

Alojz JUVANC
Robert RIJAVEC

Razvoj prometnic v območju mednarodnega mejnega prehoda Vrtojba

Republika Slovenija je del Evropske unije. Z odpravo meja (prosti pretok blaga) se spreminjajo tudi prometne funkcije na območjih mednarodnih mejnih prehodov med državami članicami. Mednje spada tudi mednarodni mejni prehod med R Italijo in R Slovenijo v Vrtojbi.

Obmejni občini Šempeter-Vrtojba in Gorica (Italija) zato že pripravljata ureditveni načrt izrabe prostora in zagotavljanja prometne dosegljivosti širšega območja prehoda za čas po odpravi t. i. schengenske meje (prosti pretok oseb). Posebno pomembna je ustrezna zasnova cest, ki mora omogočiti, da bo ta prostor enotno in enakovredno vključen v cestna sistema obeh sosednjih držav.

»Komunalna« cesta, ki zdaj vodi čez mejni prehod, bo zaradi te spremembe pridobila status avtoceste (hitre ceste), kar pomeni, da je na njej pričakovati velike potovalne hitrosti in spremenjen režim priključevanja nanjo. Zdajšnja ureditev ima preveč individualnih priključkov, obstaja pa tudi možnost obračanja in celo parkiranja (v Italiji).

V članku so predstavljene rešitve oziroma predlogi za sistemsko preureditev sedanje ceste prek MMP v avtocesto in način navezovanja cestnih mrež v obeh sosednjih občinah nanjo.

Prikazani so tudi predlogi preureditve oziroma dopolnitve zdajšnjih lokalnih cestnih mrež in železniške infrastrukture (ureditev intermodalnega terminala) ter prometni režim na cestah, da bi bila raba prostora sedanjega MMP Vrtojba čim učinkovitejša in prostorsko čim manj obremenjujoča.

The Republic of Slovenia is part of the European Union. With the abolishment of borders (free flow of goods) also the traffic functions in the areas of international border crossings between member countries are changing. Among such border crossings is also the international border crossing (IBC) between the Republic of Italy and the Republic of Slovenia in Vrtojba.

The bordering communities of Šempeter-Vrtojba and Gorizia (Italy) are therefore already preparing a development plan related to the use of space to ensure traffic access to the wider area of this border crossing, when the »Schengen border« is abolished (free flow of people). Especially important is adequate design of roads that should allow this space to be uniformly and equally included into the road systems of both neighboring countries.

Owing to this change, the existing »communal« road, which today leads to the border crossing, will attain the status of the expressway Ljubljana–Venice via Gorizia, which means that high traveling speeds and changed regime of connecting roads can be expected. The existing arrangement has too many individual connections, and there is the possibility of turning or even parking (in Italy). The paper presents solutions or proposals for a systematic rearrangement of the present road through the IBC to the motorway and the principle of connecting the road networks of both neighboring communities to it.

Presented are also proposals how to rearrange or complete the existing local road networks and the railway infrastructure (arrangement of an intermodal terminal), and the traffic regime on roads to achieve as efficient use of space as possible at the present IBC Vrtojba with the least possible burden to the space.

Ceste
EU Mejni prehod
Logistika
v prometu
Prostorsko
urejanje

Roads
EU Border crossing
Traffic logistics
Spatial
arrangement

1. Zdajšnje razmere

Ob vstopu Republike Slovenije v Evropsko unijo in ob uvedbi t. i. schengenskega sporazuma ne bo več mednarodnega mejnega prehoda Vrtojba. Cesta, ki vodi čezenj, bo tako dobila status avtoceste (hitre

ceste). Glede na sorazmerno majhne prometne obremenitve (prosti prometni tok) je na njej pričakovati velike vozne hitrosti.

Zdajšnja ureditev prometa na (bodoči) hitri cesti (HC) v območju MMP Vrtojba ne ustreza funkcional-

nosti hitre ceste: preveč je individualnih priključkov, možnost obračanja na cesti in celo parkiranja (v Italiji). V območju je tudi infrastruktura, ki ni ali pa je zelo slabo dostopna za peš oziroma kolesarski promet. V mislih imamo predvsem goriško mestno pokopališče.

Na slovenski strani sta izvoz s HC in dostop nanjo urejena v povezavi z bencinskima servisoma, pri čemer po zdajšnjih dveh rampah poleg služnosti za bencinski servis poteka še tovorni promet v slovenski carinski terminal in iz njega ter promet osebnih vozil, ki imajo svoj cilj in izvor na območju komercialnega dela terminala Vrtojba JUG (glej shemo obravnavanega območja – slika 1). Vsa tovorna vozila, ki morajo pri prehodu državne meje opraviti carinski postopek, imajo pot določeno. Ločena je od površin HC, ne glede na to, ali prihajajo iz notranjosti Slovenije ali pa z obmejnega območja. Domnevamo, da tega v prihodnje ne bo več in bo del tovornega prometa neovirano potoval po hitri cesti. Dodatno sta za vozila, ki zapuščajo mejni prehod ali nanj prihajajo z ožjega območja Šempetra in Vrtojbe in torej ne uporabijo HC, vstop in izstop v območje mejnega prehoda urejena pri bencinskem servisu na skupnem izvozu oziroma uvozu.

Na italijanski strani sta izstop in dostop na HC urejena v urejenem priključku (izvennivojsko krožišče ali priljubljeno rondo) na italijanski državni cesti SS 55, ki se nadaljuje v mesto Gorica kot Via Trieste. Na priključnih rampah na vzhodni strani tega priključka sta dodatno izvedena še izvoz in uvoz na območje Autoporta SDAG (tovornega terminala), ki je namenjen za osebna vozila. Za dostop do Autoporta SDAG je pod HC med priključkom rondo in objektom mejnega prehoda zgrajen podvoz. Objekt tega podvoza je dvodelen, saj je poleg dvosmernega prometa za potrebe Autoporta skozenj fizično ločeno vodena še enosmerna rampa (smer vožnje sever–jug) za osebna vozila za dostop v Autoporto, ki je kot odcep od rampe rondoja navedena v prejšnjem odstavku. Območje MMP na italijanski strani je fizično razdeljeno z železniško progo Gorica–Šempeter. Cestnih povezav čez progo ali pod njo ni. Celotna interna komunikacija zato poteka le prek rondoja na cesti SS 55.

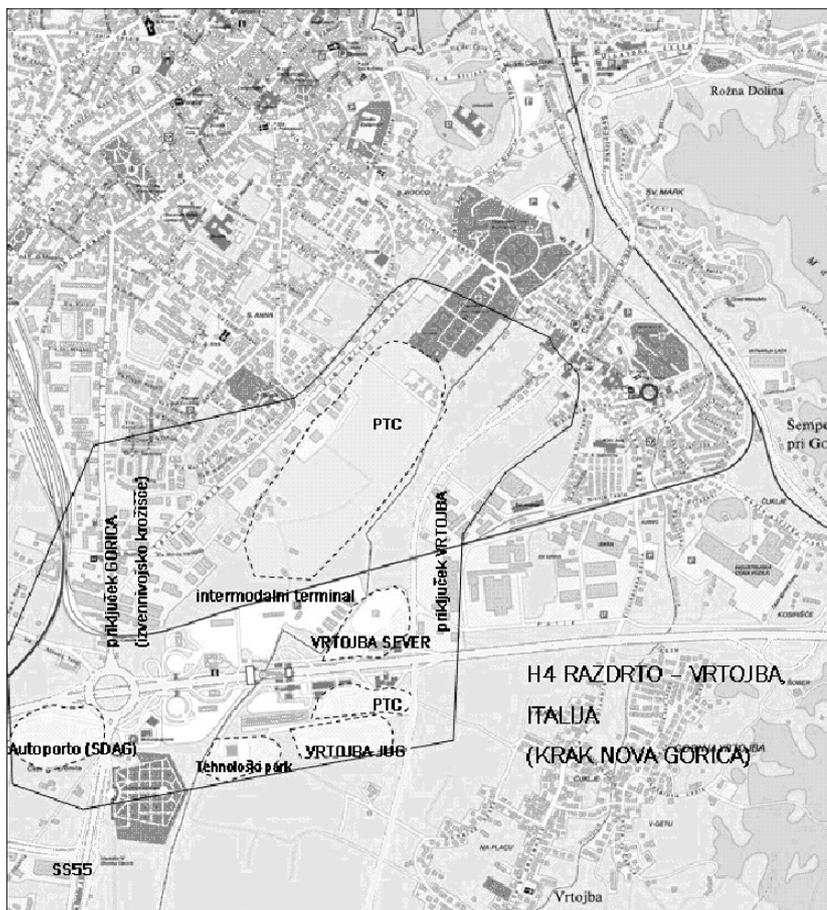
2. Razvoj prometnic

Zaradi spremenjenih prometnih razmer (HC v polni funkciji) je treba uvoze in izvoze (priključne rampe) na HC na novo urediti. Izhodiščni točki (priključka) za menjavo prometa na HC ostajata rondo na italijanski strani in bencinski servis na slovenski. Razdalja med uvoznima in izvoznima pasovima je približno 750 m, kar pomeni, da bosta izvozni in uvozni pas na obeh straneh HC združena v enotnega in izvedena po vsej dolžini med obema priključkoma v t. i. servisno cesto. To zahtevata tako prometna vamost kot tudi tehnologija prometa. Dejansko bosta oba priključka preurejena v t. i. dvojni priključek (postavitev prometne signalizacije).

Na območju sedanjega mednarodnega mejnega prehoda je predvidena nova raba površin. Na severni

strani HC je predvidena gradnja trgovskega in intermodalnega terminala za tovorna vozila (menjava transportov med cesto in železnico), na južni strani pa logistični center in druge poslovne dejavnosti. Zdajšnji logistični terminal (SDAG Autoporto) v Italiji ostane. Še več, predvidena sta njegova razširitev (3. faza) in razširitev na severno stran HC v območje intermodalnega terminala.

Pomembno vprašanje je vprašanje vertikalnih povezav v obravnavanem območju. Zaradi že opredeljene rabe prostora na posameznih površinah v coni so dodatni posegi v izvedbo izvennivojskih križanj teh povezav s HC in železniško progo zahtevni. Zanje je zaradi premaganja višinskih razlik treba veliko prostora, kar posledično zmanjšuje velikost površin, namenjenih za komercialno rabo. Povezave v območju cone pa so nujne, če naj cona



Slika 1: Shema obravnavanega območja

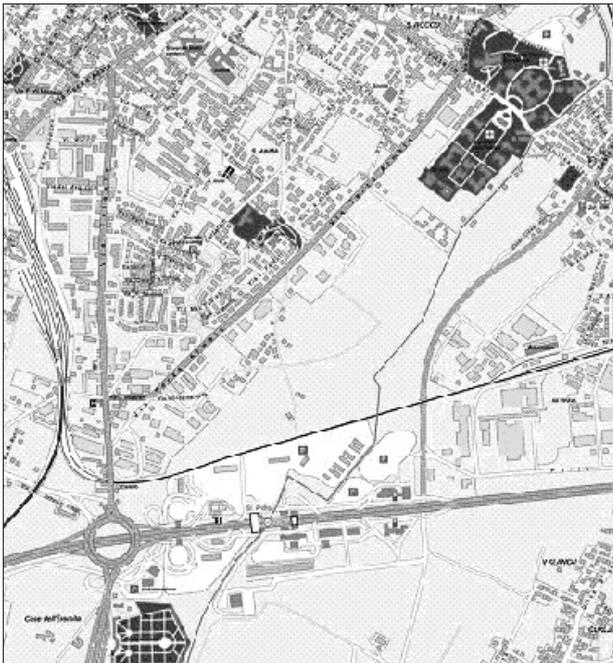
deluje kot celota, hkrati pa omogoča dostopnost vsakega njenega dela posebej z različnimi cilji v njej in zunaj nje. Za interno prometno komunikacijo med njima bo treba zato zgraditi vsaj eno izvennivojsko križanje z železniško progo.

S 1. majem 2004 je bila odpravljena carinska kontrola blaga med Slovenijo in Italijo, v bližnji pri-

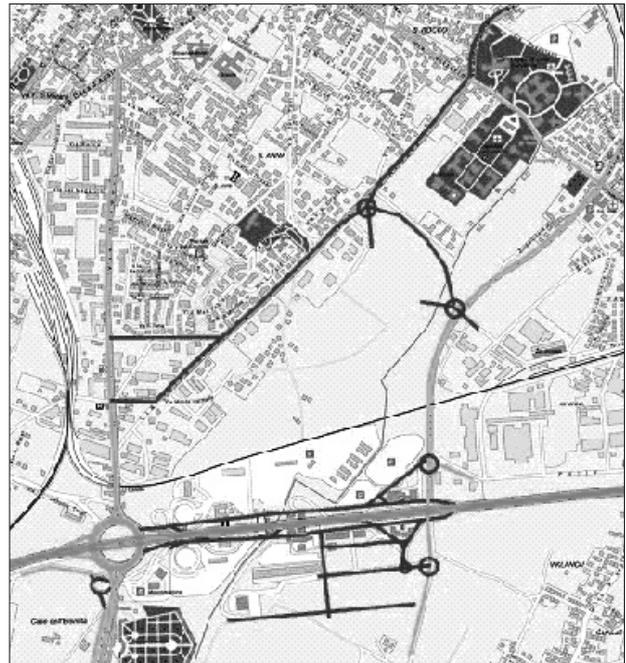
hodnosti pa bo tako tudi s kontrolo oseb. Odpravljeni bodo tudi drugi mejni prehodi med Slovenijo in Italijo (Šempeter, Miren), kar bo močno vplivalo na prometne tokove v obmejnem območju MMP Vrtobja. Na njem se ne bo pojavil samo promet, ki bo imel izvor in cilj v novi rabi prostora, ampak tudi tisti, ki bo tu le v tranzitu. Najizraziteje bi se to pokazalo na HC,

na kateri bi se nenadoma pojavile različne vrste uporabnikov – od tistih v daljinskem tranzitu do tistih, ki bi cesto uporabili le kot dostopno pot do servisnih dejavnosti.

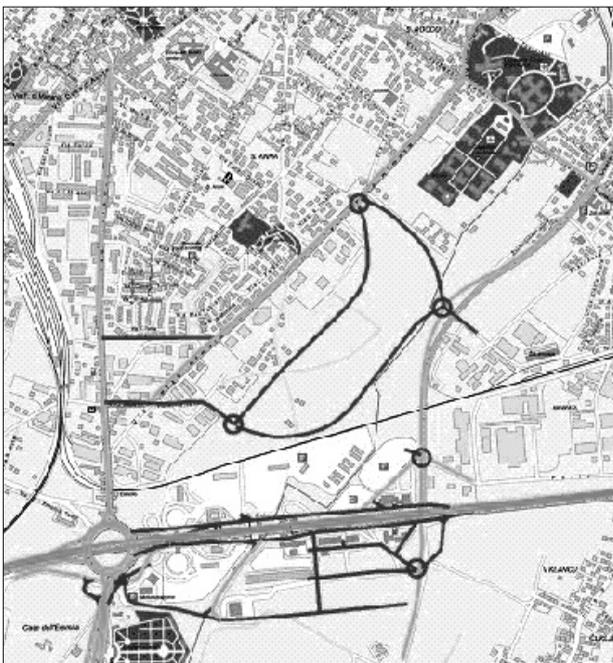
Za razbremenitev HC in izboljšanje poteka cestnega prometa v tem območju je zato predvidena nova povezava med cesto Via Terza Armata (Gorica) na italijanski strani in



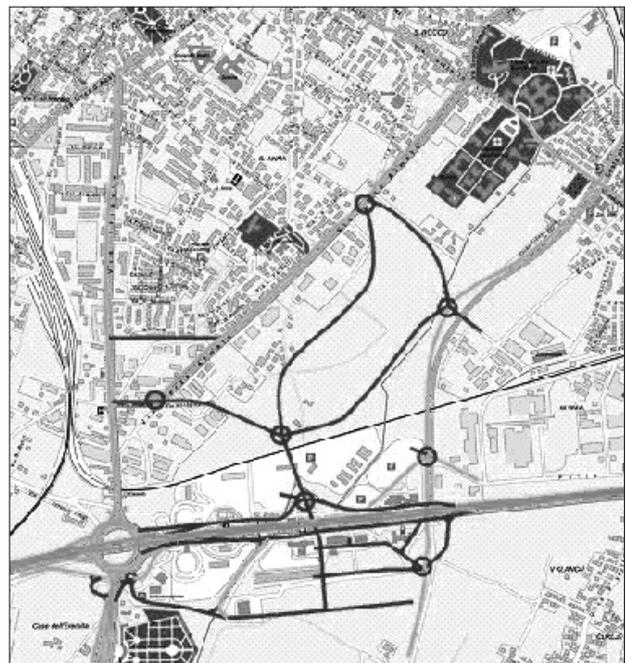
Slika 2: Varianta 0



Slika 3: Varianta 1



Slika 4: Varianta 2B



Slika 5: Varianta 3

Žnidarčičeva ulico (Šempetrsko-vrtojbenko obvoznico) v Sloveniji. S tem šempetrsko-vrtojbenska obvoznica močno pridobiva pomen in bo po dokončanju (nadaljevanje proti Krasu je še v gradnji) v celoti prevzela prometno vlogo sedanje Vrtojbenske ceste v Šempetru pri Gorici. Zaradi te spremembe bo potrebna njena pre Kategorizacija (zdaj občinska, pozneje državna cesta).

Dolgoročno to tudi pomeni, da se bo raba prostora ob sedanji »obvoznici« spremenila. Ne bo več obvoznica, ampak cesta v gosteje zazidanem prostoru. To seveda prinaša dobre (npr. razvoj občine) in slabe lastnosti (npr. negativni vplivi na okolje).

3. Prometna analiza

Po naročilu občine Šempeter-Vrtojba [1] smo pripravili prometno analizo zasnove prometnega omrežja v širšem območju sedanjega MMP Vrtojba na italijansko-slovenski državni meji, da se med različnimi mogočimi izvedbami (možnostmi) vodenja cest v cestnih mrežah ugotovijo prometne obremenitve posameznih cest in križišč na njih. Na tej osnovi se potem lahko odloči, katera od zasnov je prometno najuspešnejša. To pa v danem okolju seveda še ne pomeni, da se strateško ne bi bilo mogoče odločiti tudi za drugačno možnost od predlagane v študiji, če bi se kot posebno pomembni pokazali drugi razlogi.

Napoved prometa smo izdelali na osnovi računalniškega modela obravnavanega območja. Pri tem smo uporabili računalniški simulator VISUM. V prvi fazi smo izdelali le računalniški model zdajšnjega stanja, ga ustrezno kalibrirali in ga v drugi fazi dopolnili z novozgrajenimi cestami, ki so predstavljene v več različicah.

Za analizo križišč smo uporabili analitične model SIDRA 2.0. Preverjeni sta bili merilo prometnih

obremenitev in merilo čakalnih časov. Eden od problemov prihodnjih navezav je velikost prometnih površin znotraj obravnavanega območja, zato smo preverili tudi dolžine kolon.

3.1 Možnosti razvoja cestne mreže

V analizi so prometno-tehnično obdelane štiri variante:

- varianta 0: zdajšnje stanje, nadgrajeno s paralelnima servisnima cestama ob HC (slika 2);
- varianta 1: prometna oskrba območja po obodnih cestah (Žnidarčičeva ulica na slovenski strani in italijanska državna cesta 55 ter Via Terza Armata na italijanski strani z ustvaritvijo novih prečnih povezav med njimi) (slika 3),
- varianta 2B: (z različicami): prometna oskrba območja po obodnih cestah (Cesta prekormorskih brigad na slovenski strani in cesta No. 55 ter Via Terza Armata na italijanski strani z ustvaritvijo novih prečnih povezav med njimi) in nova južna povezava med Vrtojbo in Gorico (sliki 4 in 5);
- varianta 3: prometna oskrba območja z novo težiščno cesto sever-jug (slika 6),

V vsakem primeru smo neodvisno od načina zagotavljanja prometne oskrbe območja reševali način priključevanja območja na HC za vsako možnost posebej.

Notranje ceste v območju niso bile predmet študije, razen tistih, ki določajo način izvedbe križišč, primarne notranje povezave in priključevanje na osnovno cestno mrežo območja in na HC. Upoštevane so torej vse ceste, ki v osnovi sestavljajo cestno mrežo, sekundarne pa so samo pokazane.

Na osnovi izračunanih dodatnih prometnih obremenitev, ki jih bo ustvarila nova dejavnost, smo izdelali kapacitetno analizo prihodnje kri-

žiščne infrastrukture obravnavanega območja v občini Šempeter-Vrtojba in določili elemente križišč in cest.

Na podlagi izračunanih prometnih obremenitev se je kot prometno najuspešnejša izkazala možnost 3. Ima pa eno izrazito pomanjkljivost: močno poseže v prostor na območju objekta MMP Vrtojba, kjer je fizično zelo težko postaviti potrebna križišča. To je sicer izvedljivo, bi pa bilo zelo drago.

Zato kot najsprejemljivejšo ocenjujemo možnost 2 oziroma njeno različico 2A, ki kljub nekoliko slabši prometni vrednosti (več zgostitev prometa, manjša potovalna hitrost) zagotavlja normalen potek prometa z normalnim finančnim vložkom v infrastrukturo. Še več; ob nekoliko slabši prometni vrednosti ponuja dodatne površine za komercialno rabo, kar prispeva k relativnemu zmanjšanju stroškov investicij v infrastrukturo. Z izkoriščenjem zdajšnjega podvoza SDAG – Autoporto (pod HC na italijanski strani) zagotavlja uspešno interno prometno povezavo na italijanskem delu območja. Ta možnost omogoča izvedbo po etapah: nekaj lahko zgradimo že danes (2005), nadaljujemo ob »schengenu« (2007) in končamo kadarkoli (čez 20 let).

4. Sklepi

Na kratko:

- vprašanje podiranja objekta(ov) na MMP še ni rešeno; ohranitev tega objekta bi že v izhodišču spremenila razvoj in zasnovo planirane ureditve cestne mreže, prikazane v članku.
- v študiji je obravnavan le odnos obeh obmejnih občin do razvoja območja sedanjega MMP Vrtojba;
- eden izmed namenov članka je, da bi pokazal zahtevnost prestrukturiranja namembnosti območja in pomanjkanju vlog obeh držav v tem procesu, ki mu doslej še nista namenili nobene pozornosti.

– pilotski projekt mednarodnega sodelovanja pri reševanju skupnih prometnih problemov na območju mikrolokacije MMP Vrtojba je lahko vzorec in opozorilo državnim službam, da morajo pozornost nameniti tudi tistim MMP na notranjih mejah države, na katerih interes lokalnih skupnosti ni tolikšen kot pri MMP Vrtojba.

– iz postopka in rezultatov študije je razvidno, da se razvoja območja nekega MMP ne more obravnavati zgolj v lokalnem, ampak v širšem regionalnem okviru.

Doc. dr. Alojzij Juvanc, univ. dipl. inž. grad., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut
E-pošta: ajuvanc@fgg.uni-lj.si,

Asist. mag. Robert Rijavec, univ. dipl. inž. grad., Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut
E-pošta: rrijavec@fgg.uni-lj.si

Opomba:

[1] Občina Šempeter-Vrtojba: Prometna študija območja mednarodnega mejnega prehoda v Vrtojbi. Ljubljana: UL FGG, Prometnotehniški inštitut, 2004.

Barbara MUŠIČ
Ivan STANIČ

Razvoj podeželske skupnosti – Šmarje

Projekt se je razvil iz lokalne pobude za revitalizacijo dela koprskega podeželskega zaledja v slovenski Istri. Krajevna želja se je preoblikovala v strokovne podlage za nastajajoče formalne prostorske planske dokumente Mestne občine Koper. Hkrati je bilo preskušanih več metod sodelovanja z javnostjo oziroma lokalnimi prebivalci.

The project evolved from a local initiative for the revitalisation of the rural hinterland of Koper in Slovene Istria. The local desire was transformed into expert guidelines for part of the emerging formal spatial planning documents of the Municipality of Koper. Several public participation methods with the local inhabitants were also tested.

Lokalna pobuda Šmarje pri Kopru Urbanistične in planerske delavnice

Local initiative Šmarje pri Kopru Urbanistic and planning workshops

1. Uvod

Namen projekta Urbanistična zasnova naselja Šmarje je bil oceniti razvoj naselja Šmarje in vasi v krajevni skupnosti Šmarje ter predlagati planske in urbanistične usmeritve, vključno s predlogom prostorskih ukrepov, ki bodo zagotovili realizacijo novih usmeritev. Projekt se je zaključil z izhodišči za Strategijo prostorskega razvoja občine in Prostorskega reda Mestne občine Koper za naselje Šmarje in ostalih naselij v krajevni skupnosti Šmarje. Namen naloge je bil tudi preveriti različne metode participacije oziroma sodelovanja s prebivalci pri prostorskem planiranju. Mimogrede, pobudo za formalizacijo prostorskih odločitev so dali avtorji projekta revitalizacije istrske vasi Šmarje pri Kopru, ki so

jo leta 2003 predstavili kot »Vrata v osrčje slovenske Istre«.

Projekt »Vrata v osrčje slovenske Istre« se je razvil na lokalni ravni pod okriljem Krajevne skupnosti Šmarje in tam delujočih nevladnih organizacij kot so: Društvo Pangea – Društvo za varovanje okolja Koper, Turistično društvo Šmarje in Kulturno društvo France Bevk iz Šmarij. Sam začetek projekta je sprožila pobuda za ureditev vaškega jedra v naselju Šmarje. Ker se pobudniki projekta niso zadovoljili samo s prenovo vaškega jedra, so projekt razširili, sprva na celotno naselje Šmarje kasneje pa na preostala naselja Krajevne skupnosti Šmarje. Zakaj? Že iz naslova projekta je razbrati, da predstavlja naselje Šmarje pomembno središče oziroma vstopno točko v istrsko za-

ledje, t.i. vrata v slovensko Istro. S takšno razvojno mislijo naj bi se hkrati vzpostavila močna fizična in gospodarska identiteta naselja Šmarje in zagotovilo izhodišče za razvoj oz. revitalizacijo okoliških krajev kot so Fijeroga, Gažon, Grinjan, Grintovec, Koštabona, Krkavče, Pomjan, Puče, Srgaši in Župančiči.

Prednostna področja projekta Urbanistične zasnove naselja Šmarje so bila:

- poselitev (prenova vaškega jedra oz. jeder, krepitev policentrizma in dostopnosti, krepitev partnerskega odnosa med mestom in podeželjem, zagotavljanje pogojev za strukturne spremembe);
- infrastruktura (povezovalne ceste, javne površine, grajeno javno dobro);