

## Preusmeritev tranzitnega prometa težkih tovornih vozil nad 7,5t s hitre ceste H4 na avtocesto E61 odsek A3.

Izgradnja **hitre ceste H4** je bistveno prispevala k razvoju Vipavske doline in Goriške regije. Hitra cesta H4 predstavlja ključno in žal **edino** pravo povezavo lokalnega prebivalstva in lokalnih podjetij v svet. V prvi vrsti je namenjena **vsem** prebivalcem in podjetjem v regiji tako na slovenski kot tudi na italijanski strani z namenom povezave teh področij na slovenski in italijanski avtocestni križ. Povezava Nanos – Villesse nikakor ni namenjena **zgolj podjetjem**, ki se ukvarjajo s transportom, logistiko ali povezanimi dejavnostmi, niti ni namenjena samo tranzitnemu tovornemu prometu, ki relacijo Nanos – Villesse zgolj prečka brez kakršnega koli postanka.

Glavni tranzitni tovorni promet, ki gre preko Slovenije oziroma osrednjega dela države Slovenije za Italijo, je omogočen preko dveh cestnih odsekov. Ta dva odseka sta **hitra cesta H4** skozi Vipavsko dolino preko mejnega prehoda Vrtojba ter **avtocesta A3** preko mejnega prehoda Fernetiči, ki je sestavni del evropske poti E61.

Ključna razcepa na avtocestnih križih v Sloveniji in Italiji preko katerih gre tranzitni tovorni promet med državama, sta Nanos v Sloveniji in Villesse v Italiji. Če medsebojno primerjamo oba odseka, lahko za odsek H4 v primerjavi z odsekom A3 navedemo naslednje:

- Razdalja med razcepoma Nanos – Villesse znaša po hitri cesti H4 60,5 km, po avtocesti A3 pa 66 km, za kar lahko trdimo, da sta obe razdalji praktično enaki oziroma gre zgolj za 6 km krajšo pot, kar ne predstavlja bistvene razlike glede na dolžino poti preko odseka A3;
- Odsek H4 je v svoji celotni dolžini od razcepa Nanos do mejnega prehoda Vrtojba zgolj hitra cesta brez odstavnih pasov. Poleg tega so na mnogih delih smernih voziščih z obeh strani postavljene betonske in železne ograje, ki lahko predstavljajo dodatno oviro v primeru prometne nesreče. Prometni pasovi so širine 3,5m, brez odstavnih pasov, s srednjim ločilnim pasom med smernimi vozišči širine 2m. Po drugi strani je odsek E61 (A3) od Razcepa Nanos do mejnega prehoda Fernetiči v vsej svoji dolžini avtocestni odsek s prometnim pasovi širine 3,75m, odstavnim pasom širine 2,5m ter srednjim ločilnim pasom med smernimi vozišči širine 3,2m;
- Odsek H4 je z vidika varnosti mnogo bolj nevaren kot avtocestni odsek A3. Stopnja nevarnosti bistveno naraste, ko je cesta obremenjena s tovornim prometom (tovornjaki skupne mase 40 ton). Poleg tega ima hitra cesta na območju od Podnanosa do razcepa Nanos povečan naklon s številnimi predori ter v tem delu predstavlja dodatno tveganje za uporabnike hitre ceste. To tveganje se še poveča v primeru slabega vremena, burje, poledice in sneženja. Zaradi navedenih okoliščin so na mnogih predelih odseka H4 stalne omejitve hitrosti na 80km/h. medtem, ko je odsek avtoceste A3 v vsej svoji dolžini brez omejitev in prevozen s hitrostno omejitvijo 130km/h;
- Odsek H4 glede na odsek A3 nima odstavnega pasu temveč zgolj odstavne niše. V zadnjem času se je neverjetno povečalo število tujih težkih tovornjakov, ki zaradi počitka predvsem v nočnem času, **parkirajo na odstavnih nišah** ob prometnih pasovih ter novo zgrajenih odstavnih nišah izstopnih pasov, kar še dodatno poveča nevarnost hudih prometnih nesreč. Parkiranje na odstavnih nišah je z Zakonom o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-UPB2) prepovedano, vendar je zaradi neukrepanja pristojnih organov postala to stalna praksa voznikov tovornih vozil;
- Odsek H4 je z **vidika vzdrževanja**, predvsem odseka po pobočju Nanosa, med najzahtevnejšimi odseki na celotnem slovenskem avtocestnem križu. Del odseka hitre ceste H4 je speljan po drsečem plazovitem pobočju Nanosa. Ves čas uporabe od izgradnje naprej so zaznani premiki cestišča zaradi plazečega terena. Strokovnjaki opozarjajo, da se bodo dosedanji premiki cestišča zaradi povečanega tovornega prometa v prihodnosti še dodatno povečali, kar bo pripeljalo do takšnih poškodb cestišča, da bo potrebna preusmeritve prometa na magistralno

cesto med Razdrtim in Vipavo. Če pride do takšnega scenarija, se bo tranzitni promet preusmeril na avtocesto A3, lokalnemu prebivalstvu in lokalnim podjetjem vključno z lokalnimi logističnimi podjetji pa bo ostala edina možnost povezave na slovenski avtocestni križ preko magistralne ceste čez Rebrnice. Ta odsek hitre ceste H4, spada med najdražje odseke na celotnem avtocestnem križu tako z vidika izgradnje kot tudi z vidika vzdrževanja. Kolikšen bo strošek sanacije celotnega odseka si je nemogoče predstavljati.

- Odsek H4 je z vidika umeščenosti v prostor in lege speljan po sredini Vipavske doline med naselji, vasmi in obdelovalnimi kmetijskimi zemljišči. **Z vidika vplivov na okolje je ta odsek bistveno bolj problematičen kot odsek E61 A3;**
- Odsek H4 je z vidika uporabnosti dodatno problematičen v času burje. Sunki burje so na posameznih odsekih hitre ceste tako močni, da je upravitelj ceste v času burje primoran zapreti cesto tudi za več dni;
- **Odsek H4 je pred leti izgubil status evropskega koridorja, pri čemer velja avtocesta A3 za sestavni del evropskega koridorja E61.**
- Z Osimskimi sporazumi je bilo dogovorjeno, da Jugoslavija in Italija za razvoj medsebojnega gospodarskega sodelovanja vzpostavita dva mejna prehoda Fernetiči in Vrtojba ter ustrezne povezave teh prehodov z notranjostma držav. Na jugoslovanski strani je prišlo do izgradnje teh povezav šele v samostojni Republiki Sloveniji. Zaradi potrebe po čim hitrejši izgradnji celotnega avtocestnega križa in omejenih finančnih virov, se je Republika Slovenija odločila, da bo odsek med Razdrtim in Vrtojbo zgolj hitra cesta, medtem, ko ostane odsek med Razdrtim in Fernetiči v celoti avtocesta. Temu primerno je kasneje uredila tudi kategorizacijo odsekov tako, da je odsek do Vrtojbe izgubil status evropskega koridorja, odsek do Fernetičev pa je postal sestavni del evropskega koridorja E61.
- Ko so se pričele aktivnosti za izgradnjo odseka hitre ceste preko zgornjega dela Vipavske doline, so se odprle razprave ali cesto speljati preko doline oziroma po obrobju doline. S strani investitorja je bila želja (vzrok finančne omejitve), da se cesta spelje po sredini doline (preko obdelovalnih površin) medtem, ko je lokalno prebivalstvo želelo, da se cesta spelje po pobočjih planot oziroma obrobju doline. Pod argumentom, da bo hitra cesta prevzela tudi lokalni promet med posameznimi kraji po dolini, je lokalna skupnost pristala, da se cesta spelje po sredini doline. Če se spomnimo, se na tem delu ni nikoli plačevala cestnina ter je bila vedno kategorizirana kot hitra cesta. Predviden je bil celo izstop Vipavski križ.
- Po odločitvi države, da bo skozi Vipavsko dolino bila speljana zgolj hitra cesta, je bil s strani lokalnih predstavnikov podan predlog, da se ob nakupu zemljišč potrebnih za izgradnjo hitre ceste, odkupi dovolj širok pas zemljišč, ki bodo omogoča morebitno kasnejšo rekonstrukcijo hitre ceste v avtocesto. Predlog je bil s strani investitorja zavržen.
- Iz zadnjih treh alinej je jasno razvidno, da odsek hitre ceste H4 ni bil nikoli namenjen tranzitnemu tovornemu prometu, ki relacijo Nanos – Villesse zgolj prečka in je usmerjen izključno v severno Italijo ali proti osrednji Sloveniji, temveč v prvi vrsti potrebam lokalnega okolja na Slovenski strani (Goriška regija) kot Italijanski strani meje (Goriška pokrajina) in povezave tega okolja z osrednjo Slovenijo in severno Italijo tako z vidika tovarnega prometa kot tudi prometa potnikov. Z vidika mednarodne kategorizacije posameznih odsekov in ostalih navedenih dejstev, je povsem logično, da se mora tranzitni tovarni promet, **ki relacijo Nanos – Villesse zgolj prečka**, odvijati preko odseka A3 in ne po hitri cesti H4, ki sploh ni sestavni del evropskega koridorja.
- V današnjem globalnem gospodarstvu se nobeno okolje ne more v celoti izogniti tranzitnim tokovom, ki dano okolje zgolj prečkajo. Tak tranzit je za lokalno okolje brez kakršne koli dodane vrednosti in predstavlja za okolje določeno obremenitev. Cilj vsake države je, da so ti tranzitni tokovi (**predvsem tovarni!**) za njo čim manj obremenjujoči, tako z vidika časa, infrastrukture in okolja kar drugače pomeni, da jo tranzitni tovarni promet prečka čim hitreje s čim manj

obremenitvami. **Razdalja po hitri cesti med razcepom Nanos in mejnim preходом Vrtojba znaša 42.6 km medtem, ko razdalja med razcepom Nanos in mejnim preходом Fernetiči znaša 22,2 km. Povsem nerazumljivo je, da se tranzitni tovorni promet preko Slovenije dovoljuje preko relacije razcep Nanos mejni prehod Vrtojba, ki je za 20 km daljša od relacije razcep Nanos – mejni prehod Fernetiči.**

- V zadnjih letih je zaznati občutno povečanje prometa po hitri cesti H4 glede na odsek A3 od razcepa Gabrk do mejnega prehoda Fernetiči. Iz podatkov, ki jih objavlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, se je povprečni letni dnevni promet (PLDP) na odseku Razdrto – Vipava v letih od 2010 do 2022 povečal za 48% medtem, ko je PLDP za navedeno obdobje za odsek Gabrk – Sežana celo padel.

Po podatkih Statističnega zavoda Slovenije se število voženj cestnih vozil registriranih v Republiki Sloveniji z nosilnostjo 2 toni ali več vezanih na kraj nalaganja ali kraj razlaganja blaga za Goriško statistično regijo ni bistveno spremenilo oziroma se je v obdobju 2010 -2022 celo zmanjšalo. Iz dostopnih podatkov lahko sklepamo, da je glavni vzrok za povečanje PLDP tranzitni promet od katerega glavni delež predstavlja tovorni tranzitni promet.

Država Slovenija je za mednarodne povezave in tranzitni promet zgradila avtocesto A3 kot sestavni del evropskega koridorja E61. Nerazumljivo je, da se dovoljuje tranzitni tovorni promet (kot na primer vožnjo tovornjaka iz Budimpešte do Benetk in nazaj brez kakršnega koli postanka) preko hitre ceste H4 ob tem, da je zgrajena avtocesta A3, ki je sestavni del evropskega koridorja E61. Pri temu je potrebno poudariti, da so z vidika prevoznika kumulativni stroški poti slovenskega in italijanskega odseka na relaciji Nanos – Villesse povsem enaki med hitro cesto H4 in avtocesto A3.

**Z vidika vseh navedenih razlogov predlagam vladi, da tranzitni tovorni promet težkih tovornih vozil nad 7,5t, ki relacijo Nanos – Villesse zgolj prečka, preusmeri s hitre ceste H4 na avtocesto E61 odsek A3, ki je sestavni del mednarodnega koridorja.**