
Nacionalni interesi, promet in še kaj

Author(s): Peter GULIČ

Source: *Urbani Izziv*, No. 26/27, MALA MESTA (1994), pp. 77-78

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180231>

Accessed: 21-02-2025 19:41 UTC

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

JSTOR

Peter GULIČ

Nacionalni interesi, promet in šekaj

Za Slovenijo je zelo pomembno dejstvo, da leži med dvema vozliščema glavnih E-cest, in sicer pri Palmanovi (E-70: La Coruna-S. Sebastian-Bordeaux-Lyon-Milano-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Bukarešta-Varna in E-55: Kopenhagen-Berlin-Praga-Linz-Salzburg-Beljak-Benetke-Ancona-Brindisi) in pri Zagrebu (E-70: glej zgoraj in E-65: Szczecin-Praga-Bratislava-Koermend-Zagreb-Reka-Dubrovnik-Skopje-Larisa-Korint-Kalamata). Slovenija sama namreč ne premore vozlišča glavnih E-cest, temveč je v Ljubljani zgolj vozlišče glavne E-ceste in veznih ter priključnih E-cest (E-70: gl. zgoraj; E-651 in E-63: Ljubljana-Beljak; E-57: Ljubljana-Gradec-St. Poelten).

Drugo pomembno dejstvo je, da vzdolž jadranske obale potekajo glavne E-ceste (E-55, E-70, E-65), manjka pa le odsek med Trstom in Reko (vezna E-cesta: E-63).

Če bo tudi ta odsek dobil ustrezno kategorijo in povezavo, se lahko zgodi, da nas bodo glavni prometni tokovi zaobšli, promet pa bi med razvitim delom Južne Evrope in Vzhodno Evropo potekal mimo Slovenije v dveh smereh:

1. Palmanova - Beljak - Gradec - Budimpešta in naprej,
2. Palmanova - Reka - Zagreb - Budimpešta (Beograd) in naprej.

Ta potek lahko ocenjujemo z dvojnimi merili:

okoljevarstvenimi: s tega vidika bi nam izločitev Slovenije – tudi kar zadeva tranzitni promet – ustrezala, **razvojnimi:** slabše prometno prekrvavljena Slovenija nima potrebnih impulzov za svoj razvoj.

Če bo Slovenija hotela izkoristiti svojo ugodno prometno lego, bi se morala za te cilje dosledno prizadevati.

To pomeni, da je treba potek cestne povezave med Palmanovo in Zagrebom čez slovensko ozemlje zasnovati karseda vabljivo (ne glede na njeno uradno kategorizacijo); sem bi najprej uvrstili čim krajše razdalje.

Potek trase ceste E-70 med Ljubljano in Zagrebom na splošno ni sporen, poleg tega pa tukaj ne bi prišlo v poštev krajšanje razdalj. Prav nasprotno pa je s potekom trase med Ljubljano in Palmanovo, kjer velik ovinek v smeri proti Trstu izniči atraktivnost povezave med Palmanovo in Zagrebom čez slovensko ozemlje: izenačuje atraktivnost poti čez hrvaško ozemlje ter slednjo pomaga poudarjati kot alternativo. Tega besedila nikakor ne bi smeli razumeti kot nasprotovanje povezavi med Reko in Trstom, gre le zato, da bi Slovenija zavarovala svoje možnosti, ki jih ima v bistveno krajši povezavi med dvema, za Slovenijo najbližjima vozliščema glavnih E-cest. Prav tako tukaj ne želimo zmanjševati pomena Trsta in njegove povezave s Slovenijo. Dejansko gre le za zavarovanje vitalnih interesov Slovenije in izrabo njenega potenciala, kar pa bi lahko realizirali zlasti s pravilno postavitvijo prioritete pri izgradnji avtomobilskih cest. Smer proti Kopru je iz strateških razlogov prednostna. Enako pomembna je tudi povezava Ljubljane s Palmanovo in s tamkajšnjim industrijsko razvitim delom Italije.

Ne glede na projektne ali izvedbene težave, ki jih ne bi smeli upoštevati pri presoji strateških vprašanj, se kot edina možna pot ponuja koridor od Ljubljane preko Logatca naravnost do Ajdovščine in Nove Gorice ter Palmanove. Ta koridor je pribl. 25 km krajši kot druge alternativne povezave, kot so npr. vipavska trasa ali sežanska trasa.

Če torej povzamemo, je glede na razvojna merila vitalni interes Slovenije, da pomembne prometne tokove, ki se nazadnje križajo pri Palmanovi, usmerimo po najkrajši poti proti Ljubljani, še posebej glede na to, da imamo še neizkoriščene možnosti;

obenem pa s tem bistveno zmanjšamo pomen že omenjenih alternativnih povezav.

Drugi pomemben dejavnik je zanesljivost poti, osnovni pogoj tega dejavnika je, da ga ne ogrožajo vremenske razmere (npr. burja).

Šele ob izgradnji te poti, ki naj ne bi imela alternativ, vsaj ne enakovrednih ali boljših, se nam ne bi bilo treba bati tega, da se bo sklenil obroč glavnih E-cest ob Jadranu, in povezave z Zagrebom preko Reke, ali severnejše alternative (Palmanova-Beljak-Gradec-Budimpešta). Dodatno, zlasti kar zadeva čas, priložnost nam ponujajo žal neurejene razmere na območju bivše Jugoslavije.

Lahko celo trdimo, da je upravičenost izgradnje pretežnega dela avtocestnega križa Ljubljana-Maribor in Ljubljana-Zagreb odvisna prav od povezave Ljubljana-Palmanova.

S tem je povezano vprašanje razvoja Slovenije in njenih posameznih regij, še posebej pa severne Primorske. Alternative v razvoju prometne infrastrukture je treba, razen v širšem ekološkem in prometno razvojnem okviru, ocenjevati tudi v povezavi z razvojem vseh družbenih dejavnosti, tako na državni kot tudi na regionalni ravni. Pri tem ocenjevanju bi morali zlasti upoštevati prednostne panno, kamor smo najprej uvrstili turizem. Navezava Tolmina in Idrije na avtocestni sistem ponuja možnosti neslutene razvoja obsežnih danes zanemarjenih, a potencialno zelo vrednih območij Slovenije.

Če skušamo oceniti predlagano skrajšanje razdalje med Ljubljano in Palmanovo s širšega ekološkega vidika, je krajša razdalja (pribl. 25 km) na splošno tudi toliko manj ekološko škodljiva. Pri tem je treba upoštevati še verjetno nepotrebno gradnjo sorazmerno dolgega odseka avtoceste do Sežane. Morali pa bi poiskati ustrežnejši priključek bližje Trstu, realneje vrednotiti avtocestno povezavo Trst-Reka ter upoštevati predvideni priključek za Trst pri Kopru.

Nadalje grobe zareze infrastrukture v dolinskem svetu oziroma poteki tras, ki so glede na relief najbolj

primerni, pomenijo ponavadi težko premagljive ovire v vsakdanjem življenju ljudi, in še zlasti za živali. Zato so zahtevnejši gradbeni posegi (viadukti, predori) dobrodošle cezure, ki dopuščajo druge pretoke v prostoru. To je tudi osnovni razlog, zaradi katerega se razvitejše evropske države praviloma izogibajo gradnji različnih infrastrukturnih objektov v dolinskem svetu (npr. v Švici).

Če ob tem upoštevamo dejanske razmere (že pričete gradnje, izdana lokacijska dovoljenja), se ta navidezno neproblematična razprava bistveno zaplete. Kljub temu bi si morali prizadevati za dve nesporni smeri: **Koper in Palmanova**.

Prva smer ni sporna, druga pa je, ker sta trenutno v izgradnji dve vzporedni povezavi (Razdrto-Nova Gorica-Palmanova, Razdrto - Sežana - Trst-

Palmanova), ki podvajata zmogljivosti, in si konkurirata. Povezava Razdrto-Sežana-Trst-Palmanova v ničemer ne izboljšuje zgoraj omenjenih strateških ciljev, prav tako pa ne izrablja prej opisanih možnosti oziroma prednosti poteka povezav čez slovensko ozemlje.

Lahko trdimo, da ene od obeh zgoraj navedenih avtocestnih povezav trenutno prav gotovo ne potrebujemo. Zato bi bilo treba gradnjo ene od obeh prekiniti in se raje usmeriti proti Kopru.

Najprej bi morali premisliti, ali se ne bi raje lotili radikalnejše in primernejše rešitve, tj. prekiniti gradnjo avtoceste proti Sežani in vse moči, poleg smeri proti Koper preusmeriti v iskanje najprimernejše trase od Nove Gorice naravnost proti Ljubljani.

Težave pri izvedbi projektne naj ne bila ovira, temveč izziv, za zgled pa nam je lahko bivši železniški viadukt pri Borovnici, pa tudi trasa rimske ceste čez Col (Zgodovina cest na Slovenskem, RSC, 1972). Ne bi kazalo ponavljati napak iz preteklosti, kot je na primer avtocesta med Kranjem in Ljubljano, kjer večina prometa poteka po stari magistralni cesti, zato jo bo treba razširiti v štiripasovnico.

Mag. Peter Gulič, dipl. inž. ur. kraj., Ljubljana

Besedilu nisem priložil nobenih grafičnih in tabelarnih prilog, ker želim bralcu prepustiti užitek pri barvanju (označevanju) malo boljše avtokarte ter štetju kilometrov, in pri primerjavah različnih, tudi v tem prispevku navedenih alternativnih različic v zvezi z cestnimi povezavami.

