobila (kupljeno odneseš v vrečki). Menil je tudi, da otežen (tranzitni) promet po stranskih ulicah ne more biti končna rešitev.

Marjan Moškon je ponovil že svojčas podani predlog za zaporo Glavnega trga za tranzitni promet s preprosto rešitvijo - postavitvijo korit za rože na Goležovem vogalu in se zavzel za uvedbo majhnih avtobusov za mestni promet (največji avtobus je lahko le kombi).

Inž. Zdenko Petrič je popestril razpravo s svojimi zanimivimi prometnimi izkušnjami iz tujine in iz uporabe novomeške garažne hiše. Menil je, da je potrebno

planirati dolgoročno in za to pripraviti ustrezne programe. Zavzel se je za ureditev parkiranja pod zemljo ter za izvajanje tudi poskusnih ukrepov, kot je npr. začasna uvedba brezplačne vožnje z mestnimi avtobusi.

Andej Bartelj se je zavzel za čim večjo zaporo mestnega jedra za promet ter poudaril, da mora pri spreminjanju prometnih navad in razvad pričeti vsak pri sebi, od občinskih oblasti pa lahko pričakujemo le toliko udeležanja predlaganih rešitev, kolikor bo volje pri vodilnih ljudeh v občini.

Tone Gošnik je spomnil, da je na odprto pismo Društva Novo mesto odgovorila in izrazila pripravljenost pri reševanju (prometnih) problemov le TPV d. d. in nihče drug, kar odpira že moralne vidike obnašanja.

Tone Škerlj je poudaril, da je študija sicer resen poskus za tehnično reševanje prometa, odprto pa je predvsem vprašanje, kaj se bo dogajalo v mestnem jedru naslednjih 10 do 15 let. Novo mesto je premalo izraženo kot regijski center, tudi umik upravnih služb iz centra je bil prav gotovo napačen ukrep. Društvo Novo mesto bo vodilo aktivnosti, ki bodo naravnane na strategijo razvoja mesta, ukrepanje v smislu urejanja prometa pa pričakuje od občinske uprave.

Inž. Milan Bratič je za občinsko upravo ob sklepu razprave dal nekaj pojasnil, navedel omejitve glede vožnje (takih) avtobusov po Kandijskem mostu in ugotovil, da je študija dala dobra izhodišča za urejanje parkiranja, za uvedbo "modrih con", za določanje politike cen parkiranja, skratka za ukrepe, od katerih je pričakovati postopno izboljševanje razmer.

Sklepne misli

O urejanju prometa in drugih razmer v mestnem jedru je možna ustvarjalna razprava le ob poznavanju problematike obstoječega stanja, ob oceni (tehničnih) možnosti za ukrepanje in ob presoji vplivov in posledic sprejetih ukrepov. Za ta namen je podan tako obširni prikaz podatkov in predlogov, ki jih vsebuje študija.

Vsi pa se moramo zavedati, da brez resnega ukrepanja ne bo zelenih rezultatov! Zgraditi je potrebno parkirišča (parkirne hiše) na obrobju mestnega jedra, uveljaviti omejevalne prometne režime v mestnem jedru, poostri nadzor, spoštovati programske

usmeritve pri prenovi in nadomestni gradnji objektov, človeško sprejeti omejitve, ki bodo prizadele vsakogar, imeti potrpljenje, da se bodo stvari spreminjale počasneje kot bi si to želeli in upati, da bo mestno središče postopoma vendarle postajalo vse bolj privlačno za obiskovalce in prijazno za tiste, ki tam živijo.

Anton Škerlj: ŠTUDIJO IMAMO - KAKO NAPREJ

DRUŠTVO NOVO MESTO je svoje poglede in stališča, kako se lotiti reševanja pereče prometne problematike v mestnem jedru, povzelo v pismu, ki smo ga poslali županu Mestne občine dr. Antonu Starcu in direktorici občinske uprave Mojci Novak. V pismu smo zapisali:

Življenju in dogajanju v historičnem mestnem jedru Novega mesta posveča naše društvo že vseskozi kar največ pozornosti. Z našimi pogledi in prizadevanji smo že seznanili najširšo novomeško javnost z odprtim pismom v juniju 2001. Pismo, žal, ni doživelo pričakovanega odziva pri tistih javnih službah in vodilnih posameznikih v občini, od katerih bi bilo upravičeno pričakovati kar največ prizadevanja za spreminjanje razmer na bolje. Nismo prejeli njihovih odgovorov niti povratnih informacij.

Ker je bil eden od predlogov v odprtem pismu tudi ta, da "naj Mestna občina Novo mesto uredi prometni režim v starem mestnem jedru", vidimo v izdelani Študiji za urejanje prometa v ožjem središču mesta (izdelovalec ACER d. o. o., marec 2001) solidno osnovo v tej smeri. Prav zaradi tega smo o tem vprašanju 7. novembra 2001 organizirali pogovorni večer članov našega društva, na katerem so nas izdelovalci študije seznanili z vsebino študije, nekateri člani društva pa so podali tudi svoje videnje možnega urejanja prometa v mestnem jedru. Kratke povzetke njihovih predlogov prilagamo.

Študijo imamo, kako naprej? Rešitve, ki jih podaja študija, zahtevajo dolgoročno naravnano, usklajeno in povezano uveljavljanje ukrepov in uresničevanje rešitev, to je sprejemanje predpisov in upravnih odločitev in izvedbo organizacijsko tehničnih sprememb prometnih režimov. Študija zahteva izpeljavo naložbenih projektov za izgradnjo parkirišč, parkirnih hiš in za urejanje prometnih površin, zahteva zagotovitev potrebnih finančnih sredstev, organizacijo primerne nadzora prometa, pa tudi pravočasno seznanjanje meščanov o uveljavljanju sprememb v prometnem režimu v mestu.

Pričakujemo, da bo Mestna občina Novo mesto:

- poskrbela za pripravo ovrednotenega podrobnega programa aktivnosti za uresničevanje vsaj I. faze predlaganih ukrepov z opredelitvijo korakov, vsebin, nosilcev, rokov, finančnih potreb ipd.,
- poskrbela za zagotovitev finančnih virov za (naložbeno) uresničitev ukrepov,
- poskrbela za sprotno in temeljito seznanjanje javnosti o ukrepih, ki bodo naravnani na spodbujanje prenove objektov in urejanja stanovanj v mestnem jedru ter seznanjanje meščanov z (omejitvenimi) ukrepi, ki bodo sledili in se jim bomo morali podrežati,
- poskrbela za potrebno spremljavo uresničevanja programa, tudi s predložitvijo takega programa javnosti in Mestnemu svetu, ter zagotovila spremljavo in periodično poročanje o uresničevanju programa,
- zagotovila, da bodo vsi posegi v prostor skladni z globalnim ciljem, to je z omejevanjem prometnih obremenitev v mestnem jedru ob hkratnem oživljanju mestnega jedra s tistimi dejavnostmi, ki jih predlaga študija,
- zagotovila potrebno koordinacijo dela med službami, ki bodo ukrepe izvajale, morda tudi z imenovanjem posebne delovne skupine, ki bo zagotavljala potrebno nepretrganost dela.

Zavedamo se, da se s tem začenja proces oživljanja mestnega jedra in da bodo prizadevanja v tej smeri trajala dalj časa. Prav zato moramo s programom aktivnosti preseči žal negativne izkušnje, da se z menjavo mandatov podre zasnova in ritem dela. Mestna občina smo, posvetimo več skrbi mestu!

Mitja Simič: SIMPOZIJ O REKI KRKI IN NJENIH PRITOKIH

V soboto, 17. novembra 2001, je v mali dvorani Kulturnega centra Janez Trdina potekal simpozij o reki Krki in njenih pritokih z naslovom Novo mesto - odsev Krke. Simpozij je organiziralo Društvo novomeških študentov in založba Goga, zasnovala in vodila pa ga je absolventka arhitekture Sandra H. Grum. Mladi bodoči arhitektki lahko za izkazano voljo in tudi pogum izrečemo vse priznanje in pohvalo, saj ne pomnimo, da bi kdaj nekdo, ki je šele na začetku strokovne poti, uspel organizirati in pripeljati v Novo mesto vso slovensko strokovno srenjo, ki lahko pristojno razpravlja o sproženi snovi. Pohvala gre tudi Društvu novomeških študentov in založbi Goga, ki sta njeno zamisel podprli, sicer pa je ta generacija deklet in fantov s svojim dosedanjim delom že dokazala, da živi z mestom in da do njegove usode ni brezbrizna.

Potek simpozija

Seznam nastopajočih je bil dolg in sestavljen iz predstavnikov različnih strok. V prvem sklopu predavanj so svoje prispevke podali prof. mag. Vladimir Mušič, dr. Stane Granda, dr. Davorin Gazvoda in prof. mag. Peter Gabrielčič, skratka vodilni strokovnjaki v Sloveniji s področja urbanizma, zgodovine, krajinarstva in arhitekture. Kar trije izmed njih so rojeni Novomeščani (prva dva sta tudi člana našega društva), kar je njihovim prispevkom dajalo prijetno osebno noto doživljanja Krke in prostora ob njej.

V drugi sklop predavanj so bili vključeni lokalni strokovnjaki, ki se pri svojem vsakdanjem delu neposredno srečujejo s Krko, z njenimi pritoki in obrežnim prostorom. Nastopili so Slobodan Novaković s področja urejanja voda, mag. Jelka Hudoklin s

področja prostorskega načrtovanja, Andrej Hudoklin s področja varstva narave ter Darja Plantan s področja pravno-administrativnega urejanja zemljišč.

V tem članku seveda ni mogoče brezhibno povzeti vsebino in sporočilo vsakega izmed predstavljenih referatov, saj to tudi ni njegov namen. Tisti, ki jih ta snov zadeva ali zanima, bi pač morali biti tisti dan na tistem mestu. Poleg poudarjanja različnih vlog reke za mesto (od simbolne preko uporabne, členitvene in oblikotvorne do biotopske in rekreacijske) lahko kot rdečo nit prispevkov nekoliko poenostavljeno izluščimo naslednje poudarke:

- zagotavljanje javne dostopnosti brežin,
- skrb za izboljšanje čistosti vode,
- ohranitev sonaravnega značaja reke pritokov in brežin,
- vrnitev reke in pritokov v življenje mesta.

Proti koncu sta že nekoliko utrujeno publiko razživila nastopa Čeda Jakovljeviča, predstavnika Rotary kluba, ki je podal svoj zelo doživet pogled na obravnavano tematiko, ter "prostega strelca" Igorja Vidmarja (Dolenjski list), ki je ob diapozitivih predstavil sedanje klavarno stanje obrežij reke ter svoje videnje možnosti oživitve športnih dejavnosti na Krki. Vsekakor dobra iztočnica za razpravo, ki je sledila.

V koncept simpozija se je izredno dobro vklopila le dan prej odprta razstava v Dolenjskem muzeju z naslovom V objemu Krkinih voda, ki so si jo lahko udeleženci ogledali v sklopu simpozija. Tudi dobri poznavalci Krke so na njej lahko videli marsikaj novega, predvsem obilico starega slikovnega materiala, ki ga je vedno prijetno pogledati, hkrati pa se ob njem lahko globoko zamislimo.

Na okrogli mizi kot sklepnemu dejanju simpozija so poleg že omenjenih predavateljev sodelovali še Jože Derganc (sekretar za okolje in prostor MO Novo mesto), mag. Robert Kepa (Vodnogospodarsko podjetje) ter Mitja Simič kot predstavnik društva Novo mesto. Med okroglo mizo je organizatorica predstavila rezultate ankete, ki jo je na obravnavano snov letos poleti izvedla med meščani, v razpravo pa se je vključilo tudi večje število obiskovalcev. Škoda le, da se je vse skupaj preveč zavleklo in da so utrujeni obiskovalci začeli počasi odhajati. Tako se razprava ni mogla do konca razživeti, organizatorici pa ni uspelo prikazati vseh izsledkov svoje ankete.

To bi bil kratek opis poteka simpozija, dodal pa bi še svoj pogled na tematiko in na dogajanje na simpoziju.

Kaj je simpozij prinesel dobrega

- Potrdil je, da so osnovna strokovna izhodišča starih prostorskih dokumentov danes še vedno aktualna, če ne še bolj (predvsem javna dostopnost).
- Zbral je strokovnjake, ki se z različnih vidikov ukvarjajo s temi vprašanji, ter s tem opozoril na njihovo medsebojno odvisnost.
- Pri prisotnih je vzpodbudil razmišljanja o reki, njenem pomenu za mesto ter za njih same.
- Ker je simpozij potekal pod okriljem Društva novomeških študentov, je njegova vsebina pritegnila tudi številne mlade (bodoče) strokovnjake. Obudil pa je tudi nekatere stare meščane, ki se z domotožjem spominjajo kopaljšča na Loki in številnih čolnarn. Njihova znanja in izkušnje so tudi lahko zelo koristni.

Kaj pa simpoziju ni uspelo?

Simpoziju žal ni uspelo potegniti jasnih sklepov. Prof. Mušič je ob koncu okrogle mize sicer poudaril, da je sedaj potrebna akcija za uresničitev danih pobud, vendar je za dodelavo te misli zmanjkalo časa. Če bi bili še malo bolj častiželjni, bi lahko celo razmišljali o nekakšni listini o reki Krki v mestu, o videnju, nekakšnih pravilih "lepega vedenja" kot nedvoumnih osnovnih izhodiščih za poseganje v ta prostor. Tako pa so mnoge lepe misli obvisle v zraku. Dobro bi bilo, če bi organizatorju uspelo zbrati vse referate in jih povezati v zbornik.

Simpozij in Društvo Novo mesto

Člani Društva Novo mesto so predstavljali približno polovico občinstva in so igrali vidno vlogo med razpravo na okrogli mizi. Med predavatelji, ki so bili na simpozij povabljeni kot predstavniki različnih institucij, so bili kar trije naši člani (Mušič, Granda in Novakovič). Kot vabljeni predstavnik društva sem na okrogli mizi predstavil dosedanja prizadevanja društva za ureditev pešpoti ob Težki vodi in uspešen primer odprtja pešpoti med gradom Grm in Šmihelom ter predstavil osnovna izhodišča za urejanje desnega brega Krke, ki se trenutno kaže kot najbolj problematičen. Na to temo se je navezal tudi arhitekt Marijan Lapajne, ki se je v preteklosti veliko ukvarjal s problematiko prostorskega urejanja Kandije (članek v naši prejšnji številki) vendar pa to vprašanje zaradi pozne ure ni dobilo razsežnosti, kot bi si ga verjetno zaslužilo. Vsekakor lahko rečemo, da prispevek članov društva k simpoziju nikakor ni bil zanemarljiv.

Sklep

Dejstvo, da na simpoziju praktično ni bilo profesionalnih novinarjev razen glavnega urednika TV Novo mesto in športnega novinarja Dolenjskega lista, ki pa sta tja prišla predvsem iz osebnega interesa (oba sta člana našega društva), odraža trenutni

"rating" tovrstne problematike v sodobnem potrošniško naravnem svetu, željnem senzacij in škandalov. V tej smeri ima društvo kot oblika civilne pobude očitno še veliko dela.

Sicer pa je najbolj pomembno, kaj nekdo dejansko naredi. Zato lahko kot pozitiven prispevek simpozija nenazadnje poudarimo tudi to, da se je vanj aktivno vključila tudi Mestna občina Novo mesto ter s tem javno pokazala vsaj svoj interes in voljo, če ji je že spretnosti do sedaj primanjkovalo. Kajti navsezadnje je le občina tista, ki lahko operativno spelje večino ukrepov in aktivnosti v zvezi z reko in njenimi pritoki (npr. ureditveni načrt kolesarskih in pešpoti v Novem mestu, od katerega upravičeno veliko pričakujemo). Zato je namen kritik, ki jih naše društvo redno naslavlja na občino, vedno zgolj ustvarjalen.

Tone Gošnik: V OBJEMU KRKINI H VODA

Bomo dovolili, da nam dragoceni biser spremljevalke in usode prebivalcev mesta ter pokrajine zaradi naše malomarnosti potemni? Bo mesto na okljuku reke dovolilo, da bomo ob sloves dolenske lepoticice?

Naneslo je, da bo četrta številka društvenega glasila hkrati s tretjo, septembrsko, povedala marsikaj starega, že znanega in seveda tudi novega o največji in najdaljši tekoči vodi na Dolenjskem. Marijan Lapajne je s tehtnim razmišljanjem v zadnjem IZZIVU objavil daljši spis Vrnite brežine Novomeščanom! Z učinkovitima fotografijama je nazorno predstavil pereče vprašanje mnogih nedorečenih stvari, ki še kako opozarjajo na dragoceni prostor v kandijskem delu našega mesta in zadevajo tako nas kot naše potomce.

Dolenjski muzej je 16. novembra odprl razstavo v objemu Krkinih voda, ki jo je pripravila zgodovinarica in kustosinja muzeja Majda Pungerčar, ki je hkrati avtorica spremnega razstavnega kataloga. Zanimiva knjiga predstavlja kopališča, perišča, čolnarne, mline in mostove ob Krki v Novem mestu od leta 1850 do 1950. Muzej je to razstavo načrtoval že lani, z njeno vsebino pa se je tvorno vključil v obsežno razpravljanje o številnih vprašanjih, ki presegajo domotožja starejših prebivalcev mesta in pokrajine. Ko so razstavo odpirali, je priljubljeni dolenjski poet Tone Pavček prebral svoj vzneseni pozdrav dolenski lepoticici, ki ga danes predstavljamo s kratkimi odlomki njegovih misli in ocen.

Samo dan kasneje, 17. novembra, so v Novem mestu spet obširno govorili o Krki. Društvo novomeških študentov in založba Goga sta pripravila celodnevni simpozij o reki Krki in njenih pritokih z naslovom Novo mesto - odsev Krke. Znani slovenski strokovnjaki so tehtno razpravljali o snovi, ki nas vse še kako zanima. Krko in njena glavna bivanjska vprašanja so osvetljevali urbanisti, zgodovinarji, krajinarji in arhitekti, ki so se jim pridružili domači strokovnjaki.

Vzrokov in potreb torej dovolj, da novi IZZIV pove o pravkar naštetem kaj več, kar izpričuje vsebina današnje številke.

Zanimivo razstavo v objemu Krkinih voda si kake predvsem ogledati - in uživati ob vsem, kar nudi, na kar spominja - in hkrati tudi opozarja. V celoti moramo pritrditi besedam predgovora v razstavnem katalogu, ki ga je napisal prof. Zdenko Picelj, direktor Dolenjskega muzeja: "Vsak na svojem področju naj poskuša današnje stanje premakniti v prid reke Krke in Novega mesta. Biser, ki se mestu ponuja kar sam, moramo v prihodnosti bolje izkoristiti, kajti s tem bomo pridobili vsi, še najbolj pa svoji vrednosti in prepoznavnosti naše mesto..."

Potek simpozija Novo mesto - odsev Krke je v novem IZZIVU zgoščeno predstavljen. Prispeval je precej gradiva ter nalog trajnega pomena. Na številnih činiteljih v mestu ter pokrajini leži odgovornost, da bodo v prihodnjem obdobju tudi uresničene. Da je Dolenjska lepa žena, h kateri kar naprej hodiš, si jo želiš in hrepeniš po njenem objemu, je v pozdravni besedi v muzeju med drugim povedal pesnik Tone Pavček. "Ne morem lepšati tistega, kar je že najlepše. In Dolenjska je od vsega začetka in bo do neskončnega konca zmeraj najlepša..." je dejal poet in še dodal o objemu Krkinih voda:

"Kaj vse je bilo, svetlega in temnega, v tem objemu! Kakšne zgodbe so zapisane v vodi in jih reka neprestano čisti in odplavlja, vali od izvira do izliva, da bi se spet vračala nazaj in sprejemala nove zgodbe novih rodov. Večni tok in ne manj večni krogotok bivanja: prihajamo in odhajamo, izviramo in se izlivamo, a vmes šumimo, šepetamo, se šopirimo, rastemo in hiramo, ljubimo in sovražimo in kdaj pa kdaj, ko je Dolenjska kakor ljubezen v srcu, pojemo pesmi..."

Pesnikove besede - pozdrav in hkrati izziv k spoštovanju do vsega, kar zajema ena sama besedica: Krka.