



FAKULTETA ZA VARSTVO OKOLJA

MAGISTRSKO DELO

**TRAJNOSTNA PROMETNA UREDITEV PRELAZA VRŠIČ,
ODSEK KRANJSKA GORA – TRENTA**

MIHA SCHROTT

VELENJE, 2023



FAKULTETA ZA VARSTVO OKOLJA

MAGISTRSKO DELO

TRAJNOSTNA PROMETNA UREDITEV PRELAZA VRŠIČ, ODSEK KRANJSKA GORA – TRENTA

MIHA SCHROTT

Varstvo okolja in ekotehnologije

Mentorica: izr. prof. dr. Irena Mrak

VELENJE, 2023

Številka: 727-4/2021-2

Datum: 26. 11. 2021

Na podlagi Diplomskega reda izdajam naslednji

SKLEP O MAGISTRSKEM DELU

Študent Visoke šole za varstvo okolja **Miha Schrott** lahko izdela magistrsko delo z naslovom v slovenskem jeziku:

Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora - Trenta.

Naslov magistrskega dela v angleškem jeziku:

Sustainable traffic arrangement of the Vršič crossing, section Kranjska Gora - Trenta.

Mentorica: **izr. prof. dr. Irena Mrak.**

Magistrsko delo mora biti izdelano v skladu z Diplomskim redom.

Pouk o pravnem sredstvu: zoper ta sklep je dovoljena pritožba na Senat VŠVO v roku 8 delovnih dni od prejema sklepa.



Prof. dr. Boštjan Pokorny
dekan



Visoka šola za varstvo okolja

Trg mladosti 7 | 3320 Velenje

t: 03 898 64 10 | f: 03 89864 13 | e: info@vsvo.si

www.vsvo.si

Izjava o avtorstvu

Podpisani/a MIHA SCHROTT, z vpisno številko 34190029,

študent/ka dodiplomskega / podiplomskega (obkrožite) študijskega programa Varstvo okolja in ekotehnologije,

sem avtor/ica diplomskega dela z naslovom

TRAJNOSTNA PROMETNA VREDITEV PRELAZA VRŠIČ,

OBSEK KRANJSKA GORA – TRENTA

ki sem ga izdelal/a pod mentorstvom IBR. PROF. DR. IRENE MEAK in
somentorstvom _____.

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo delo moje avtorsko delo, torej rezultat mojega lastnega raziskovalnega dela;
- da oddano delo ni bilo predloženo za pridobitev drugih strokovnih nazivov v Sloveniji ali tujini;
- da so dela in mnenja drugih avtorjev, ki jih uporabljam v predloženem delu, navedena oz. citirana v skladu z navodili FVO;
- da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev navedena v seznamu virov, ki je sestavni element predloženega dela in je zapisan v skladu z navodili FVO;
- se zavedam, da je plagiatorstvo kaznivo dejanje;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo delo in moj status na FVO;
- je diplomsko delo jezikovno korektno in da je delo lektoriral/a EVA BIŽJAN;
- da dovoljujem objavo diplomskega dela v elektronski obliki na spletni strani FVO;
- da sta tiskana in elektronska verzija oddanega dela identični.

V Velenju, dne 13. 4. 2023



podpis avtorja/ice

ZAHVALA

Zahvaljujem se izr. prof. dr. Ireni Mrak za vso podporo, nasvete in strokovno pomoč pri pisanju magistrskega dela. Zahvaljujem se ženi za podporo, potrpežljivost in za spodbudne besede. Zahvaljujem se tudi delodajalcu, ki mi je omogočil magistrski študij.

IZVLEČEK

Prelaz Vršič je najvišji cestni prelaz v Sloveniji in se nahaja v osrčju Triglavskega narodnega parka. Zaradi svoje lege je atraktivna panoramska pot in hkrati pomembna tranzitna pot med Gorenjsko in dolino Soče, izhodišče za prenekatero pohodniške in gorske poti ter tudi ciljna točka za obiskovalce, ki nanj pridejo z osebnimi avtomobili, motorji, kolesi in tudi peš. Posledično je predvsem v poletnih mesecih prometno močno obremenjen, prav tako pa je zaradi neurejenega parkiranja na njegovem ožjem območju obremenjeno tudi okolje, predvsem zaradi erozije. Pozimi je večinoma zaprt za promet, saj zimsko vzdrževanje v času snežnih zametov in nevarnosti snežnih plazov ni ekonomično in tudi ni varno. Cestni prelaz Vršič je zato treba preurediti na način, da bo povezava med Kranjsko Goro in Trento omogočena celo leto, hkrati pa je treba na podlagi ocene okoljske nosilne zmogljivosti območja nujno omejiti motorni promet in dostop motornih vozil na prelaz v poletnem in jesenskem času. Urediti je treba parkirne površine v dolinah ter zagotoviti ustrezen javni potniški promet, prednost za dostop na prelaz pa dati predvsem uporabnikom javnega potniškega prometa, kolesarjem in pešcem. Hkrati je treba razmisliti in čim prej pristopiti tudi k izgradnji predora pod prelazom, s čimer bi cesto čez prelaz lahko spremenili v turistično cesto, predor pa bi zagotavljal celoletno prevoznost med Kranjsko Goro in Trento.

Ključne besede: prelaz Vršič, celoletna prevoznost, trajnostne prometne rešitve, javni prevoz, Triglavski narodni park

ABSTRACT

The Vršič Pass is the highest road pass in Slovenia, located in the centre of the Triglav National Park. Due to its location, the pass is an attractive panoramic route and an important transit route between Gorenjska region and the Soča Valley. It's also a starting point for several hiking and mountain trails, and a destination for visitors who arrive by car, motorbike, bicycle, or by foot. As a result, the pass is heavily loaded with traffic, especially during the summer months, and unorganized parking facilities in its narrower area burden the environment, mainly due to erosion. In winter, the pass is mostly closed to traffic, as winter maintenance during snowfalls and the risk of avalanches would be neither economical nor safe. Therefore, the Vršič road pass must be rearranged so that the connection between Kranjska Gora and the Trenta Valley can be operational year-round. Based on the assessment of the environmental carrying capacity of the area, motor traffic and access of motor vehicles to the pass must be limited in summer and autumn. Parking areas in the valleys should be arranged, and adequate public passenger traffic should be ensured. Priority for the access to the pass must be given primarily to users of public passenger traffic, cyclists, and pedestrians. At the same time, the construction of a tunnel under the pass should be considered and approached as soon as possible. A tunnel would enable transformation of the road over the pass into a tourist road, and ensure year-round connectivity between Kranjska Gora and the Trenta Valley.

Key words: Vršič pass, year-round transportability, sustainable traffic solutions, public transportation, Triglav national park

KAZALO

1.	UVOD	1
1.1.	Opredelitev raziskovalnega problema	1
1.2.	Namen in cilji dela	3
1.3.	Hipoteze	3
2.	METODE DELA	3
3.	PODROČNA ZAKONODAJA.....	8
4.	OBSTOJEČE STANJE CESTE ČEZ PRELAZ VRŠIČ.....	11
5.	VIDIKI, KI JIH JE TREBA UPOŠTEVATI, TER PREGLED PREDLAGANIH REŠITEV .	17
5.1.	Mobilnost lokalnega prebivalstva na območju Trente in Bovca ter povezava z osrednjo Slovenijo	17
5.2.	Možnosti celoletne prevoznosti ceste med Kranjsko Goro in Trento	19
5.3.	Vpliv ceste čez prelaz Vršič na okolje	22
5.3.1.	Vpliv vremenskih ujm in erozija	23
5.3.2.	Hrup	24
5.4.	Cesta prek Vršiča kot kulturna dediščina.....	27
5.5.	Trajnostni razvoj turizma na območju Vršiča	28
5.6.	Varnost v prometu	31
5.7.	Pregled obstoječih projektnih rešitev.....	32
5.8.	Predor med Kranjsko Goro in Posočjem.....	44
6.	MOŽNIH UKREPOV ZA DOLGOROČNO CELOLETNO POVEZAVO POSOČJA Z OSREDNJO SLOVENIJO	47
6.1.	Omogočanje sonaravnega izvajanja turističnih aktivnosti na območju prelaza Vršič	54
7.	PREVERITEV MNENJ IZBRANIH DELEŽNIKOV.....	58
7.1.	Izsledki intervjujev	58
7.1.1.	Sinteza rezultatov intervjujev	69
8.	RAZPRAVA IN PREVERITEV HIPOTEZ	72
9.	POVZETEK	75
10.	SUMMARY	76
11.	LITERATURA.....	77

KAZALO SLIK

Slika 1: Dnevna porazdelitev prometa na Vršiču.....	14
Slika 2: Neurejeno parkiranje na vrhu prelaza Vršič.....	15
Slika 3: Neurejeno in nedovoljeno parkiranje pod prelazom Vršič na bovški strani.....	15
Slika 4: Zastoji zaradi iskanja parkirnega prostora.....	16
Slika 5: Odklon povprečne januarske temperature zraka v Sloveniji v obdobju 1950–2023..	21
Slika 6: Relativni odklon količine padavin v Sloveniji v januarjih 1950–2023.....	21
Slika 7: Časovni potek skupne višine novega snega in povprečne višine snežne odeje v Soči	22
Slika 8: Erozijske brežine ob cesti in neurejena parkirišča.....	24
Slika 9: Varstveni pasovi Triglavskega narodnega parka in potek regionalnih cest R1-203 in R1-206.....	26
Slika 10: Prikaz vseh štirih variant (novogradenj) cestnih povezav Zgornjesoške, Zgornjesavske doline in Italije.....	33
Slika 11: Situacija s prikazom galerij 8/1 in 8/2 na območju »Na Močila«.....	35
Slika 12: Prerez v galeriji 8/1.....	35
Slika 13: Podrobnejša situacija s prikazom galerij 8/1 in 8/2 na območju »Na Močila«.....	36
Slika 14: Situacija variant »CP KRANJ« in »PNZ LJUBLJANA«.....	41
Slika 15: Predvidena ureditev parkirišč na prelazu.....	44
Slika 16: Variantni predlog predora V1.....	50
Slika 17: Lokacija portala predora na strani Bovca.....	50
Slika 18: Približna lokacija portala predora na strani Kranjske Gore.....	51
Slika 19: Variantni predlog predora V3.....	52
Slika 20: Parkirišče pri Eriki – možno obračališče pred zapornico na kranjskogorski strani...	56
Slika 21: Urejeno parkirišče pri koritih Mlinarice – možno obračališče pred zapornico na bovški strani.....	56

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Podatki o vlogi/kompetencah intervjuvancev.....	6
Preglednica 2: PLDP 2015–2021 za odsek R1-206/1027 Kranjska Gora – Erika.....	13
Preglednica 3: PLDP 2015–2021 za odsek R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič).	13
Preglednica 4: PLDP 2015–2021 za odsek R1-206/1028 Vršič – Trenta.....	13
Preglednica 5: Ogroženost ceste Kranjska Gora – Vršič s snežnimi plazovi (vir: Hrovat, 1996).....	20
Preglednica 6: Primerjalni kriteriji za varianti »PNZ LJUBLJANA« in »CP KRANJ«.....	39
Preglednica 7: Sinteza najpomembnejših ugotovitev intervjujev glede na zgornje sklope.	70

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

ARSO	Agencija RS za okolje
CIPRA	CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
DPN	Državni prostorski načrt
NU TNP-1	Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka za obdobje 2016–2025
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
TNP	Triglavski narodni park
UMVH	Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju
ZON	Zakon o ohranjanju narave
ZSRT	Zakon o spodbujanju razvoja turizma
ZTNP-1	Zakon o Triglavskem narodnem parku
ZVO-1	Zakon o varstvu okolja
ZV-1	Zakon o vodah
ZCes-2	Zakon o cestah
ZureP-3	Zakon o urejanju prostora

1. UVOD

Prelaz Vršič je s 1611 m n.v. najvišji cestni prelaz v Sloveniji in povezuje Zgornjesavsko dolino in Posočje. Sodi med turistično najbolj obremenjena območja v Sloveniji, saj ima poleg povezovalne tudi pomembno turistično funkcijo (CIPRA 2009). Prelaz je slikovita panoramska cesta v osrčju Triglavskega narodnega parka (v nadaljevanju: TNP), zato je cesta zanimiva že sama po sebi, kot turistična atrakcija. Dostopen je vsem motornim vozilom, kolesarjem in seveda tudi pohodnikom. Predstavlja izhodišče za aktivni turizem, kot sta pohodništvo in planinarjenje. Cesta čez prelaz je edina slovenska povezovalna cesta med Kranjsko Goro in dolino Soče, in povezuje Bovec, Kobarid in Trento s centralnim delom države preko Kranjske Gore in Jeenic, kar je pomembno tako za razvoj Posočja kot za turizem v njem. V bližnji okolici prelaza se nahajajo planinske kočje, med drugim Tičarjev in Poštarski dom ter Erjavčeva kočja, nekoliko nižje ob cesti v smeri Kranjske Gore pa še Tonkina kočja in Kočja na gozdu. S prelaza vodijo pohodniške poti na bližnje gore, kot so Vršič, Prisank, Mala in Velika Mojstrovka, Slemenova špica in druge. Ker je tudi sam prelaz atraktivna turistična točka, za nekatere obiskovalce ne predstavlja izhodiščne točke, temveč kar cilj njihovega obiska. K temu pripomorejo tudi številne kočje, ki obiskovalcem ponujajo okrepčilo in počitek v naravnem alpskem okolju z atraktivnimi razgledi na okoliške gore.

Cestni prelaz je v zimskem času večkrat zaprt, odvisno od količine snežnih padavin. Pogoste so tudi zapore zaradi obnov in rekonstrukcij ceste in objektov, saj na večjem odseku ceste ni možno narediti delne zapore ceste z izmenjujočim prometom. V tem času se cestni promet med dolino Trente in Gorenjsko v celoti preusmeri čez prelaz Predel, ki je odprt celo leto, in čez Italijo. Odkar je Slovenija v EU in Schengenskem območju, tranzit čez Italijo praviloma ne predstavlja ovire. Kljub cestni povezavi čez Italijo pa je v interesu države, da so kraji in regije medsebojno prometno povezani znotraj Slovenije. Zato bi morala biti celoletna prevoznost cestne povezave med Kranjsko Goro in Trento državnega pomena.

1.1. Opredelitev raziskovalnega problema

Prelaz Vršič je predvsem v poletnih mesecih prometno močno obremenjen tako s tranzitnim prometom kot s turisti in pohodniki, katerim predstavlja izhodiščno točko za panoramske ogledje dela Julijskih Alp in planinarjenje. Na prelazu v poletnem času dnevno parkira več sto vozil, pri čemer uradnih parkirišč ni; v večini primerov gre za nedovoljeno parkiranje.. Slednje ima v gorskem okolju lahko škodljive posledice, saj uničuje travnate površine in rastje ob cesti,

s čimer degradira naravni prostor. Degradirana tla v visokogorju so zaradi strmih naklonov brežin in zaledja podvržena močnim tokovom meteorne vode, zaradi česar se poveča erozija tal. Prometna obremenitev predstavlja tudi vir hrupa, ki je najbolj problematičen v poletnih mesecih, ko je promet močno povečan. Posebno obremenitev z vidika povzročanja hrupa predstavljajo motorni dvokolesniki.

V času zimskih razmer je cesta vsako leto velikokrat za ves promet zaprta zaradi snežnih plazov in zametov, povezava med Kranjsko Goro in Trento ali Bovcem pa je možna samo preko sosednje Italije, in sicer preko prelaza Predel oziroma do centralnega dela države tudi po daljših poteh mimo Tolmina. Zaradi pogostih del na cesti čez prelaz so pogoste tudi delne ali popolne cestne zapore; zaradi neugodne morfologije terena in vremenskih pogojev je namreč ta večkrat potrebna sanacije. Obcestni prostor ne zadostuje za manevre gradbiščne mehanizacije, zato velikokrat ni možno zagotoviti niti zadostne širine vozišča za odvijanje izmeničnega enosmernega prometa. Zapore ceste zaradi zimskih razmer in zaradi pogostega obnavljanja ovirajo gospodarski in turistični tranzit ter posledično tudi regionalni razvoj v Posočju. Nemajhen problem predstavlja tudi izseljevanje iz regije.

Rešitve ureditve prometne povezave Zgornjesavske doline in Posočja ter zasnove prelaza Vršič kot turistične destinacije se preučujejo in usklajujejo že dolgo. Težavo med drugim predstavljajo močno različni pogledi lokalnega prebivalstva in nosilcev urejanja prostora na to, kaj ustrezna rešitev sploh je. V Interesu gospodarstva je celoletna prevoznost cestnega prelaza ter ureditev parkirišč na prelazu, pri čemer je država pristopila k izdelavi različnih idejnih načrtov (rekonstrukcija ceste z ureditvijo avtobusnih postajališč in parkirišč, izvedba galerij in izvedba predora). Z vidika varstva okolja pa gredo želje in težnje v smeri, da se območje prelaza ne samo ohrani, temveč sonaravno uredi in zaščiti pred dodatnimi negativnimi vplivi, kot so promet in različna športna udejstvovanja (kolesarstvo, pohodništvo, tek, ...). Za ustrezno načrtovanje prometnega režima na prelazu ter omejitve predvsem mirujočega prometa je treba med drugim izdelati tudi oceno okoljske nosilne zmogljivosti območja (Mrak idr. 2017).

Ceste čez prelaz Vršič je že dalj časa v precej slabem stanju, tako z vidika prometnih uslug in prometne varnosti kot z vidika stanja naravnega okolja v neposredni bližini prometnice, kjer imata poglobiten negativen vpliv nedovoljeno parkiranje osebnih vozil ter erozija nezaraščenih tal zaradi meteorne vode (Fajfar 2016). Nužen je celovit sonaravni pristop ureditve cestnega prelaza z ureditvijo mirujočega prometa, in sicer na način, da ne bo prihajalo do nadaljnje degradacije okolja in da se vzdržuje obisk na tem območju, ki bo dolgoročno okoljsko vzdržen.

Obravnavano območje, s prometnega in turističnega vidika že dolga leta predstavlja pereč in težko rešljiv problem, stanje pa je iz leta v leto slabše. K temu pripomore tudi pomanjkanje vizije razvoja sonaravnega turizma in ustrezne prometne ureditve ter veliko nasprotujočih si mnenj glede načina pristopa k rešitvam.

1.2. Namen in cilji dela

Namen dela je predstavitev možnih rešitev prometne ureditve ceste na prelaz Vršič na način, da bo cesta prevozna skozi celo leto, hkrati pa bo prometna ureditev omogočala sonaravni turizem na območju prelaza. Rešitve izhajajo iz pogoja, da je prometno ureditev treba urediti na način, da bo vpliv na okolje čim manjši ob zadovoljivem doseganju nivoja uslug s prometnega in turističnega vidika. Finančni vidik ureditev ni predmet tega dela. V rešitvah se morajo upoštevati različni vidiki – tako gospodarski kot ohranjanje naravne in kulturne dediščine. V magistrskem delu sem preučil in predstavil vse vidike, ki jih je v sklopu sonaravne prometne ureditve prelaza Vršič treba upoštevati, in predstavil možne rešitve z izborom najprimernejše. Taka rešitev bi, v kolikor bi se realizirala, lahko predstavljala tudi primer dobre prakse za vse ostale sonaravne ureditve v prostoru, kjer se srečujejo promet, turizem in okolje.

1.3. Hipoteze

Hipoteza 1: Lokalno prebivalstvo v Posočju (Bovec, Trenta) potrebuje celoletno prometno povezanost z osrednjim delom države.

Hipoteza 2: Za trajnostno ureditev prelaza Vršič je potrebna nova prometna povezava na odseku Kranjska Gora – Trenta z izvedbo predora, ki bo omogočal celoletno prevoznost ceste od Kranjske Gore do Trente, cesta čez prelaz Vršič pa tako izgubi funkcijo povezovalne ceste med Kranjsko Goro in Trento in ostane le še turistična cesta.

Hipoteza 3: Cesto na prelaz Vršič je treba zapreti za motorizirani promet, dostop do prelaza pa omejiti na javni električni prevoz, kolesarje in pešce.

Hipoteza 4: Vsa potrebna parkirna mesta za obisk prelaza Vršič je treba urediti na območju Kranjske Gore in Trente, kjer bi bil urejen tudi javni prevoz.

2. METODE DELA

V prvi fazi dela sem izvedel pregled obstoječega stanja na prelazu Vršič (nivo uslug prometnice, možnosti dostopa, urejenost parkirišč, degradacija okolja itd.). V drugi fazi sem najprej proučil obstoječo strokovno literaturo in obstoječe projektne rešitve urejanja prometa na prelazu Vršič. Pridobil sem kvantitativne podatke o prometu čez prelaz Vršič, to je povprečni

letni dnevni promet (PLDP), največji dnevni promet v konicah (v poletnih mesecih) ter podatke o obstoječem mirujočem prometu v poletnih mesecih (največje število parkiranih vozil na dan). Pridobil sem podatke o turističnem obisku območja prelaza Vršič in možnih oblikah turizma. Preučil sem predloge prometne ureditve prelaza Vršič in novih prometnih povezav med Kranjsko Goro in Trento, ki so bili do danes izdelani, vendar nerealizirani.

V empiričnem delu magistrskega dela, ki predstavlja tretjo fazo te naloge, sem izvedel intervjuje nekaterih ključnih deležnikov v procesih reševanja problematike ceste čez Vršič in celoletne prevoznosti cestne povezave med Trento in Kranjsko Goro. Intervjuji so bili delno strukturirani, omogočali so veliko prilagodljivosti glede vprašanj.

Posebnost polstrukturiranega intervjuja je, da je večina vprašanj vnaprej pripravljenih, vendar so vprašanja odprta in dovoljujejo širši ali podrobnejši odgovor ter tudi pogovor na temo, na katero se nanaša vprašanje. Vsako vprašanje torej omogoča bolj podroben odgovor (Cerar 2008). Pri polstrukturiranem intervjuju se uporabi opomnik, v katerem je pripravljen nabor vprašanj. Vprašanja naslavljajo problematiko, ki se v delu raziskuje. Z opomnikom dosežemo strukturiranost v smislu, da od vseh intervjuvancev dobimo odgovore na enaka vprašanja, ki jih lahko nato med seboj primerjamo, hkrati pa opomnik služi tudi za to, da pri vseh intervjujih odpremo vse ključne teme, ki jih moramo obdelati. Ves čas se sledi strukturi, ki je bila za intervju pripravljena (vprašalnik), intervjuvanca se pusti, da o odprtih temah prosto govori, vendar se stalno vračamo na pripravljena vprašanja.

Izbor intervjuvancev je bil glede na tematiko ter glede na dejstvo, da je raziskava kvalitativna, namenski, torej ne slučajnostni. V tem primeru se izbere intervjuvance, ki naj bi bili najboljši predstavniki določene skupine. Tako sem izbral le tiste osebe, za katere sem menil, da imajo pri predmetni problematiki najbolj izpopolnjena stališča, saj se s problematiko strokovno ukvarjajo, oziroma so tudi pomembni tvorci iskanja rešitev.

V zaključni fazi sem z inferenčno oziroma sklepno statistično metodo analiziral vse pridobljene podatke in rezultate ter preveril zastavljene hipoteze. Značilnost inferenčne statistične analize je, da se iz podatkov vzorca ocenjuje parametre celotne populacije. Ker so zgoraj navedeni intervjuvanci strokovnjaki na svojih področjih in predstavljajo različne širše interese v državi (urejanje prometa, varstvo okolja in kulture, turizem in gospodarstvo), predstavljajo dober vzorec za sklepanje o mnenjih celotne populacije kot tudi o potrebnih varstvenih ukrepih za področje okolja in kulturne dediščine.

Rezultati intervjujev so pomemben vir kvalitativnih podatkov za opredelitev negativnih in pozitivnih vplivov ureditev na promet, turizem in okolje. Na podlagi vseh zbranih podatkov in virov sem izdelal predlog ustrezne in celovite sonaravne prometne ureditve prelaza Vršič z ohranjanjem njegove turistične funkcije, pri čemer je glavni poudarek ohranjanje okolja v največji možni meri in preprečitev nadaljnje degradacije okolja. V sklepnem delu sem sistematično povzel rezultate magistrskega dela in preveril zastavljene hipoteze.

Vse intervjuje sem izvedel osebno, razen enega vse v pisarnah predstavnikov služb in organizacij, ter vedno le z enim intervjuvancem. Za tak način intervjuja je zelo primeren globinski polstrukturirani intervju, ki je sicer v svoji osnovi nestrukturirani, je pa tudi direktni in osebni. Cilj spraševalca je, da poleg tega, da dobi odgovore na svoja vprašanja, odkrije tudi motivacijo in prepričanja intervjuvanca ter njegov odnos do problematike (Cerar 2008). Intervjuji praviloma trajajo od pol ure do več kot ene ure, lahko so enkratni ali pa kombinacija več srečanj. Ključni pomen globinskega intervjuja je, da se preiskuje tudi motive in ozadja za odgovore intervjuvancev, največkrat z dodatnimi vprašanji, kot so: "Zakaj menite tako?" ali "Kaj bi to pomenilo?" ali z dodatnimi daljšimi in bolj specifičnimi vprašanji (prav tam).

Z vsakim vprašanjem sem intervjuvanca spodbujal k pogovoru, odprtem razmišljanju in dodatnim obrazložitvam mnenj. Včasih je pogovor nekoliko zašel s teme, vendar so informacije, ki sem jih s tem pridobil, dale tudi dodaten uvid v razmišljanje intervjuvanca ter njegov odnos do problematike. Intervjuvanci so predstavljali svoje ustanove in večinoma niso podajali svojih osebnih mnenj, če pa že so, so na to eksplicitno opozorili. Vsem intervjuvancem sem razložil, da bom pogovor snemal izključno za namen lažjega zapisa v sklopu tega magistrskega dela in da zvočnega posnetka ne bom hranil. Vsi intervjuvanci so se s tem strinjali.

Za intervjuvance sem izbral predstavnike naslednjih služb in organizacij, ki sem jih povabil k intervjuju (več podatkov o njihovi kompetentnosti je v Preglednici 1):

- Direkcija RS za infrastrukturo (v nadaljevanju: DRSI),
- Občina Bovec,
- Javni zavod Triglavski narodni park (v nadaljevanju: JZ TNP),
- Krajevna skupnost Soča – Trenta (v nadaljevanju (KS Soča – Trenta),
- Nevladna organizacija CIPRA Slovenija (v nadaljevanju: CIPRA),
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, območna enota Nova Gorica (v nadaljevanju: ZVKDS),
- Zavod RS za varstvo narave, območna enota Nova Gorica (v nadaljevanju: ZRSVN).

Od intervjuja se je opravičil predstavnik ZRSVN, z razlogom, da se do vprašanj, ki sem jih pripravil za ogrodje intervjuja, ne morejo opredeljevati, predstavnik ZVKDS pa se je z intervjujem strinjal, vendar se v samem intervjuju ni mogel opredeljevati do večine vprašanj, zato intervjuja nisem uporabil. Za raziskavo sem tako lahko uporabil pet intervjujev.

Preglednica 1: Podatki o vlogi/kompetencah intervjuvancev.

ORGANIZACIJA	POLOŽAJ INTERVJUVANCA V ORGANIZACIJI	VLOGA ORGANIZACIJE V KONTEKSTU PROBLEMATIKE CESTE ČEZ VRŠIČ
DRSI	Vodja sektorja za investicije v ceste	Investitor pri prometnih ureditvah državnega pomena.
Občina Bovec	Župan	Lokalna skupnost, ki v okviru zakonodaje ureja svoje zadeve. Skrbi za gospodarski razvoj svojega območja.
JZ TNP	Vodja strokovne službe	Namen TNP je ohranitev naravnih in kulturnih vrednost, varovanje avtohtonega rastlinskega in živalskega sveta, ekosistemov ter značilnosti neživega sveta (Triglavski narodni Park 2023).
KS Soča – Trenta	Vodja informacijskega središča TNP, aktiven član KS Soča – Trenta	Gospodarstvo in turizem v Trenti, s tem povezana tudi prometna povezanost Trente s centralnim delom države.
CIPRA	Predsednik CIPRA	Društvo za varstvo Alp, nevladna organizacija, namen je ohranjanje Alp kot naravnega, kulturnega in življenjskega prostora (CIPRA Slovenija 2023).

Ključni intervjuvanec je nedvomno predstavnik Direkcije RS za infrastrukturo, ki je tudi zadolžena za iskanje in implementacijo rešitev, saj je cesta čez Vršič, predvsem zaradi svoje povezovalne funkcije med Gorenjsko in severno Primorsko, državna cesta. Drugi relevantni intervjuvanci so predstavniki prebivalcev zgornje Primorske ter predstavniki Triglavskega narodnega parka, ti so Občina Bovec, KS Soča – Trenta ter JZ TNP. Med intervjuvance sem želel vključiti tudi vsaj eno nevladno organizacijo, ki se je ali se aktivno ukvarja s problematiko povezanosti severne Primorske s centralnim delom države, zato sem med intervjuje vključil tudi organizacijo CIPRA, ki se prvenstveno ukvarja z varstvom in ohranjanjem Alp.

Ključni del priprave na globinske polstrukturirane intervjuje je bila priprava opomnika oziroma vprašalnika, ki je vseboval devet vprašanj, in sicer:

1. Ali menite, da je cesta čez prelaz Vršič ustrezna z vidika celoletne prevoznosti ter funkcije z vidika turističnega obiska na prelazu?
2. Ali menite, da potrebuje severna Primorska (Kobarid, Bovec, Trenta) boljšo prometno povezavo s centralnim delom države?
3. Ali menite, da bi bilo treba cesto čez prelaz Vršič urediti, da bi bila prevozna celo leto?

4. V preteklih študijah so bile med drugim proučevane variante take povezave z izvedbo predora v Bohinjsko Bistrico, v dolino Vrat, v Kranjsko Goro ter pod Predelom preko Italije. Ugotovljeno je bilo, da je varianta s predorom pod Vršičem najustreznejša varianta. Ali bi se s tem strinjali, zakaj da, zakaj ne?
5. Kako bi po vašem mnenju boljša prometna povezava vplivala na regionalni razvoj?
6. Menite, da bi bila za celoletno prevoznost ceste proti Kranjski Gori potrebna izvedba predora?
7. Kakšna naj bi bila po vašem mnenju funkcija ceste čez prelaz Vršič, povezovalna, turistična, drugo?
8. Bi v primeru izgradnje predora na prelazu Vršič v večji meri ohranili parkirne površine ter dovolili dostop osebnim motornim vozilom (avtomobili, motoristi)?
9. Kakšno je vaše stališče glede možnosti, da se z izgradnjo predora omeji ali prepove dostop osebnim motornim vozilom na prelaz Vršič ob hkratni ureditvi parkirišč v dolinah Kranjske Gore in Soče ter ureditvi avtobusnega prevoza na prelaz?

Za intervjuje sem z vsakim posameznikom uskladił termin, s čimer je bil zagotovljen zadosten čas za izvedbo intervjuja brez naglice ali zunanjih motenj. Vsem intervjuvancem sem predhodno po elektronski pošti poslal v opomnik, z namenom, da so se lahko pripravili na intervju. V primeru enega intervjuvanca sem odgovore na vprašanja dobil tako, da je intervjuvanec pisno odgovoril na moja vprašanja in mi odgovore poslal po elektronski pošti.

Intervjuvance sem opomnil, da v intervjuju sodelujejo kot predstavniki ustanov in služb, v katerih so zaposleni, prosil pa sem jih za dovoljenje, da intervju zvočno snemam za potrebe predmetnega dela. Zvočne zapise sem kasneje dobesedno in v celoti prepisal. S pomočjo opomnika sem pridobljene podatke uredil po tematskih sklopih ter jih navzkrižno analiziral. Izsledke analize sem pripravil v obliki preglednice in teksta na način, da so ugotovitve razumljive in primerne za preveritev hipotez v teoretičnem delu tega dela.

Vsak od intervjujev je trajal 40 do 60 minut. Vsi intervjuvanci so se izredno pozitivno odzvali na prošnjo za sestanek in si vzeli dovolj časa za odgovore na vsa vprašanja. Vsi so imeli dobro izoblikovano mnenje glede obravnavane problematike, pri čemer so eni podajali daljše, drugi pa krajše odgovore. Dolžina intervjujev je bila odvisna predvsem od gostobesednosti posameznih intervjuvancev.

3. PODROČNA ZAKONODAJA

Za namen varstva naravne in kulturne dediščine veljajo med drugim naslednji zakoni in uredbe:

Zakon o ohranjanju narave (ZON), katerega namen je zaščita in ohranjanje domorodnih živalskih in rastlinskih vrst, ekosistemov ter geotopov. Pri posegih, kot je rekonstrukcija ceste čez Vršič in ureditev parkirišč ob cesti, je po 105. in 33. členu ZON treba izvesti presojo sprejemljivosti posega na naravo, pri tem pa je treba upoštevati Pravilnik o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Ur. l. RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 3/11) (Ur. l. RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18, 82/20, 3/22 – ZDeb, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-1O).

Zakon o varstvu okolja (ZVO-2), katerega namen je spodbujanje in usmerjanje takšnega družbenega razvoja, ki omogoča dolgoročne pogoje za človekovo zdravje, počutje in kakovost njegovega življenja ter ohranjanje biotske raznovrstnosti. (Ur. l. RS, št. 44/22 in 18/23 – ZDU-1O).

Cesta čez vršiški prelaz se nahaja v zavarovanih območjih, in sicer:

- 1. in 2. varstveno območje TNP (ZTNP-1),
- območje Natura 2000 – Julijske Alpe (Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000)),
- območje Natura 2000 – Julijci (Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000)) (Ur. l. RS 49/04, popr. 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13, 39/13 Odl.US, 3/14, 21/16 in 47/18).

Navedeni varstveni režimi in pravila ravnanja na območju narodnega parka med drugim določajo sledeče:

- Prepovedano je izvajati posege in dejavnosti, ki bi lahko poslabšali ekološke razmere na območju narodnega parka in posledično negativno vplivali na ugodno stanje rastlinskih in živalskih vrst, njihovih habitatov ter habitatnih tipov, ki so pomembni za ohranjanje biotske raznovrstnosti (1. tč. 13. člen ZTNP- 1).
- Prepovedano je izvajati posege in dejavnosti, ki bi lahko spremenili za narodni park značilne krajinske gradnike ter značilne krajinske ali poselitvene vzorce (3. tč. 13. člen ZTNP-1).
- Zunaj za to določenih mest je prepovedano parkirati motorna vozila, počitniške prikolice ali motorna vozila, ki se uporabljajo za prebivanje (42. tč. 13. člen ZTNP-1).

- Prepovedano je spreminjati obliko in sestavo površja, razen v primerih, določenih s tem zakonom (1. tč. 15. člen ZTNP-1).
- Prepovedano je graditi nove in širiti obstoječe ceste, kolovoze, poljske in druge poti (10. tč. 15. člen ZTNP-1).
- Ne glede na prepovedi iz 13., 15. in 16. člena tega zakona je v območju regionalne ceste Kranjska Gora – Ruska cesta – Vršič –Trenta znotraj njenega varovalnega pasu po predpisih, ki urejajo ceste, v prvem in drugem varstvenem območju dovoljeno izvajati investicijska vzdrževalna in rekonstrukcijska dela zaradi zagotavljanja ustreznih prometnotehničnih in prometnovarnostnih zahtev ter urejati površine za mirujoči promet na obstoječih lokacijah, ki so določene z načrtom upravljanja.
- Vsako ravnanje, poseg ali dejavnost v narodnem parku je treba izvajati v obsegu, na način in z uporabo tehničnih pripomočkov, ki najmanj ogrožajo cilje narodnega parka, naravno ravnovesje, ugodno stanje rastlinskih in živalskih vrst, naravne, krajinske in kulturne vrednote v narodnem parku, kulturno dediščino in sam narodni park (prvi odstavek 23. člena ZTNP-1).

Na območjih Nature 2000 se posege in dejavnosti načrtuje tako, da se v čim večji možni meri (7. člen Uredbe o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS 49/04, popr. 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13, 39/13 Odl.US, 3/14, 21/16 in 47/18)):

- ohranja naravna razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih ali živalskih vrst;
- ohranja ustrezne lastnosti abiotских in biotских sestavin habitatnih tipov, njihove specifične strukture ter naravne procese ali ustrezno rabo;
- ohranja ali izboljšuje kakovost habitata rastlinskih in živalskih vrst, zlasti tistih delov habitata, ki so bistveni za najpomembnejše življenjske faze, kot so zlasti mesta za razmnoževanje, skupinsko prenočevanje, prezimovanje, selitev in prehranjevanje živali;
- ohranja povezanost habitatov populacij rastlinskih in živalskih vrst in omogoča ponovno povezanost, če je le-ta prekinjena.

Zakon o vodah (ZV-1), ki ureja upravljanje z morjem, celinskimi in podzemnimi vodami ter vodnimi in priobalnimi zemljišči.

Skladno s 14. in 37. členom ZV-1 je potrebno upoštevati odmik objektov od meje vodnega zemljišča vodotokov. Na vodnem in priobalnem zemljišču ni dovoljeno posegati v prostor, razen za izjeme, ki jih določa 37. člen ZV-1, med katere spada tudi gradnja objektov javne infrastrukture, komunalne infrastrukture in komunalnih priključkov na javno infrastrukturo ter z gradnjo objektov javne infrastrukture neposredno povezane ureditve, ki se načrtujejo na

podlagi predpisov s področja umeščanja prostorskih ureditev državnega pomena v prostor, če izpolnjujejo pogoje iz tretjega odstavka tega člena.

68. člen in 84. člen ZV-1 še določata, da so na vodnem in priobalnem zemljišču prepovedane dejavnosti in posegi v prostor, ki bi lahko:

- ogrožali stabilnost vodnih in priobalnih zemljišč,
- zmanjševali varnost pred škodljivim delovanjem voda,
- ovirali normalen pretok vode, plavin in plavja,
- onemogočali obstoj in razmnoževanje vodnih in obvodnih organizmov.

Gradnja se mora načrtovati tako, da se ne slabša odtočnih, poplavnih in erozijskih razmer (Ur. l. RS št. 67/02, 2/04 – ZZdrI-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12, 100/13, 40/14, 56/15 in 65/20).

Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ki med drugim določa stopnje varstva pred hrupom, mejne vrednosti kazalcev hrupa v okolju, ukrepe varstva pred hrupom. Triglavski narodni park je v uredbi opredeljen kot mirno območje na prostem in sodi pod prvo stopnjo varstva pred hrupom (Ur. l. RS, št. 43/18 in 59/19 in 44/22 – ZVO-2).

Zakon o varstvu kulturne dediščine (ZVKD-1), ki določa načine varstva kulturne dediščine, med katere med drugim sodi tudi registrirana nepremična dediščina Julijske Alpe – Triglavski narodni park (EŠT 7593) in Kranjska Gora – Vršiška cesta (EŠD 24096) (Ur. l. RS, št. 16/08, 123/08, 8/11 – ORZVKD39, 90/12, 111/13, 32/16 in 21/18 – ZNOrg; Ministrstvo za kulturo RS).

Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1) med drugim določa varstvena območja in območja ožjih zavarovanih območij v narodnem parku ter pravila ravnanja in varstvene režime.

Skladno s 6. členom Zakona o TNP je narodni park razdeljen na tri varstvena območja:

- **Prvo varstveno območje** je osrednje območje in je prednostno namenjeno uresničevanju varstva in ohranjanja naravnih vrednot, prvobitnih naravnih območij divjine, rastlinskih in živalskih vrst, njihovih osebkov in habitatov, naravnega razvoja ekosistemov in naravnih procesov brez človekovih negovalnih, vzdrževalnih in drugih posegov. Dopusčena je tudi tradicionalna paša na urejenih pašnih planinah v visokogorju in ohranjanje s tem povezane kulturne dediščine.
- **Drugo varstveno območje** je osrednje območje z dopuščeno tradicionalno rabo naravnih virov zaradi izvajanja dejavnosti sonaravnega kmetijstva in gozdarstva ter trajnostnega gospodarjenja z divjadjo in ribami. Namenjeno je ohranitvi obstoječega stanja narave in kulturne dediščine vsaj v trenutni kakovosti ter preprečitvi vnosa novih

obremenjujočih dejavnosti ter postopnemu doseganju namenov prvega varstvenega območja ob upoštevanju razvoja dopuščenih dejavnosti.

- **Tretje varstveno območje** je namenjeno ohranjanju in varovanju biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in kulturne dediščine ter izrazitih ekoloških, estetskih in kulturnih kakovosti krajine, ohranjanju poselitve ter spodbujanju trajnostnega razvoja, usklajenega s cilji narodnega parka (Ur. l. RS, št. 52/10, 46/14 – ZON-C, 60/17 in 82/20).

Za namen umirjanja prometa v narodnem parku ZTNP-1 v 27. členu predpisuje način in pogoje za omejitve uporabe državnih, občinskih ali gozdnih cest. Navedeni člen je podlaga z uvedbo prometnega režima, torej za usmerjanje, urejanje in nadstandardno vzdrževanje prometne infrastrukture na cesti ter za možnost uvedbe plačila cestnin, parkirnin ali drugih pristojbin. Upravljavca ceste lahko določi izjeme od omejitev za lastnike, upravljavce ali najemnike objektov in zemljišč v TNP, prebivalce TNP in njihove goste ter določi izjemo ali nižje tarife za skupinske prevoze ali drugo trajnostno obliko mobilnosti za potrebe turizma (ZTNP-1, 27. člen).

Poleg ZTNP-1 je neposredno s parkom povezan tudi Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka za obdobje 2016–2025 (NU TNP-1), ki v podpoglavju *18.8 Promet in prometna infrastruktura* podaja izhodišča za načrtovanje umirjanja prometa, prilagoditev uporabe cest, okoljski monitoring ter druge ukrepe na prometnicah v najranljivejših območjih, kamor sodi tudi vršiška cesta (ozaveščanje, uporaba okolju prijaznejših vozil, preusmerjanje na javni prevoz, omejitve hitrosti prometa, poostren nadzor idr.). V povezavi z usmerjanjem obiska v narodnem parku je v podpoglavju *21.7 Usmeritve za omejitve rabe cest* predvidena priprava programa za umirjanja prometa.

4. OBSTOJEČE STANJE CESTE ČEZ PRELAZ VRŠIČ

Zakon o cestah (ZCes-2) med drugim določa status in kategorizacijo javnih cest. V 2. členu zakona je navedeno, da je državna cesta javna cesta, namenjena povezovanju regij in pomembnejših naselij v državi z enakimi regijami in naselji v sosednjih državah, povezovanju regij znotraj države in povezovanju pomembnejših naselij znotraj regije.

Državne ceste so kategorizirane skladno z Uredbo o kategorizaciji državnih cest, in sicer poznamo (2. člen):

- avtoceste (AC),
- hitre ceste (HC),
- glavne ceste I. reda (G1),

- glavne ceste II. reda (G2),
- regionalne ceste I. reda (R1),
- regionalne ceste II. reda (R2) ter
- regionalne ceste III. reda (R3), kamor sodijo tudi turistične ceste (RT) (Ur. l. RS, št. 102/12, 35/15, 38/15, 78/15, 21/16, 52/16, 64/16, 41/17, 63/17, 78/19, 89/20, 163/21, 20/22 in 132/22 – ZCes-2).

Cesta čez Vršič je državna cesta in sodi med regionalne ceste I. reda ter je skladno z navedeno uredbo namenjena prometu vseh vrst vozil. Cesta ima od razcepa v Kranjski Gori (km 0,000) do km 3,372 oznako odseka R1-206/1027 Kranjska Gora – Vršič, sledi ji odsek R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič), ki pripelje na vrh prelaza (1611 m n. v.) v km 8,978. Z vrha prelaza se nadaljuje odsek R1-206/1028 Vršič – Trenta, ki se v km 8,960 spusti v dolino Trente (zadnja serpentina). Cesta od Kranjske Gore čez Vršič do Loga v Trenti je dolga 24 km in ima 50 serpentin, približno polovico na vsaki strani prelaza (Turizem Kranjska Gora, 2023). Cesta predstavlja najkrajšo povezavo med Gorenjsko in Zgornjim Posočjem, leži v območju Triglavskega narodnega parka in je zelo privlačna panoramska cesta.

Za cesto čez prelaz je značilno, da je v poletnih mesecih močno prometno obremenjena, predvsem zaradi množičnega obiska prelaza in okoliških gora pa tudi tranzita med dolinama, v zimskem času pa je velikokrat zaprta za ves promet, saj ni prevozna zaradi snežnih padavin, zametov in nevarnosti plazov.

Cesta ima tako turističen kot tudi širši demografski in narodno gospodarski pomen, saj povezuje dolini Save in Soče in lokalnemu prebivalstvu omogoča edini relativno hiter dostop do avtocestnega omrežja.

Prometna obremenitev ceste

Za prikaz prometne obremenitve so uporabljeni podatki povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) od leta 2015 do leta 2021 (Preglednice 2–4). Podatki za leti 2020 in 2021 ne kažejo povečanja prometa, predvsem v primeru motorjev je razvidno znatno manjše število vozil, kar lahko pripišemo ukrepom zaradi pandemije covid-19. Podatki PLDP od leta 2015 do leta 2019 na odsekih R1-206/1027 Kranjska Gora – Erika, R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič) in R1-206/1028 Vršič – Trenta sicer kažejo rahlo naraščanje števila vozil, pri čemer večino prometa predstavljajo osebna vozila, sledijo motorji (dvokolesniki) ter lahka tovorna vozila (pod 3,5 ton). V manjši meri se na odsekih pojavljajo še srednjetežki in težki tovornjaki ter po en tovornjak s prikolico. Na odseku Kranjska Gora – Erika so prisotni tudi vlačilci.

Preglednica 2: PLDP 2015–2021 za odsek R1-206/1027 Kranjska Gora – Erika.

Leto	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5 t	Sr. tov. 3,5-7 t	Tež. tov. nad 7 t	Tov. s prik.	Vlačilci
2021	1.290	127	1.024	4	123	6	4	1	1
2020	1.091	95	889	3	92	6	4	1	1
2019	1.138	154	864	5	103	6	4	1	1
2018	1.033	138	791	6	85	5	5	1	2
2017	904	117	696	6	72	5	5	1	2
2016	836	113	644	7	60	5	4	1	2
2015	844	80	702	3	50	5	4	0	0

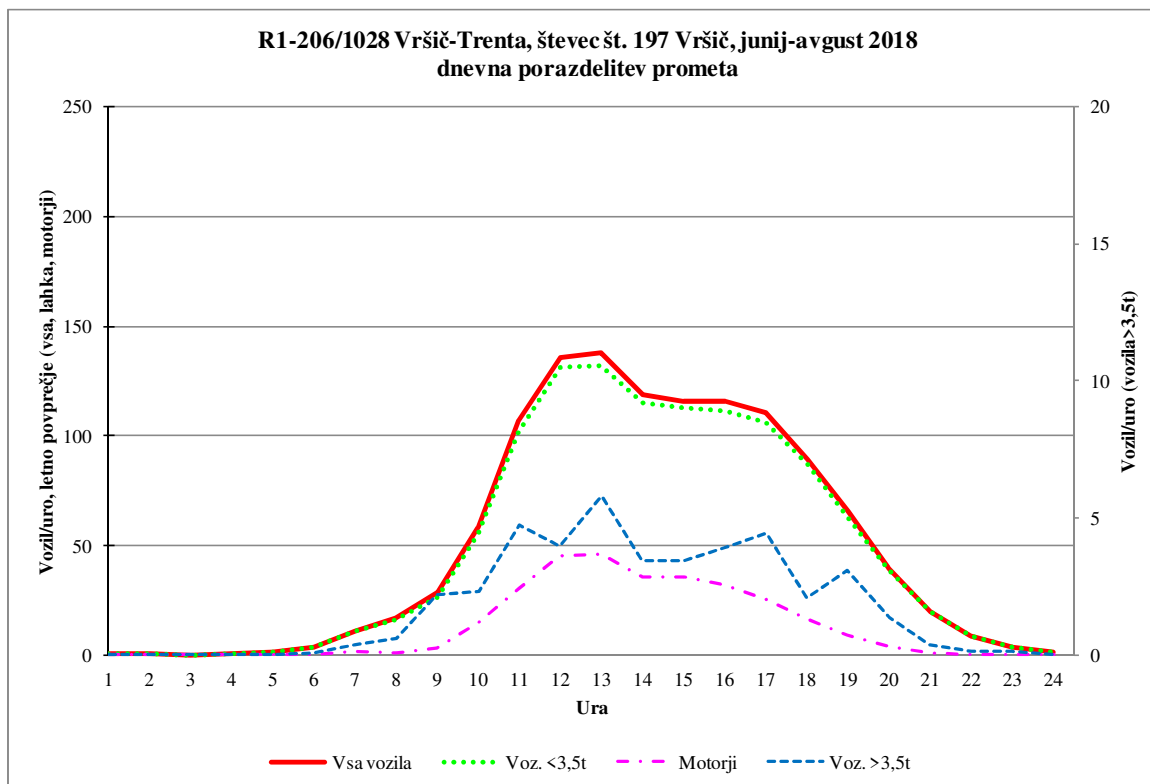
Preglednica 3: PLDP 2015–2021 za odsek R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič).

Leto	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5 t	Sr. tov. 3,5-7 t	Tež. tov. nad 7 t	Tov. s prik.	Vlačilci
2021	700	100	532	4	56	7	1	1	0
2020	600	80	455	5	50	5	4	1	0
2019	700	30	571	9	80	5	4	1	0
2018	650	130	431	5	75	5	3	1	0
2017	540	115	346	5	65	4	4	1	0
2016	500	110	326	5	50	4	4	1	0
2015	500	100	348	2	40	5	4	1	0

Preglednica 4: PLDP 2015–2021 za odsek R1-206/1028 Vršič – Trenta.

Leto	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5 t	Sr. tov. 3,5-7 t	Tež. tov. nad 7 t	Tov. s prik.	Vlačilci
2021	534	98	392	2	34	5	2	1	0
2020	438	70	324	2	30	6	5	1	0
2019	522	120	348	3	37	7	6	1	0
2018	533	130	347	2	37	8	8	1	0
2017	432	103	284	2	30	6	6	1	0
2016	402	105	259	2	27	4	4	1	0
2015	411	102	267	2	28	5	6	1	0

S Slike 1, ki prikazuje dnevno razdelitev prometa po urah v poletju 2018, je razvidno, da je prometa praviloma največ med 11. in 17. uro, torej v času, ko so najbolj pogosti dnevni izleti v naravi.



Slika 1: Dnevna porazdelitev prometa po urah na števcu št. 197 Vršič, junij–september 2018 (Vir: EPI SPEKTRUM, 2020).

Mirujoči promet je na cesti v obdobju, ko je cesta odprta, velik problem, saj urejenih parkirišč na ožjem območju prelaza ni. To območje je tudi najbolj priljubljeno za ustavljanje, saj predstavlja izhodiščno točko za številne krajše in daljše izlete v okoliške hribe. Tudi sam prelaz zaradi svoje lege in alpskih značilnosti ter lahke dostopnosti predstavlja končno destinacijo številnih obiskovalcev, ki se na prelaz pripeljejo in skušajo tam tudi parkirati. Največja obremenitev prelaza z mirujočim prometom je v juliju in avgustu, pa tudi v septembru. V tem obdobju je na prelazu tudi preko 350 parkiranih vozil (Sliki 2,3).

Obiskovalci puščajo svoje avtomobile na obeh straneh ceste, novi obiskovalci pa povzročajo prometne zamaške in zastoje, ko iščejo parkirni prostor zase (Slika 4).



Slika 2: Neurejeno parkiranje na vrhu prelaza Vršič (foto: M. Schrott, 2022).



Slika 3: Neurejeno in nedovoljeno parkiranje pod prelazom Vršič na bovški strani (foto: M. Schrott, 2022).



Slika 4: Zastoji zaradi iskanja parkirnega prostora (vir: RTV SLO, 2022).

Stanje ceste

Direkcija RS za infrastrukturo uporablja metodologijo za vizualno oceno stanja vozišč, ki vsebuje za vsako vrsto poškodbe vozišča njeno jakost in površino. Na podlagi pridobljenih podatkov se z ustreznimi utežmi izračuna indeks poškodovanosti. Na podlagi izračuna se stanje vozišča razvršča v naslednje razrede:

- razred poškodovanosti zelo slabo pomeni, da je vozišče poškodovano do take mere, da je izvedba ukrepa že zamujena in je treba večji ukrep na vozišču izvesti nemudoma, torej v prvi prioriteti,
- razred poškodovanosti slabo pomeni, da je vozišče načeto do take mere, da je potrebno takoj izvršiti zaščitni ukrep za podaljšanje življenjske dobe vozišča,
- razred poškodovanosti mejno pomeni, da so na vozišču že poškodbe, ki pogojujejo ustrezne ukrepe za ohranitev, skladno z ekonomiko ohranjanja cest,
- razred poškodovanosti dobro pomeni, da je vozišče v dobrem stanju, so pa že opazne poškodbe v nastajanju,
- razred poškodovanosti zelo dobro pomeni, da ukrepa v bližnji prihodnosti še ne bo potrebno izvesti (Cestel 2023).

Stanje vozišča na odseku R1-206/1027 Kranjska Gora – Erika je ocenjeno kot slabo (od km 1,650 do km 2,800 in od km 3,100 do km 3,400) do zelo slabo (od km 0,000 do km 1,650 in od km 2,800 do km 3,100). Na odseku R1-206/1043 Ruska cesta je stanje vozišča delno dobro in delno slabo od km 0,000 do km 4,950 (izmenjujoče dobro do zelo dobro in zelo slabo v krajših odsekih) ter zelo slabo od km 4,950 do km 9,050. Na odseku R1-206/1028 Vršič – Trenta je stanje vozišča na celotnem odseku mejno do zelo slabo (Projektna dokumentacija IZP 2021).

5. VIDIKI, KI JIH JE TREBA UPOŠTEVATI, TER PREGLED PREDLAGANIH REŠITEV

5.1. Mobilnost lokalnega prebivalstva na območju Trente in Bovca ter povezava z osrednjo Slovenijo

Bovec in Trenta sta s Kranjsko Goro prometno povezana preko prelaza Vršič ter čez mejni prehod Predel mimo Trbiža v Italiji. Medtem ko je prelaz Vršič pozimi večinoma zaprt, je cesta čez Predel celo leto prevozna. Na jugu je cestna povezava do Kobarida in nadalje do Tolmina. Pri Mostu na Soči se začne železniška povezava z Ljubljano. Za povezanost lokalnega prebivalstva v dolini Trente s Kranjsko Goro je vršiška cesta zelo pomembna, saj alternativna pot čez Predel vožnjo podaljša s 40 minut (čez prelaz Vršič) na uro in 15 minut. Vožnja do Jesenic je za prebivalce Trente za polovico krajša kot do regijskega središča v Novi Gorici. Za prebivalce Bovca časovna razlika med vožnjo čez Predel ali čez Vršič ni bistvena, vendar pot preko Predela poteka prek sosednje države Italije, kar je bilo v letih 2020 in 2021 problematično zaradi pandemije virusa covid-19, saj so bile v določenih mesecih močno omejene možnosti prehajanja meje med državama.

Obstoječe cestne povezave iz Trente, njihova dolžina in čas vožnje v idealnih pogojih so:

- 25 km iz Trente v Kranjsko Goro čez Vršič (40 min vožnje),
- 65 km iz Trente v Kranjsko Goro čez prelaz Predel (ena ura in 15 min vožnje),
- 95 km iz Trente do Šempetra pri Gorici (ena ura in 35 min vožnje),
- 48 km iz Trente do Jesenic čez Vršič (ena ura vožnje).

Razvidno je, da je najkrajša pot iz Trente v Kranjsko Goro čez prelaz Vršič, pot do najbližje splošne bolnišnice pa je prav tako najkrajša čez Vršič do Jesenic.

Obstoječe cestne povezave iz Bovca, njihova dolžina in čas vožnje v idealnih pogojih:

- 46 km iz Bovca v Kranjsko Goro čez Vršič (ena ura vožnje),
- 47 km iz Bovca v Kranjsko Goro čez prelaz Predel (52 min vožnje),
- 75 km iz Bovca do Šempetra pri Gorici (ena ura in 12 min vožnje),
- 66 km iz Bovca do Jesenic čez Vršič (ena ura in 20 min vožnje).

Iz Bovca do Kranjske Gore je glede na dolžino in čas približno enako, ali pot poteka preko Vršiča ali Predela, pri čemer je čas poti čez Predel celo nekoliko krajši. Podobno velja tudi za pot iz Bovca do Jesenic. Najustreznejša pot v centralni del države (Ljubljana) iz Bovca in Trente poteka preko Jesenic.

Za primer povezanosti z gorenjsko regijo, obstoječe cestne povezave v državi za Bovec tako ne predstavljajo nobenih prednosti v primerjavi s povezavo čez sosednjo državo Italijo. Edina razlika je dejstvo, da pot v enem primeru poteka znotraj države, v drugem pa preko sosednje države.

Treba je poudariti, da je trajanje vožnje čez prelaz Vršič poleti močno odvisno od turističnega obiska prelaza, saj poleg povečanega prometa zastoje povzročajo obiskovalci, ki na prelazu iščejo prostor za parkiranje svojih avtomobilov. Poleti lahko na vršiškem prelazu pride tudi do večurnih zastojev, še posebej to velja ob sončnih vikendih, po drugi strani pa je pozimi cesta velikokrat neprevozna zaradi snežnih zametov in nevarnosti snežnih plazov.

V primeru ceste čez Vršič je prebivalstvo soočeno z vsakoletno zaporo ceste v zimskem času, v poletnem času pa je cesta predvsem na ožjem območju prelaza preobremenjena zaradi sezonskega močno povečanega prometa čez vršiški prelaz ter mirujočega prometa na prelazu, ki delno tudi ovira tranzit in dodatno zmanjšuje pretočnost ceste oziroma celo popolnoma ustavi promet tudi za več ur.

Zaradi nevarnosti snežnih zametov ter neugodne morfologije terena ob cesti, pa tudi dejstva, da je cesta na Direkciji RS za infrastrukturo uvrščena šele na 6. prednostni razred, Direkcija cesto pozimi velikokrat raje zapre kot pa pluzi. Glede na majhno količino prometa, ki se odvija čez prelaz, so stroški zimskega vzdrževanja po mnenju Direkcije previsoki in neupravičeni.

Po pričanju Trentarjev je januarja 2015 pred novim letom zapadlo 20 cm snega, zaradi česar je bila cesta čez Vršič zaprta do 8. januarja, saj ga zaradi varčevanja pristojne službe niso odstranile s ceste. Prebivalcem Trente to predstavlja precejšnjo nevšečnost in po njihovem mnenju tudi gospodarsko škodo, saj so gospodarsko zaradi cestnih povezav precej vezani na Gorenjsko (Močnik in Račič 2015).

Trajanje zimske zapore je tudi precej nepredvidljivo, saj se od leta do leta lahko močno razlikuje glede na vremenske razmere. Cesta čez Vršič je bila na primer v zimi 2014/2015 neprevozna 45 dni, v zimi 2013/2014 pa kar 130 dni (Močnik 2015).

Državna cesta čez prelaz Vršič je pod upravljanjem Direkcije RS za infrastrukturo. Rekonstrukcija ceste v območju varovalnega pasu ceste se lahko izvaja v okviru vzdrževalnih del v javno korist, za kar ni potrebno gradbeno dovoljenje. V primeru, da se za reševanje problematike prometne povezave med Trento in Kranjsko Goro načrtuje nova prometna

povezava, pa gre za investicijski projekt, za katerega je treba pripraviti državni prostorski načrt (DPN). Pripravo DPN določa Zakon o urejanju prostora (ZureP-3), ki med drugim določa tudi vrednotenje vplivov, kjer se glede na velikost območja, vsebino obravnave in vrsto prostorskega akta analizira in vrednoti vpliv na različna področja. Za primer novogradnje prometne povezave med Gorenjsko in dolino Soče so pomembna predvsem naslednja področja:

- nacionalni, regionalni in lokalni prostorski razvoj,
- poselitev, urbani razvoj in krajina,
- varstvo okolja in ohranjanje narave,
- kulturna dediščina,
- varstvo pred tveganjem naravnih in drugih nesreč.

Konkretneje pripravo DPN določa Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave DPN, ki za fazo študije variant določa, da se rešitve vrednotijo z naslednjih vidikov:

- prostorski vidik (vpliv na regionalni razvoj, razvoj dejavnosti, fizične in morfološke značilnosti, kulturne značilnosti prostora),
- varstveni vidik (vpliv na okolje),
- funkcionalni vidik (zahtevnost, čas in etapnost gradnje, učinkovitost obratovanja, vplivi prostorskih ureditev, možnosti poškodb, tveganje obratovanja ipd.),
- ekonomski vidik (finančna in ekonomska analiza).

V magistrskem delu sem se posvetil naslednjim vidikom, ki so pomembni predvsem za trajnostno prometno ureditev cestnega prelaza Vršič:

- celoletna prevoznost ceste med Kranjsko Goro in Trento,
- vpliv na naravno okolje (degradacija, erozija, hrup, ...),
- varovanje kulturne dediščine,
- vpliv na trajnostni razvoj turizma na območju Vršiča,
- varnost v prometu,
- vpliv podnebnih sprememb na prometno ureditev prelaza in obcestni svet.

5.2. Možnosti celoletne prevoznosti ceste med Kranjsko Goro in Trento

Kot že izpostavljeno je cestni prelaz v zimskem času zaprt od nekaj tednov do nekaj mesecev, odvisno od količine snežnih padavin. Pogoste so tudi zapore zaradi obnov in rekonstrukcij ceste in objektov, saj na večjem odseku ceste ni možno narediti delne zapore z izmenjujočim prometom. V tem času se cestni promet med dolino Trente in Gorenjsko v celoti preusmeri

čez prelaz Predel, ki je odprt celo leto, in čez Italijo. Odkar je Slovenija v EU in Schengenskem območju, tranzit čez Italijo praviloma ne predstavlja nobene ovire. Bovec ima celo nekoliko hitrejšo povezavo do Kranjske Gore čez Predel kakor čez Vršič. Cestna povezava med Gorenjsko in Posočjem torej obstaja tudi v zimskem času. Nekaj zapletov je v letih 2020 in 2021 povzročila epidemija covid-19, zaradi katere so bile nekajkrat v veljavi omejitve prehajanja meja znotraj EU. Kljub obstoječi cestni povezavi čez Italijo pa je v interesu države, da so kraji in regije medsebojno prometno povezani znotraj Slovenije. Zato bi morala biti celoletna prevoznost cestne povezave med Kranjsko Goro in Trento državnega pomena.

Snežni zameti, ki jih povzroča vetrni nanos snega, so najbolj izraziti na območjih s pomanjkljivo gozdno zaščito. Zaradi njih so najbolj ogrožena območja na odseku med Močili, Vršičem in Šupco, ki velikokrat onemogočajo racionalno zagotavljanje prevoznosti ceste pozimi (Hrovat 1996).

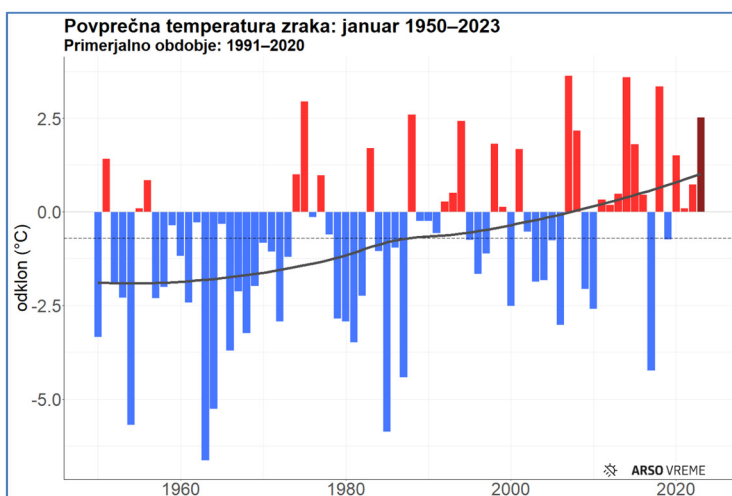
Snežni plazovi ogrožajo območje prelaza na nadmorski višini približno 1500 m n. v., to je dobrih 100 m n. v. nižje od prelaza (Preglednica 5; PNZ 2007).

Preglednica 5: Ogroženost ceste Kranjska Gora – Vršič s snežnimi plazovi (vir: Hrovat, 1996).

Ogroženost ceste Kranjska Gora – Vršič – Bovec s snežnimi plazovi		
Odsek Kranjska Gora - Vršič		
šifra plazu	lokacija (ime)	dolžina zasutja ceste (m)
5B26-04/25	Na Močilih I	380
5B26-04/26	Na Močilih II	70
5B26-04/27	Vratca	205
5B27-24/13	Kamnitnica	60
5B27-25/01	Pri Ruskem križu	130
5B27-25/02	Pod Sedli I	65
5B27-25/03	Pod Sedli II	20
5B27-25/04	Pod Sedli III	35
5B27-25/05	Pod Zgornjim Mavrincem	65
SKUPAJ		1030

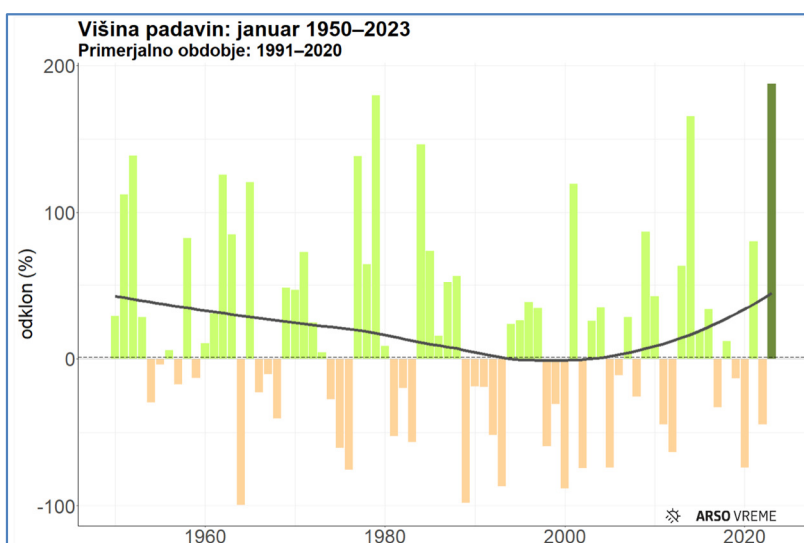
Količina zapadlega snega in debelina snežne odeje sta odvisna od vremenskih dejavnikov, kot sta temperatura zraka in količina padavin v zimskem obdobju. Slika 5 prikazuje odklone januarskih temperatur v državi, iz njega pa je razvidno, da se povprečna januarska temperatura v Sloveniji v zadnjih 70-ih letih statistično značilno dviguje. Z rdečo so označeni nadpovprečno topli meseci januarji, z modro hladnejši od povprečja. Januar 2023 je označen

s temnejšo barvo. Povprečje prejšnjega primerjalnega obdobja 1981–2010 je označeno črtkano vodoravnico.



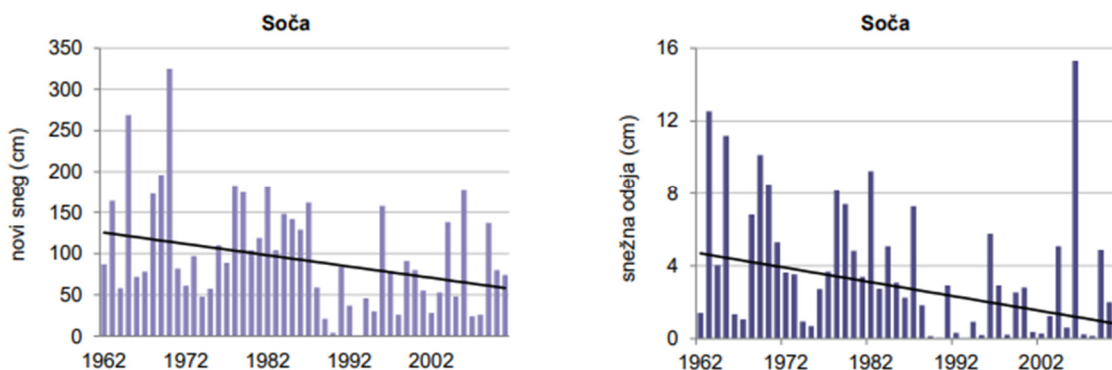
Slika 5: Odklon povprečne januarske temperature zraka v Sloveniji v obdobju 1950–2023 od povprečja tridesetletnega primerjalnega obdobja 1991–2020 (vir: ARSO, 2017).

Na Sliki 6 je prikazan odklon količine padavin v državi za mesec januar v obdobju 1950–2023 glede na povprečje tridesetletnega primerjalnega obdobja 1991–2020. Glede na dolgoletno povprečje kazalnik padavin močno niha, in sicer med 29 % in 214 %. Z zeleno so označeni nadpovprečno, z rjavo pa podpovprečno namočeni meseci. Januar 2023 je označen s temnejšo barvo. Povprečje prejšnjega referenčnega obdobja 1981–2010 je označeno s črtkano vodoravnico.



Slika 6: Relativni odklon količine padavin v Sloveniji v januarjih 1950–2023 glede na povprečje tridesetletnega primerjalnega obdobja 1991–2020 (vir: ARSO, 2023).

Spremenljivost višine novega snega in snežne odeje je največja v alpskem svetu, kar je razvidno s Slike 7, ki prikazuje skupne višine novega snega na postaji na Soči. Razvidna je sorazmerno velika nestalnost snežnih razmer v obravnavanem obdobju, razviden pa je tudi statistično značilen padajoči trend na letni ravni. S črno črto je prikazan linearni trend, ki je statistično značilen oziroma na meji statistične značilnosti.



Slika 7: Časovni potek skupne višine novega snega (levo) in povprečne višine snežne odeje (desno) po snežnih sezonah v obdobju 1961/1962–2010/2011 za postajo v Soči (vir: ARSO, 2023).

V Sloveniji in tudi v alpskem svetu je opazen trend dvigovanja povprečnih temperatur ter upadanja količine novega snega, medtem ko trend količine padavin ni statistično značilen. Predvsem v alpskem svetu pa je precejšnja nestalnost snežnih razmer oziroma novo zapadlega snega, zaradi česar bodo zimske razmere na območju prelaza Vršič še naprej nepredvidljive.

5.3. Vpliv ceste čez prelaz Vršič na okolje

Po ZVO-2 je namen varstva okolja »spodbujanje in usmerjanje takšnega družbenega razvoja, ki omogoča dolgoročne pogoje za zdravje, počutje in kakovost življenja ljudi ter ohranjanje biotske raznovrstnosti«. Cilji varstva okolja so zlasti:

1. preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja,
2. ohranjanje in izboljševanje kakovosti okolja,
3. zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in prehod v podnebno nevtralnost,
4. zagotavljanje odpornosti na podnebne spremembe,
5. varovanje in trajnostna raba naravnih virov ter
6. ohranjanje biotske raznovrstnosti, naravnega ravnovesja in naravnih vrednot, odpravljanje posledic obremenjevanja okolja, izboljšanje porušenega naravnega ravnovesja in ponovno vzpostavljanje njegovih regeneracijskih sposobnosti.

Regionalni cesti R1-203 in R1-206 potekata na območju TNP večinoma po drugem ali tretjem varstvenem območju, le na območju južno od prelaza Vršič poteka regionalna cesta R1-206/1029 Trenta – Bovec v dolžini cca. 930 m po prvem varstvenem območju.

Cesta iz Kranjske Gore na prelaz Vršič poteka po prvem in drugem varstvenem območju pitne vode in posega na vodna in priobalna zemljišča neimenovanega pritoka Pišnice (vodotok drugega reda).

Ožje območje vršiškega prelaza se nahaja v zavarovanem območju, in sicer v prvem in drugem varstvenem območju Triglavskega narodnega parka (Z-TNP-1), v območju Natura 2000 – Julijske Alpe in Julijci (Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000)) ter na ekološko pomembnem območju – Julijske Alpe (Uredba o ekološko pomembnih območjih). Navedeni varstveni režimi in pravila ravnanja na območju narodnega parka določajo omejitve, kot so opisane v tretjem poglavju tega dela.

5.3.1. Vpliv vremenskih ujm in erozija

V Sloveniji so se letne povprečne temperature samo v obdobju od 1961 do 2011 dvignile za 1,7 stopinje Celzija. Segrevanje ozračja v vseh letnih časih je opazno tudi v gorskem svetu, trend višine snežne odeje in količine novega snega je bil v obdobju od 1961 do 2011 statistično značilno negativen. V nižje ležečih delih alpskega sveta se je višina snežne odeje zmanjšala tudi do 20 % (Bertalanič idr. 2018).

S povečanjem globalnega segrevanja se v naslednjih desetletjih pričakuje tudi opazno povečanje pogostosti in jakosti vročinskih ekstremov in obilnih padavin. Količina padavin se bo povečala zlasti pozimi, vendar bodo ob segrevanju ozračja te večkrat v obliki dežja, zato se kljub povečanju količine padavin pozimi pričakuje nadaljnje zmanjševanje snežne odeje, tudi v goratem svetu (ARSO 2021).

Vpliv podnebnih sprememb se v alpskem svetu odraža v vplivu na erozijo in plazove, pojava, ki predstavljata sekundarni vpliv podnebnih sprememb, pri čemer spremenjen režim padavin predstavljajo primarni vpliv. Močna intenziteta padavin, še posebej ob večji količini, poveča možnost za pojav erozije in plazove, saj velike količine vode v kratkem času destabilizirajo tla, še posebej gruščnate površine v alpskem svetu. Po drugi strani pa se v alpskem svetu v zadnjih desetletjih opaža zmanjšanje padavin v obliki snega in hkrati, zaradi višjih povprečnih temperatur v Sloveniji, še posebej pozimi, krajše obdobje trajanja snežne odeje.

Območje prelaza Vršič je erozijsko precej ranljivo, saj zaradi geološke podlage in posledično morfologije površja prevladujejo intenzivni geomorfni procesi. Odsek ceste med Vršičem in Bovcem sodi med najbolj ogrožene odseke prometnic v Sloveniji, ki jih ogrožajo skalni podori ter proženje večjih in manjših skal. Proženje srednje velikih skal se lahko pričakuje na slab kilometer dolgem odseku med Vršičem in Močili, manjše skale pa lahko na cestišče priletijo tudi na 1,7 kilometra dolgem odseku pod Ruskim križem. Na odseku med Kranjsko Goro in Vršičem poteka cesta po hudourniškem območju Pišence, zlasti Velike Pišence. Hudournik je sicer urejen, prometnica pa ustrezno zaščiten pred hudourniški pritoki, zato je stopnja ogroženosti zaradi hudournika majhna, pri tem pa je treba hudourničarske in protierozijske objekte redno vzdrževati (Hrovat 1996).



Slika 8: Erozija brežine ob cesti in neurejena parkirišča (foto: M. Schrott, 2022).

5.3.2. Hrup

Hrup v okolju pomeni zvok, ki je subjektivno moteč, neželen in negativno vpliva na počutje in zdravje ljudi ter živali. Promet na cestah povzroča hrup, zakonodaja pa pri tem varuje predvsem zdravje ljudi, saj predpisuje protihrupno zaščito stanovanjskih objektov pri novogradnji cestnih odsekov. Protihrupna zaščita se gradi tudi ob obstoječih cestah, kjer je zaznana obremenitev s hrupom, večja od dovoljene. Za naravno okolje, izven naselij in zaselkov, se protihrupna zaščita ne gradi, kljub temu, da hrup prometa negativno vpliva na vsa živa bitja, ne le ljudi. Tudi v novem zakonu o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1) zaščita okolja v območju TNP pred hrupom, ki izhaja iz prometnic, ni omenjena.

Četrty člen Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (v nadaljevanju UMVH) med drugim določa stopnje varstva pred hrupom in merila za razvrščanje, in sicer obravnava štiri stopnje, od katerih pod prvo stopnjo (najvišjo) sodi mirno območje na prostem, vendar ne v območju 1000 m od sredine prometne infrastrukture (ceste ali železnice) (Ur. l. RS, št. 43/18, 59/19, 2018).

Občina Bovec v svojem občinskem prostorskem načrtu ne opredeljuje območja varstva pred hrupom in povzema UMVH (OPN, Ur. l. RS, št. 119/08, 43/14). Občina Kranjska Gora v svojih prostorskih ureditvenih pogojih površine razvršča v tri stopnje varstva pred hrupom, in sicer:

- »(1) V območju za pokopališča (Zp), na površinah varovalni gozd (Gv), gozd posebnega namena (Gp), naravni biotop (B), nerodovitna zemljišča, prodišča, visokogorje (N) so posegi dopustni, če hrup, ki ga povzročajo, ne preseže ravni hrupa, kot jih za II. območje dopušča uredba o hrupu v naravnem in bivalnem okolju (Ur. l. RS, št. 45/95).
- (2) V območjih za stanovanja in kmetije (SK), območja za stanovanja (S), območja za turistične objekte (H), območja za oskrbne sisteme (O), območja za mešane dejavnosti (M), območja za sekundarna bivališča (W), območja za rekreacijo (R), površine razpršene gradnje (z), površine za obrambo (U in P), prvo območje kmetijskih zemljišč (1), drugo območje kmetijskih zemljišč (2), gozdna zemljišča (G), vodna zemljišča (V) so posegi dopustni, če hrup, ki ga povzročajo, ne preseže ravni hrupa, kot jih za III. območje dopušča Uredba o hrupu v naravnem in bivalnem okolju.
- (3) V območju za proizvodnjo (P), območju za eksploatacijo (E), območju za transport (T) so posegi dopustni, če hrup, ki ga povzročajo, ne preseže ravni hrupa, kot jih za IV. območje dopušča uredba o hrupu v naravnem in bivalnem okolju.« (Ur. l., RS, št. 200/2020).

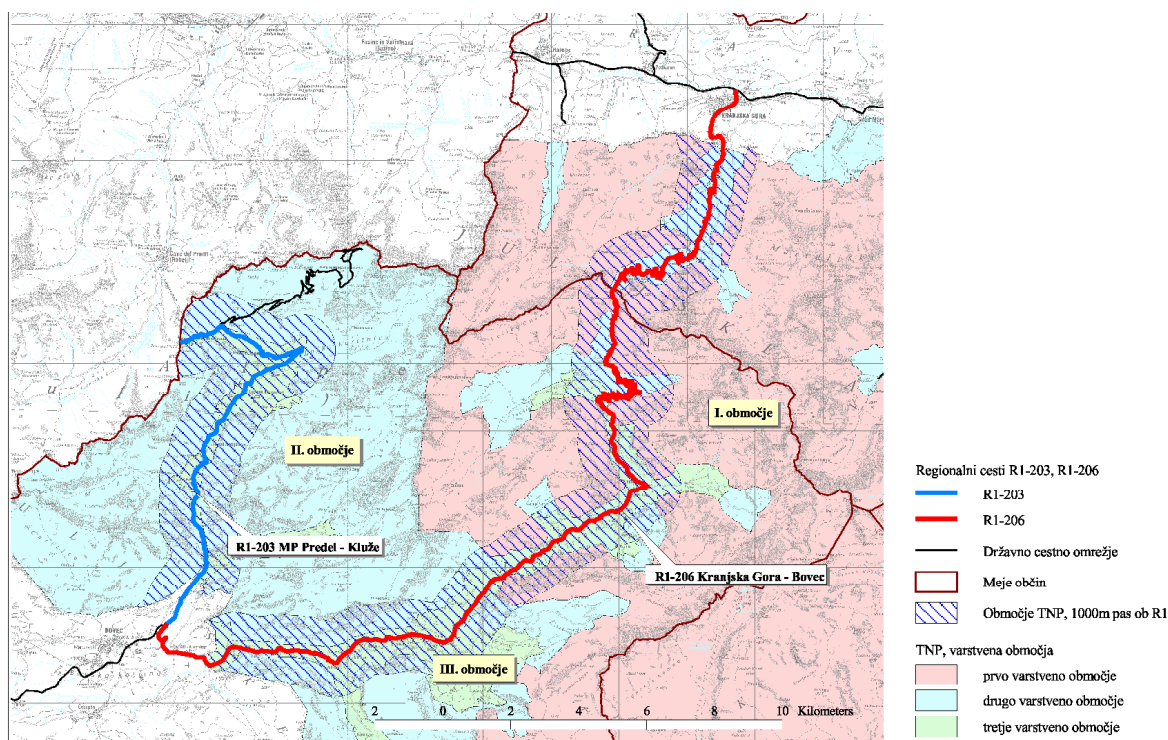
Triglavski narodni park je po Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (UMVH) opredeljen kot mirno območje na prostem in sodi v prvo stopnjo varstva pred hrupom (razen območij prometne infrastrukture v širini 1.000 m od sredine ceste oziroma proge). Znotraj območja prometne infrastrukture so zelene in vodne površine razvrščene v tretjo stopnjo varstva pred hrupom, kmetijske in gozdne površine pa v četrto stopnjo.

Zaradi hrupa motornih vozil je JZ TNP podal na Direkcijo RS za infrastrukturo pobudo, da izdela študijo obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov na cestah R1-206 (Kranjska Gora – Bovec) in R1-203/1002 (Bovec – MP Predel). V letu 2020 je bila tako izdelana Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov za cesti R1-206 Kranjska Gora – Bovec in R1-203/1002 Bovec – MP Predel na območju Triglavskega narodnega parka (EPI SPEKTRUM 2020). Povprečna obremenitev s hrupom je bila zaradi velikega sezonskega

nihanja prometa izračunana z upoštevanjem povprečne prometne obremenitve v najbolj obremenjenih štirih mesecih poletne sezone (junij–september).

V Zakonu o TNP ni posebnih določil in zahtev po povečanem varstvu pred hrupom ob državnem cestnem omrežju.

R1-206 KRANJSKA GORA - BOVEC IN R1-203/1002 BOVEC - PREDEL NA OBMOČJU TNP, ŠTUDIJA OBREMNITVE S HRUPOM
VARSTVENA OBMOČJA TRIGLAVSKEGA NARODNEGA PARKA OB REGIONALNIH CESTAH R1-203 IN R1-206



Slika 9: Varstveni pasovi Triglavskega narodnega parka in potek regionalnih cest R1-203 in R1-206 (vir: EPI SPEKTRUM 2020).

Po študiji je/bo najbolj obremenjen odsek R1-206/1027 Kranjska Gora – Erika s 3.331 vozili na dan. Kar do 50 % vseh vozil v poletnem turističnem obdobju predstavljajo motorna kolesa. V planskem obdobju leta 2030 bo v poletnih mesecih ob regionalnih cestah na območju TNP v večernem obdobju s presežnim hrupom obremenjenih 94 stavb s 111 prebivalci.

Za zmanjšanje obremenitve s hrupom študija predlaga umirjanje prometa ter delno omejevanje prometa osebnih vozil, predvsem motornih koles v turističnih konicah. K umirjanju prometa bi pripomogla administrativna omejitev hitrosti vožnje skupaj s poostrenim nadzorom nad upoštevanjem hitrostnih omejitev ob hkratnem spodbujanju uporabe javnega prevoza ter omejevanju vožnje tehnično neustreznih vozil, to je poostren nadzor nad motornimi kolesi. Možna bi bila tudi uporaba radarjev za hrup. Kot dodaten ukrep za zmanjšanje hrupa bi lahko

bila tudi vgradnja absorpcijskih in poroznih obrabnih plasti, ki pa je lahko problematična zaradi oprijemljivosti vozišča in poledic.

Študija predlaga tudi postavitve informacijskih tabel z opozorili za prekoračenje hrupa na območju TNP. Postavitve informacijskih tabel je predlagana na vseh vstopnih točkah na območje TNP ter na območju Vršiča in Trente (skupno šest lokacij). Poleg tega študija predlaga, da se na območju TNP ob regionalnih cestah postavijo tudi prikazovalniki hitrosti vožnje (Erika, Trenta, Soča, Log pod Mangartom).

Iz preglednice PLDP 2015 – 2021 (preglednice 2 – 4) je razvidno, da cestni prelaz Vršič poleg dvokolesnikov in osebnih vozil uporabljajo tudi lahka, srednja in težka tovorna vozila ter tovornjaki s prikolico, pri čemer med njimi prednjačijo lahka tovorna vozila, ki jih je letno med 30 in 50 (odvisno od odseka). V tem letu so dnevno v povprečju zabeležili še šest srednje težkih tovornjakov, pet težkih tovornjakov in en tovornjak s prikolico. Tovornjaki poleg tega, da imajo zaradi večje obremenitve veliko bolj negativen vpliv na cestišče kot osebna vozila, predstavljajo tudi večjo obremenitev za okolje, predvsem z vidika izpustov in hrupa. Lahko pride tudi do okoljske škode zaradi razsutja ali razlitja tovora, odvisno seveda od vrste tovora.

Pri vplivih na visokogorski ekosistem se ne sme zanemariti tudi vpliva zimskega vzdrževanja ceste s posipanjem soli. Ta sicer v manjših količinah ni škodljiva, ob povečani koncentraciji pa negativno vpliva na koreninski sistem rastlin. Vode, ki spirajo in raztapljajo sol s cestišča, se stekajo v nižje ležeča območja (zemlja ob cesti, polja, ...) in delujejo kot val onesnaženja. Problematici so tudi dodatki k soli (HCM kompleksi), ki ob UV-žarkih razpadajo in postanejo škodljivi cianidi (Prebil 2018).

Zimsko vzdrževanje cestnega prelaza je tako ne samo drago glede na majhno količino prometa, ki se na tem odseku odvija, temveč ima potencialno tudi okoljsko škodljiv vpliv.

Dodaten negativen vpliv na okolje ima mirujoči promet, saj precejšen delež slednjega na širšem območju prelaza Vršič predstavlja divje parkiranje.

5.4. Cesta prek Vršiča kot kulturna dediščina

Cesta čez Prelaz Vršič je v več pogledih del kulturne dediščine. Prvotna cesta je bila zgrajena skupaj s tovorno žičnico preko prelaza Vršič v obdobju prve svetovne vojne za potrebe vojske, med letoma 1915 in 1917 jo je gradilo okoli 12.000 ruskih vojnih ujetnikov (Ministrstvo za

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

kulturo RS 2023). V tem času so zgradili tudi Kočo na Gozdu. Cesto, kot jo poznamo danes, so zgradili v letih 1937 in 1938, vključno s tlakovanjem serpentin z granitnimi kockami, kamnitimi zaščitnimi ograjami in ureditvijo podpornih zidov (Ficko idr. 2014). Zaradi snega in snežnih plazov, zaradi česar je imela vojska v času prve svetovne vojne težave z delovanjem tovarne žičnice, so pričeli z gradnjo nove ceste od zdajšnje Tonkine kočice na sedlo (med Vršičem in Solno glavo). Z novo cesto so zgradili tudi novo tovarno žičnico (Keršič Svetel 2019).

Ob vršički cesti stoji sakralni objekt – Ruska kapelica, in sicer gre za leseno kapelo, posvečena sv. Vladimirju. Je edinstven spomenik nadnacionalnega pomena. Leta 1917 so jo zgradili preživeli ruski vojni ujetniki v spomin umrlim ob gradnji ceste čez Vršič. Ob njej so grobovi in kamnita grobnica (prav tam).

V času Kraljevine SHS je bila na mestu današnjega Poštarskega doma zgrajena mejna stražarnica, ki so jo po drugi svetovni vojni predelali v planinski dom. Po italijanski okupaciji prelaza Vršič skupaj z današnjo Erjavčevo kočico leta 1918, se je začelo urejanje meje, na prelazu pa je nato do 1947 deloval maloobmejni prehod (prav tam).

Dolina Trente se je začela turistično razvijati po izgradnji okrajne ceste Bovec – Trenta. Okoli leta 1914 je Slovensko planinsko društvo odprlo Erjavčevo kočico na Vršiču, leta 1922 pa je krajnskogorska podružnica SPD zgradila Mihov dom, ki je v času Jugoslavije služil tudi kot stražnica. Leta 1933 je bila zgrajena še planinska kočica v Krnici (prav tam).

5.5. Trajnostni razvoj turizma na območju Vršiča

Strateška vizija slovenskega turizma, kot je opredeljena v Strategiji trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021, je, da mora biti Slovenija »globalna zelena butična destinacija za zahtevnega obiskovalca, ki išče raznolika in aktivna doživetja, mir in osebne koristi« (Strategija trajnostne rasti 2017).

»Slovenija kot sopomenko za trajnostni turizem (STO, 2011b) uporablja izraz zeleni turizem in združuje koncept zelene kakovosti (zelena Slovenija) ter zelenega menedžmenta in upravljanja (raba virov, regulacija vplivov turizma na okolje, gospodarska učinkovitost)« (prav tam).

Poudarek na zeleni izkušnji pomeni, da je visoko postavljena vrednota naravnih danosti države, turist naj Slovenijo doživi kot zeleno državo, način potovanja in turističnih aktivnosti je sonaraven. Hkrati se izpostavlja butičnost, kar pogojuje visoko kakovost doživetij za obiskovalce ter občutek butičnosti. Zahtevni obiskovalec ima izbran okus, želi raznolika doživetja, ki so zelena, aktivna in zdrava. Ne želi masovnega turizma. V viziji je poudarjen tudi mir, ki vključuje mirno in varno okolje.

V alpskem delu Slovenije so nosilne oblike turizma počitnice v gorah, ki vključujejo celoletne poletne ali zimske aktivne počitnice v gorah za pare in družine, doživetja narave, aktivnosti in sprostitvev. Aktivnosti v naravi so predvsem kolesarjenje, pohodništvo, vodni športi, zračni športi in smučanje. Pomemben del aktivnosti v alpskem svetu sta tudi športni turizem (športne ekipe na pripravah, športni dogodki in prvenstva) ter poslovna srečanja in dogodki (poslovni gostje na konferencah, srečanjih razstavah itd.).

Prelaz Vršič je del Triglavskega narodnega parka, sodi pa tudi v Biosferno območje Julijske Alpe – UNESCO MAB. »Zanj je značilno, da vzdržuje ravnovesje med ljudmi in naravo ter med biotsko pestrostjo in trajnostnim razvojem z ohranjanjem kulturnih vrednot.« (medmrežje 2).

Prelaz sodi med najbolj obremenjene točke v alpskem svetu v Sloveniji, saj je privlačen kot ciljna točka, hkrati pa predstavlja izhodišče za številne planinske izlete na vrhove, kot so Mala Mojstrovka, Velika Mojstrovka, Planja, Prisojnik, Razor, Šitna glava, Slemenova špica, Sovna glava, Suhi vrh ter za krajše pohode v bližini. V bližini se nahajajo štiri planinski domovi, in sicer Erjavčeva koča, Tičarjev dom, Koča na gozdu in Poštarska koča.

Prelaz je danes ljudem v splošnem dostopen samo v obdobju, ko je cesta odprta, to je povečini v poletnem in jesenskem času. Pozimi je cesta večinoma zaprta, prav tako tudi spomladi, odvisno od količine zapadlega snega. Tudi sicer je značilno, kot velja tudi na splošno za alpski svet, da je najbolj obiskan v poletnem in jesenskem času. Zaradi relativno kratke sezone in tudi zaradi dejstva, da prelaz ne nudi veliko prostora, je v sezoni značilna močna zgoščenost obiskovalcev, ki večinoma na prelaz pridejo s svojimi osebnimi vozili, to je avtomobili in motorji. Turizem predstavljajo obiskovalci ter pohodniki in hribolazci, ki jim predstavlja izhodiščno točko. Obiskovalci pridejo večinoma z avtomobili, motorji in kolesi. Na prelaz vodi tudi javni potniški promet, tako redni kot turistični. Kljub javnemu potniškemu prometu pa je v sezonskem času močno obremenjen s parkiranimi vozili, za katere pa ni urejenih parkirišč.

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

Trajnostni razvoj turizma na območju Vršiča je povezan tudi s prometno ureditvijo prelaza. Ključna zanj je uporaba javnega potniškega prometa ob znatni omejitvi dostopa za osebna motorna vozila. Trenutno so za lokalno prebivalstvo in okolje precej pereč problem motorji in deloma tudi štirikolesniki (Mavri 2019).

Dolina Soče je opredeljena kot vodilna destinacija in ima najbolj razvito ponudbo turizma na prostem in počitnic v gorah. Obisk turistov se je v zadnjih desetih letih povečal za 2,5-krat. Kar 29 % vseh turistov v Sloveniji počitnice preživlja v alpskem svetu. Rast obiskanosti in dinamika obiska v času glavne sezone pa pomenita tveganje preobremenjenosti naravnih in kulturnih virov. Kot velja tudi na splošno v alpskem svetu, je turizem v dolini Soče izrazito sezonski, saj kar 79 % vseh prihodov turistov beležijo med junijem in septembrom, v dolini pa se v konicah dnevno giblje med 25.000 in 30.000 obiskovalcev (Soča Evergreen 2020).

Javni avtobusni potniški promet, ki povezuje dolino Soče z večjimi centri v Sloveniji, ne dohaja stalnega povečevanja potreb po mobilnosti turistov in s tem tudi ne predstavlja ustrezne podpore za načrtovanje trajnostnega turističnega razvoja. Železnica predstavlja alternativo oziroma dopolnitev cestnemu prometu, vendar omogoča povezavo večjih centrov v Sloveniji, severni Italiji in Avstriji samo do Mosta na Soči.

Iz Kranjske Gore vodi v Trento preko Vršiča planinska pešpot, imenovana pot Alpe Adria – odsek E23 AAT: Kranjska Gora – Vršič – Trenta. Pešpot na nekaj mestih preči cesto, sicer pa poteka odmaknjeno od ceste. Interesantne točke neposredno na poti so le umetno jezero Jasna, Ruska kapelica in Ajdovska deklica, sicer pa pot poteka po pokrajini z izjemno bogato naravno in kulturno dediščino in sodi tudi v območje NATURA 2000.

V poletnem času je prelaz deležen neprekinjene kolone vozil, ki jih sestavljajo avtomobili, avtobusi, avtodomi in motorist, poleg njih pa cesto uporabljajo tudi kolesarji.

Tudi poleti 2022, ko je po obdobju pandemije s covid-19 v letih 2020 in 2021 turizem spet oživel v polnem razmahu, so na prelazu Vršič beležili nepopisno gnečo, avtomobili so se ustavljali in parkirali na obeh straneh ceste in zaradi neupoštevanja prepovedi parkiranja ob cesti in na ovinkih, kjer ni dovolj prostora za parkiranje, povzročali zastoje na cesti. V avgustu 2022 so morali zaradi tega posredovati celo policisti (B. R. 2022).

V letu 2009 so občine Kranjska Gora, Bovec in Bohinj ter Javni zavod Triglavski narodni park pripravile model umirjanja prometa v Julijskih Alpah, med drugim tudi na prelazu Vršič. Občine

so s tem projektom želele spodbuditi trajnostno mobilnost in pričeti uresničevati model umirjanja prometa. Rešitve za doseganje umirjanja prometa obsegajo promocijo javnega prometa, hoje, kolesarstva in drugih oblik trajnostne mobilnosti, pri čemer sta bila ključna cilja povečanje kakovosti lokalnega prebivalstva in razvoj kakovostnega in trajnostnega turizma. V dolgoročnem načrtu pa model umirjanja prometa predvideva pripravo dokumentacije in izgradnjo predora pod Vršičem ter po izgradnji predora uvedbo posebnega prometnega režima za odsek ceste nad predorom (CIPRA 2009).

Model umirjanja prometa naj bi dosegel, da se zmanjša prometna obremenitev, ne zmanjša pa se obisk na gorskih območjih.

TNP je v letu 2016 pridobil podatke o obisku parka (Mrak idr. 2017). Raziskava se je med drugim osredotočala na odnos do zavarovanih območij, za obdobje med glavno turistično sezono, to je od 1. junija do 30. septembra. Ugotovljeno je bilo, da skoraj 80 % anketiranih pohodnikov podpira vstopnino v TNP. Pri obisku TNP se najbolj ceni mir in ohranjeno naravno okolje. V letu 2007 je bila izpeljana tudi anketa, ki je med drugim pokazala, da obiskovalci želijo predvsem izboljšanje parkovne infrastrukture (59,9 %), varovanja narave (47,5 %) in razpoložljivosti informacij o znamenitostih, možnih dejavnostih in turistični ponudbi (32,3 %). Med anketiranci večina pride na Vršič z lastnim vozilom (81 %), sledita dostop s kolesom (6 %) in z organiziranim prevozom (5 %). Na vprašanje o alternativnih oblikah dostopa na Vršič se jih je 48 % odločilo za osebno vozilo, 37 % za javni prevoz in 8 % za turistični avtobus (prav tam).

5.6. Varnost v prometu

Velik delež z vidika varnosti v prometu predstavljajo zimske razmere na cesti čez Vršič. Najbolj pereč problem je stanje ceste v primeru sneženja, po njem pa tudi stanje ceste in varnost zaradi možnih proženj plazov ter zasipov snega zaradi vetra. Nevarnost v prometu predstavljajo tudi določeni ovinki na poti proti prelazu s strani Kranjske Gore, ki so tlakovani z granitnimi kockami, saj med njimi zastaja voda, ki v zimskem obdobju lahko zmrzuje, cesta pa je lahko kljub temu odprta za promet, v kolikor na njej ni snega.

Cesta na Vršič je velikokrat odprta v obdobju, ko snežni plazovi še vedno predstavljajo nevarnost, zaradi česar je ogroženost uporabnikov te ceste znatna, saj je cesta pomanjkljivo zavarovana in vzdrževana. V zadnjih desetletjih je opazen tudi trend zim z malo snega ter zim,

ko sneg preseneti spomladi, kar bi lahko pripisali nepredvidljivim zračnim tokovom in vremenu, ki so posledica podnebnih sprememb.

Plazovi dosegajo veliko hitrost, plazovina pa je težka, kar pomeni, da se plazove praviloma zaustavlja le na območju proženja, zaradi velikih sil pa se v nižjem delu plazove lahko kvečjemu preusmerja. V kolikor plaz ni mogoče ustaviti na območju proženja, mu je najbolje dovoliti, da neovirano nadaljuje pot proti območju odlaganja, seveda pa pri tem ne sme zasuti ceste. V kopnih razmerah so na tem območju zaradi konfiguracije terena možni tudi skalni podori in zemeljski plazovi ter hudourniki.

Cesto je treba zapreti ob večjih snežnih padavinah, pri čemer mora ostati zaprta, dokler se ne aktivirajo večji plazovi. Cesta mora biti zaprta tudi v času vsakokratnega pluženja.

Najbolj problematično je območje med Erjavčevo kočjo in prelazom, tam so snežni plazovi najpogostejši in tudi najobsežnejši. Pogosti so tudi pogosti snežni zameti, ki so na ožjem območju lahko visoki tudi do več metrov. Zaščita pred zameti je na tem delu problematična zaradi nevarnosti plazov, ki bi te zaščite lahko podrli, kar pomeni, da ukrepi proti zametom in plazovom še vedno ne bi zagotavljali celoletne prevoznosti prelaza. Zahtevno pa bi bilo tudi upravljanje in vzdrževanje protilavinskih sistemov.

5.7. Pregled obstoječih projektnih rešitev

V nadaljevanju sledi pregled predlaganih rešitev iz obstoječih študij in projektov v zvezi z ureditvijo cestne povezave med Kranjsko Goro in Trento, cilj katerih je bil doseči predvsem celoletno prevoznost predmetne cestne povezave.

Prometna študija boljše povezave med Zgornjesavsko, Zgornjesoško dolino in Italijo

V letu 2002 je bila po naročilu Direkcije RS za ceste izdelana Prometna študija boljše povezave med Zgornjesavsko, Zgornjesoško dolino in Italijo (ACER 2002). V študiji je obravnavanih več variant cestne povezave med krajema Lesce in Kobarid, ki sta bila izbrana kot izhodiščni oziroma končni točki. V projektu so bile obravnavane štiri variante, in sicer (Slika 10):

- Varianta 1: po cesti RI-209 od Lesce do Bohinjske Bistrice, kjer varianta preide v predor (na nadmorski višini 600 m), ki se na tolminski strani zaključi v dolini Zadlaščice, nato pa se po cesti GII-102 zaključi v Kobaridu.

- Varianta 2: poteka od Lesc mimo Jesenic do Mojstrane po obstoječih cestah GI-8, A2 in RI-201, nato pa po cesti RIII-908/1383 do Aljaževega doma, kjer preide v predor (na nadmorski višini 1.100 m), ki se zaključi na obstoječi makadamski cesti Zadnjica – Trenta, nato se po cesti GII-102 zaključi v Kobaridu.
- Varianta 3: poteka mimo Lesc in mimo Jesenic do Kranjske Gore po obstoječih cestah GI-8, A2 in RI-201, se nadaljuje po cesti RI-206 v smeri prelaza vršič do vstopa v predor (na nadmorski višini 1.050 m), ki se zaključi na serpentinah nad Kugijevim spomenikom na obstoječi cesti R1-206/1029. Do Kobarida poteka po obstoječi cesti RI-203.
- Varianta 4: poteka po obstoječi cesti RI-203 (iz Kobarida) skozi Bovec do Loga pod Mangartom ter do Rablja, kjer varianta preide v predor (na nadmorski višini 900 m) pod Predelom, ki se zaključi na obstoječi cesti Rabelj – MP Predel. V nadaljevanju varianta poteka od Rablja skozi Trbiž in MP Rateče do Lesc.



Slika 10: Prikaz vseh štirih variant (novogradenj) cestnih povezav Zgornjesoške, Zgornjesavske doline in Italije (vir: ACER 2002).

Iz analize primerjav je bilo v študiji ugotovljeno, da je varianta 3 (pod Vršičem) najustreznejša. Varianta 4 je bila manj ustrezna, varianti 1 in 2 pa sta bili neustrezni. Z vidika ekonomske upravičenosti investicije pa so bile sicer vse štiri variante neustrezne. Razlog za to je majhna prometna obremenitev (promet ne doseže niti 2000 PLDP) ob visoki vrednosti investicije. V nadaljnjih letih so se zato delale nove študije, ki so se osredotočale na cestni prelaz Vršič, pri

čemer so bile preučevane variante krajših predorov in tudi objekti na obstoječi vršiški cesti za doseganje celoletne prevoznosti.

Idejni projekt rekonstrukcije regionalne ceste R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič)

Leta 2007 je bil na podlagi naročila s strani Direkcije RS za ceste izdelan idejni projekt rekonstrukcije ceste na Vršič s sanacijskimi posegi za zagotovitev celoletne prevoznosti (CP KRANJ 2007).

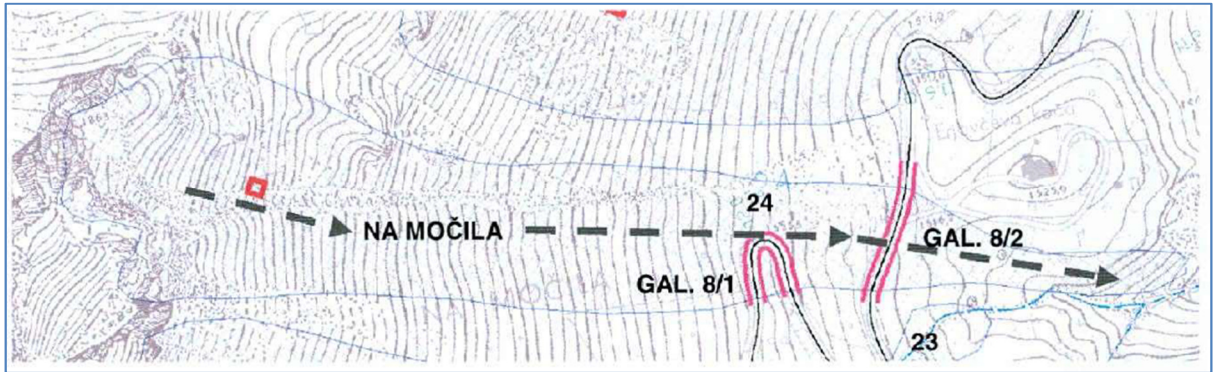
Cilj projektnega dela je bil omogočiti celoletno prevoznost vršiške ceste z možnostjo fazne izvedbe rekonstrukcije z namenom podaljšanja prevoznosti preko gorskega prelaza v prvi fazi.

V projektu je bila predvidena izgradnja oziroma postavitve strelnih cevi (sistem za nadzorovano proženje snega Gazex), izgradnja treh odprtih lavinskih galerij, zastružnih (stružnih) plotov, snežnih mrež in preusmerjevalnega nasipa ter pogozdovanje.

Idejni projekt je na odseku med km 2+395 do km 9+115 predvidel naslednje ukrepe za zavarovanje pred snežnimi plazovi:

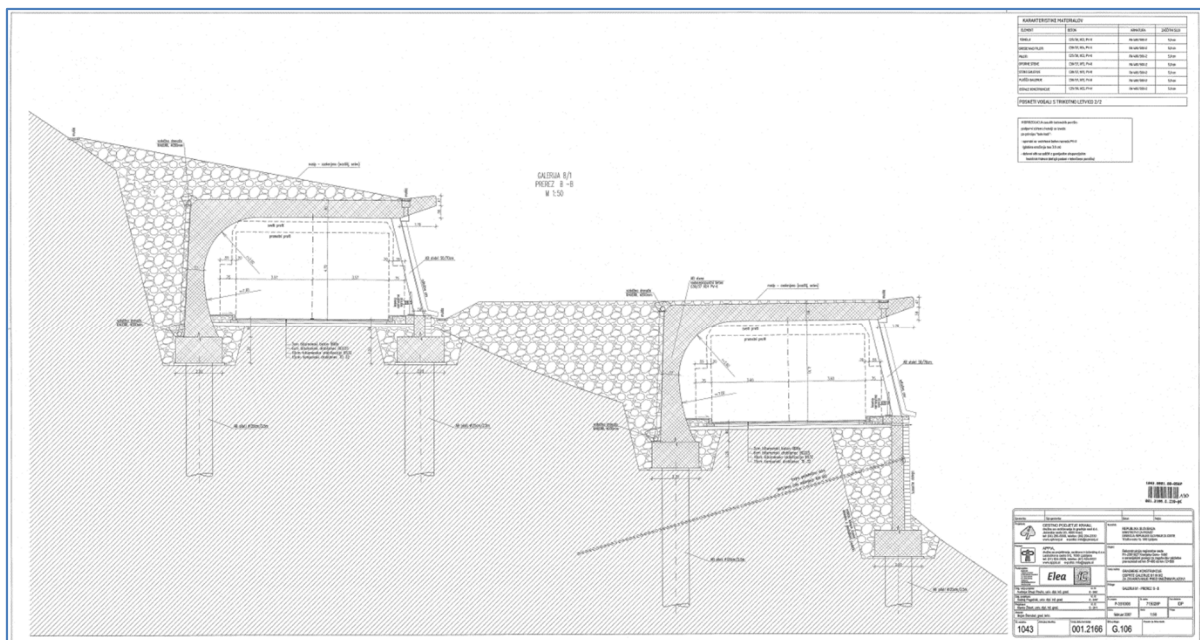
- galerije,
- snežne mreže,
- stružne plotove,
- vodilno zgradbo,
- prožilce snežnih plazov – sistem Gaz-ex in
- pogozdovanje golih pobočij.

Projektant je predvidel izvedbo dveh galerij za zaščito ceste pred naletom snežnega plazu. Kot najbolj problematični sta bili obravnavani serpentin št. 23 in št. 24, ki se nahajata na zadnjem odseku ceste čez prelaz Vršič in sta direktno pod obsežnim gruščnatim pobočjem melišč s strmim zaledjem, ki v zimskem času omogoča plazenje snežne odeje. Območje je imenovano »Na Močila«.

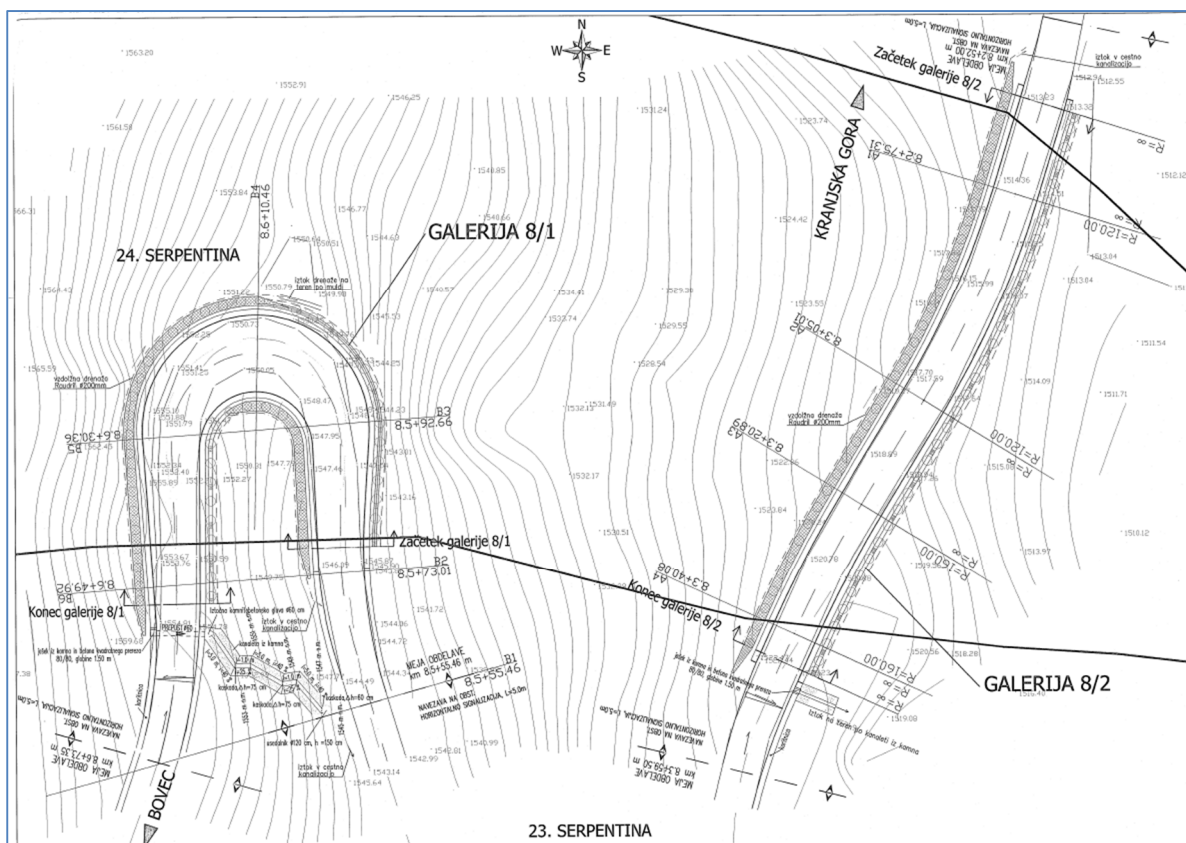


Slika 11: Situacija s prikazom galerij 8/1 in 8/2 na območju »Na Močila« (vir: Elea iC 2007).

Galerija 8/1 bi po predlogu projektanta potekala skozi zavoj serpentine št. 24, galerija 8/2 pa v serpentine št. 23, pri čemer galerija 8/2 poteka čez celotno širino plazu, galerija 8/1 pa samo na delu plazu (Slike 12–14).



Slika 12: Prerez v galeriji 8/1 (vir: Elea iC 2007).



Slika 13: Podrobnejša situacija s prikazom galerij 8/1 in 8/2 na območju »Na Močila« (vir: Elea iC 2007).

Idejna zasnova državne ceste R1-206/1043 Kranjska Gora – Bovec na območju prelaza Vršič (s predlogom predora)

Občina Bovec je leta 2007 dala izdelati idejno zasnovo IDZ "Državna cesta R1-206/1043 Kranjska Gora – Bovec na območju prelaza Vršič (PNZ Ljubljana, št. proj. 12-1249, december 2007) s predlogom predora. Niso se namreč strinjali z varianto rekonstrukcije obstoječe trase z izgradnjo protilavinskih objektov. Po mnenju občine bi bila izgradnja predora dolgoročno cenejša in ustrežnejša rešitev (medmrežje 3). Po mnenju takratnega župana bi se z izvedbo predora za 15 minut skrajšala pot med Trento in Kranjsko Goro, pomembna pa je za domačine na primorski strani tudi jeseniška bolnišnica, ki je bližje kot bolnišnica v Šempetru pri Gorici.

Geografski inštitut Antona Melika znanstveno-raziskovalnega centra SAZU je leta 2007 po naročilu PNZ v sklopu izdelave Idejne zasnove državne ceste R1-206 Kranjska Gora – Bovec na območju prelaza Vršič (PNZ d.o.o., Ljubljana, december 2007) preučil rešitve Idejnega projekta "Načrt zavarovanja ceste R1-206/1043 – Ruska cesta (odsek Erika – Vršič) pred

snežnimi plazovi" (VGP Projekt Kranj, 2007) in ugotovil, da namestitev protilavinskih objektov še vedno ne zagotavlja celoletne prevoznosti. Na samem prelazu prihaja namreč do snežnih zametov, ki jih ni mogoče v celoti preprečiti, saj veter sneg nanaša izmenično z ene in druge strani prelaza. Zastružne plotove, ki bi delno zaustavljali zamete, bi ogrožali snežni plazovi. Tudi na primorski strani prelaza (pod Malo Mojstrovko oziroma Šitno glavo) je po mnenju pregledovalca nesmiselna oziroma le pogojno izvedljiva zaustavitev ali preusmeritev plazovine. Tako se po mnenju pregledovalca namestitev objektov proti zametom in plazovi doseže le podaljšana prevoznost ceste in ne celoletna (ZRC SAZU 2007).

Študija Primerjava predlogov idejnih rešitev za rekonstrukcijo regionalne ceste R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič)

V letu 2008 je bila po naročilu Direkcije RS za ceste izdelana Primerjava predlogov idejnih rešitev za rekonstrukcijo regionalne ceste R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič) (IBT NIZKE GRADNJE, 2008) (v nadaljevanju: Primerjava predlogov 2008). V študiji so bile primerjane idejne rešitve:

1. IDP »Rekonstrukcija regionalne ceste R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič) s sanacijskimi posegi za zagotovitev celoletne prevoznosti od km 2,015 – 9,085« (CP Kranj, št. proj. P-3510/06, februar 2007),
2. IDP »Rekonstrukcija regionalne ceste R1-206/1043 Vršič – Trenta in 1029 Trenta – Bovec s sanacijskimi posegi za zagotovitev celoletne prevoznosti« (CP Kranj, št. proj. P-3717/07, december 2007),
3. IDZ »Državna cesta R1-206/1043 Kranjska Gora – Bovec na območju prelaza Vršič« (PNZ Ljubljana, št. proj. 12-1249, december 2007).

Kot že navedeno, prvi dve idejni rešitvi obravnavata obstoječo cesto z dvema galerijama na odseku 1043 ter razna zavarovanja pred snežnimi plazovi (plotovi, snežne mreže, sprožilci plazov in usmerjevalne zgradbe) na odsekih 1043 in 1028.

V tretji varianti je obravnavano reševanje snežnih plazov s pobočja Male Mojstrovke, saj so ti glavni razlog za zimsko neprevoznost ceste R1-206 na območju prelaza Vršič. Varianta obravnava predor dolžine 1120 m, ki se začne pri Erjavčevi koči in konča s priključkom na obstoječo cesto R1-206 v km 0,6 na odseku št. 1028 Vršič – Trenta.

Primerjava variant (Preglednica 6, Slika 14) je bila izdelana na osnovi 14 kriterijev, od katerih so bili pri ocenjevanju upoštevani kriteriji št. 6 do 14, ki prikazujejo kvaliteto posamezne variante glede na zahteve dajalcev projektnih pogojev, zahteve projektne naloge, pogoje s

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

področja tehnične zakonodaje, glede na zahteve specifikacije prostora (turizem, TNP), ocenjeno višino gradbenih stroškov in problematiko deponij viškov materiala.

Upoštevane so bile naslednje ocene:

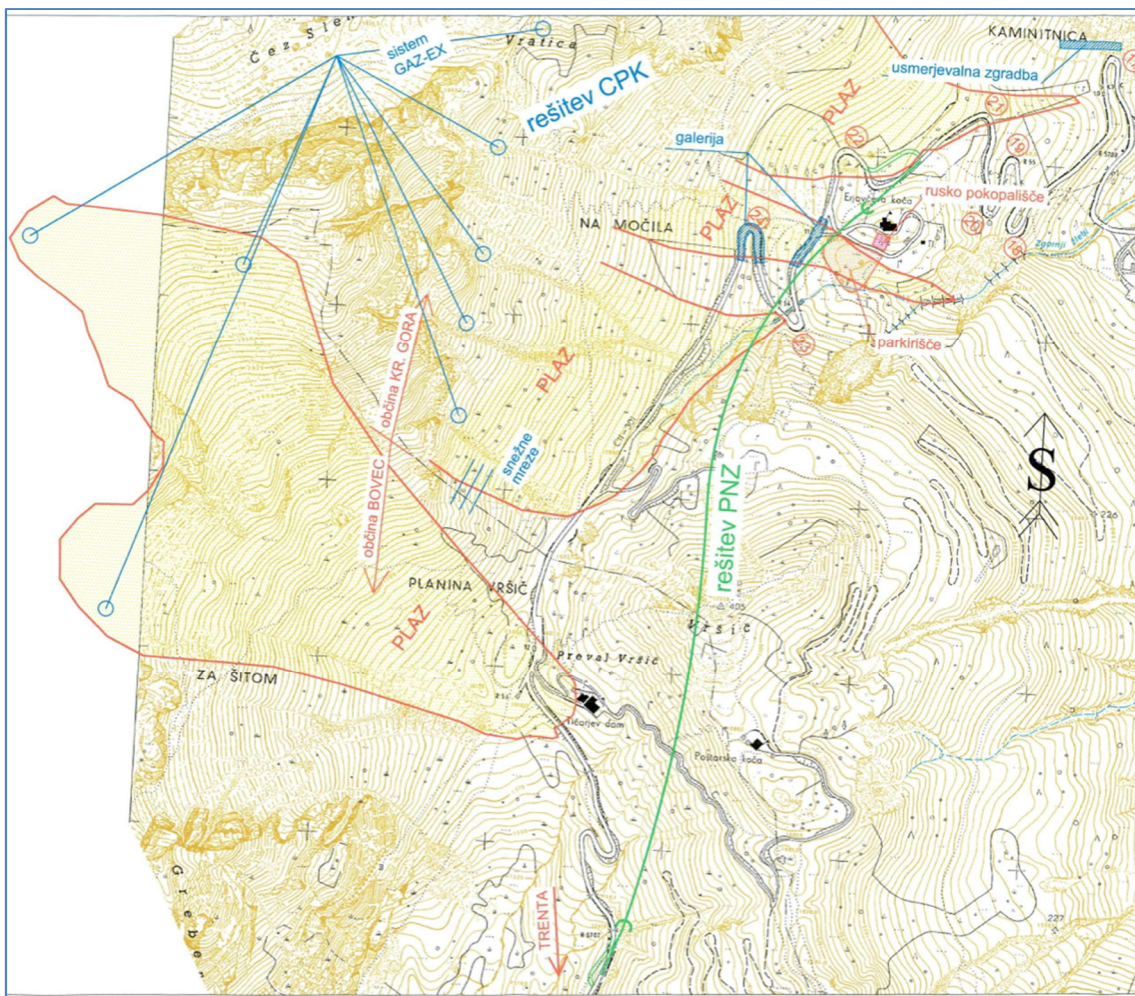
- 1 – zelo slabo, zelo zahtevno
- 2 – pogojno, večji vpliv
- 3 – dobro, zahtevno
- 4 – dobro do zelo dobro
- 5 – zelo dobro

Preglednica 6: Primerjalni kriteriji za varianti »PNZ LJUBLJANA« in »CP KRANJ«.

Primerjalni kriterij		Varianta "PNZ LJUBLJANA"			
			Relativna ocena	Ponder	Končna ocena
1	Skupna dolžina trase	2,80 km			
2	Odprta trasa	1,68 km			
3	Zavarovalni objekti (galerija, predor)	- Predor 1120 m			
4	Mostovi na trasi	/			
5	Zavarovanja odprte trase pred snežnimi plazovi	- Usmerjevalna zgradba 100 m' - Snežne pregrade 200 m'			
6	Težavnost izvedbe	Zahtevna	3	2	6
7	Vpliv na naravno okolje	Majhen	4	3	12
8	Vpliv na turizem	Pozitiven	3	2	6
9	Usklajenost z naravovarstvenimi pogoji	Dobra	3	2	6
10	Usklajenost s tehničnimi predpisi	Dobra	4	1	4
11	Zagotovitev celoletne ali podaljšane prevoznosti	Zelo podaljšana prevoznost	4	3	12
12	Zimska vzdrževalna dela	2 km manj vzdrževanja ceste čez prelaz	4	1	4
13	Deponije viškov materiala ob gradnji	50.000 m ³ – zelo zahtevna deponija	1	3	3
14	Ocenjena vrednost gradbenih stroškov z DDV	20.100.000 EUR	1	3	3
				Σ	56
Primerjalni kriterij		Varianta "CP KRANJ"			
1	Skupna dolžina trase	3,10 km			
2	Odprta trasa	2,95 km			
3	Zavarovalni objekti (galerija, predor)	- galerije 81 + 76 = 157 m'			
4	Mostovi na trasi	/			
5	Zavarovanja odprte trase pred snežnimi plazovi	- Usmerjevalna zgradba 100 m' - Snežne mreže 900 m' - Prožilci snežnih plazov 6 kos			
6	Težavnost izvedbe	Zelo zahtevna	2	2	4
7	Vpliv na naravno okolje	Večji	2	3	6
8	Vpliv na turizem	Zelo pozitiven	5	2	10
9	Usklajenost z naravovarstvenimi pogoji	Pogojno dobra	2	2	4
10	Usklajenost s tehničnimi predpisi	Dobra	4	1	4
11	Zagotovitev celoletne ali podaljšane prevoznosti	Pogojno podaljšana prevoznost	2	3	6
12	Zimska vzdrževalna dela	Kompletno vzdrževanje trase	2	1	2
13	Deponije viškov materiala ob gradnji	5.000 m ³ – manj zahtevna deponija	4	3	12
14	Ocenjena vrednost gradbenih stroškov z DDV	8.800.000 EUR	5	3	15
				Σ	63

Pri varianti "CP KRANJ" se ohranja tranzitna in turistična funkcija ceste čez prelaz, zaradi česar ni možna njena posebna ureditev, kot npr. omejevanje motornega prometa. Varianta je ugodna z vidika stroškov in viškov materiala, zanimivo pa je, da je po Primerjavi predlogov (2008) ocenjena kot zelo pozitivna z vidika vpliva na turizem. Težavnost gradnje je ocenjena kot zelo zahtevna, predvsem zaradi izvedbe del pod prometom, zahtevna pa bi bila tudi gradnja galerij pod strmim naklonom (10 %). Kot večji je zaradi gradnje galerij in sistema prožilcev snežnih plazov ocenjen negativni vpliv na okolje. Namestitev sistema prožilcev snežnih plazov je dovoljena le v času med 1. septembrom in 1. aprilom, takrat pa so tudi najmanj ugodni vremenski pogoji za delo, ki bi poleg tega potekalo na zelo težko dostopnem terenu. Sistem prožilcev bi aktivirali daljinsko iz helikopterja, kar pomeni, da bi morala biti zelo dobro organizirana služba opazovanja in spremljanja situacije na plaziščih.

Varianta "PNZ LJUBLJANA" je enostavnejša, vendar precej dražja (2,3-krat). Zaradi gradnje novega dela cestne povezave – predora – bi bile motnje v prometu zaradi gradnje manjše, manjši pa bi bil tudi vpliv na okolje, saj predor poteka pod površino, edina objekta na površini pa sta portala na obeh koncih predora. Vpliv na turizem bi bil po Primerjavi predlogov (2008) nekoliko slabši. Predor v celoti zaobide kritična plazovita območja, zato bi po tej varianti zlahka dosegli celoletno prevoznost. V zimskem, "neturističnem" času zaradi predora niti ne bi bilo potrebno vzdrževanje ceste nad predorom, še vedno pa bi bilo potrebno vzdrževanje prevoznosti ceste do predorskih portalov na obeh straneh prelaza.



Slika 14: Situacija variant »CP KRANJ« in »PNZ LJUBLJANA«.

Snežnim plazovom najbolj izpostavljeno območje je na pobočju Male Mojstovke med Erjavčevo koč in prelazom Vršič, na tem območju pa se zaradi močnih vetrov med dolinama pojavljajo tudi snežni zameti, zaradi česar je na gorenjski strani debelejša snežna odeja tudi v spomladanskem času. Zaradi problematičnosti posegov za celoletno prevoznost cestnega prelaza (posegi v prostor, kot so galerije, snežni plotovi, mreže, pregrade in sistem proženja plazov) ter zaradi nepredvidljivosti plazov se kot bolj varna, trajna in dolgoročna rešitev z manj posegi v prostor kaže predor pod najbolj izpostavljenim delom obstoječe ceste. Idejna zasnova predvideva portal na gorenjski strani pri Erjavčevi koči (30 m odmik), južni portal pa bi bil umeščen približno 150 m od 26. serpentine (primorska stran prelaza). Predor bi bil dolg 1.120 m, pot pa bi bila glede na obstoječo cesto 600 m krajša.

Severni portal pri Erjavčevi koči bi bil na nadmorski višini približno 1.500 m, južni portal pa na 1.545 m. Vzdolžni potek ceste v predoru bi dosegel 3,78 % nagiba. Vzpon ceste na gorenjski in padec ceste na primorski strani bi se morala prilagoditi vzdolžnemu niveletnemu poteku

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

ceste pred in za predorom. Najvišja točka v predoru bi bila približno 65 m nižje od sedanjih 1.611 m.

Z izgradnjo takega predora bi se izognili območju, kjer zaradi snežnih plazov in zametov redno zimsko vzdrževanje ni ekonomsko upravičeno, redno vzdrževanje pa bi bilo potrebno le še na cestnem odseku na gorenjski in primorski strani pod nadmorsko višino 1.500 m.

V primeru gradnje predora po predlogu PNZ 2007 pa še vedno ostaja nekaj problematičnih točk, kjer so potrebni dodatni ukrepi za zavarovanje ceste pred snežnimi plazovi. Potrebna je izvedba usmerjevalnega nasipa v 17. serpentine, poleg tega pa so potrebni še manjši zastružni plotovi nad 16. serpentine (Stari Tamar) ter trije sistemi snežnih mrež na območju Ruskega križa. Možno je tudi plazenje pri severnem portalu, kjer bi bili potrebni dodatni ukrepi (preusmeritev plazovine). Nekaj manjših protilavinskih objektov pa bi bilo potrebnih tudi na južni strani, med portalom predora in Šupco.

Projekt za izvedbo (PZI) »Zagotovitev celoletne prevoznosti regionalne ceste R1-206 Kranjska gora – Ruska cesta – Vršič – Trenta – Bovec na odsekih 1043 Vršič – Trenta in 1029 Trenta – Bovec»

Po naročilu Direkcije RS za za infrastrukturo je bila v letu 2013 izdelana projektna dokumentacija PZI *Zagotovitev celoletne prevoznosti regionalne ceste R1-206 Kranjska gora–Ruska cesta–Vršič–Trenta–Bovec na odsekih 1043 Vršič–Trenta in 1029 Trenta–Bovec*. V sklopu tega projekta so bili prav tako narejeni načrti za postavitev zaščitnih sistemov s snežnimi mrežami, stružnimi plotovi, sistemov za nadzorovano proženje snežnih plazov, poleg tega pa še za izvedbo usmerjevalnega nasipa na območju 17. serpentine ter ureditev hudourniške pregrade in pospeševalnega objekta na območju “Pod plazom” (EHO PROJEKT 2013)

Projekt za izvedbo (PZI) »za rekonstrukcijo ceste R1-206, odsek 1043 Ruska cesta (Erika – Vršič), km 8,600–8,978 ter odsek 1028 Vršič – Trenta, ok 0,000–0,300 in ureditev parkirišč«

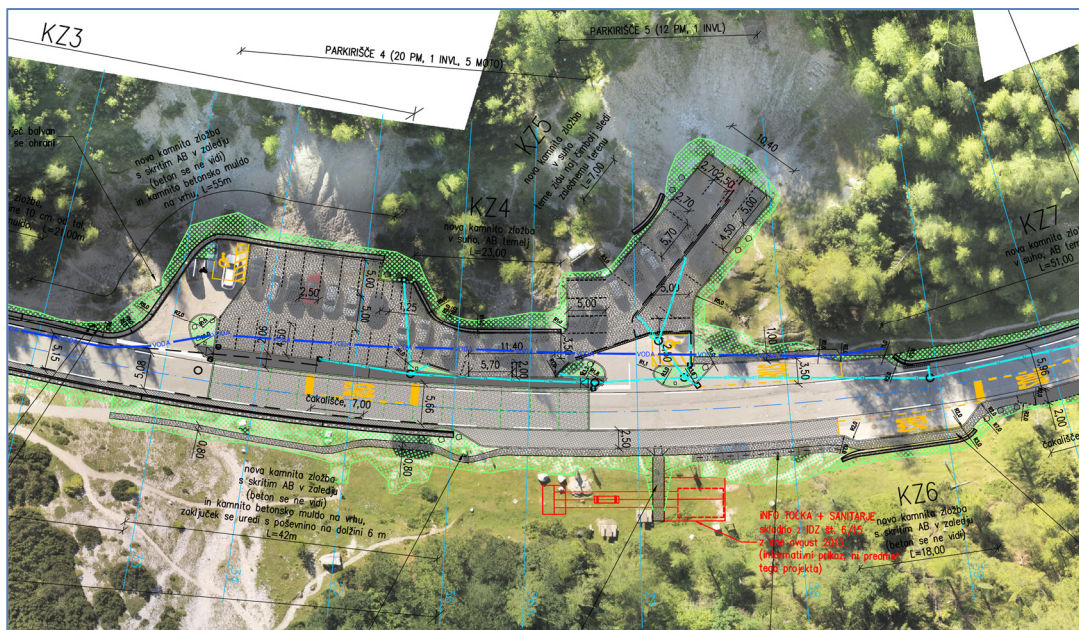
Po naročilu Direkcije RS za infrastrukturo je bila leta 2022 izdelana projektna dokumentacija PZI za rekonstrukcijo ceste R1-206, odsek 1043 Ruska cesta (Erika – Vršič), km 8,600–8,978 ter odsek 1028 Vršič – Trenta, ok 0,000–0,300 in ureditev parkirišč (v nadaljevanju: PZI “Vrh Vršiča”) (Slika 15).

Po podatkih predstavnika lokalne skupnosti (Krajevna skupnost Soča - Trenta) se v poletni sezoni ob koncih tedna na območju prelaza za daljši čas ustavi do 350 vozil. Glede na projektne pogoje soglasodajalcev (predvsem ZVKDS in ZRSVN) takega števila vozil z urejenimi parkirišči na prelazu ni mogoče zagotoviti. V projektu niso predvideni ukrepi za umirjanje prometa, prav tako niso predvidene ločene površine za pešce, z izjemo ploščadi za čakališča za potnike ob avtobusnem postajališču. Predviden je par avtobusnih postajališč na vozišču. Načrtovane ureditve predvidevajo ureditev skupno 92 parkirnih mest za osebna vozila, od katerih so tri namenjena invalidom. Predvidenih je tudi 14 parkirnih mest za motorje ter dve parkirni mesti za avtobuse. Vsa parkirna mesta so predvidena na že degradiranih lokacijah. Na lokaciji je predvidena tudi INFO točka, ki pa ni del tega projekta, temveč se načrtuje v ločenem projektu po naročilu Občine Kranjska Gora. Za uporabo parkirišč je predvidena parkirnina, ki se pobira z redarsko službo.

Občina Kranjska Gora je v projektnih pogojih izrazila skrb zaradi premajhnega števila parkirnih mest, saj bo slednje po njenem mnenju povzročilo, da se bo nadaljevalo nedovoljeno parkiranje na mestih, kjer bo to možno in kjer ne bo urejenih parkirišč. Za preprečitev slednjega so v projektu predvidene ovire, kot so zložbe, ograje in konfini.

Stališče ZVKDS OE Nova Gorica je, da je potrebno število parkirnih mest minimalizirati in jih ne utrditi z asfaltom. Hkrati je treba urediti javne oblike prevoza z izhodiščnimi parkirišči v dolini, kar pa sicer presega okvirje tega projekta. Stališče ZVKDS je tudi, da se na desni strani vzdolž vozišč gledano iz smeri Kranjske Gore ne sme predvideti parkirnih mest. Namesto tega je v projektu predviden 47 m dolg pas vzdolž ceste, kjer bo dovoljeno ustavljanje za kratek čas.

ZVKDS OE Kranj v projektnih pogojih poudarja, da naj se predvidi ukrepe za preprečevanje parkiranja na površinah, ki temu niso namenjene. Temu namenu bodo služili parapetni zidovi, lesena varnostna ograja in kamniti bloki.



Slika 15: Predvidena ureditev parkirišč na levi strani gledano s strani Kranjske Gore na območju večjega useka – degradiranega območja ob cesti, na desni strani pa je v krajšem pasu predvideno ustavljanje za krajši čas (vir: PZI »Vrh Vršiča« 2022).

Stališče ZRSVN in ZVKDS je tudi, da ureditev parkirišč na samem prelazu ni dovolj in je treba vzporedno pristopiti tudi k ureditvi prometnega režima širše, in sicer z ureditvijo izhodiščnih parkirišč v obeh dolinah, ureditvijo avtobusnih postajališč in spodbujanjem javnega prevoza, omejitvijo hitrosti, izvedbo informacijskega sistema in signalnih naprav z obveščanjem o zasedenosti parkirnih mest ter z redarsko službo in nadzorom na samem prelazu.

5.8. Predor med Kranjsko Goro in Posočjem

V zvezi z vršiškim prelazom se srečujemo z več težavami, ključni pa sta dve. Prva je dejstvo, da je prelaz v zimskem času večinoma neprevozen, zaradi česar je prekinjena povezava med Gorenjsko in Posočjem, druga pa je preobremenjenost samega prelaza v poletnem in jesenskem času z vidika mirujočega prometa. Posledično prihaja zaradi iskanja prostih parkirnih površin tudi do zastojev v prometu čez prelaz. Celoletna prometna povezava med Gorenjsko in Posočjem je državnega pomena, saj morajo biti vse regije v državi prometno enakovredno dostopne, le tako je mogoč enakomeren in enakovreden razvoj vseh regij v državi.

Zaradi tehnoloških omejitev se je doline med seboj prometno vedno povezovalo preko prelazov, ki so predstavljali najnižjo točko prehoda med dolinami v hribovitem in alpskem svetu. Zaradi hitrejše in varnejše prometne povezave med posameznimi regijami v hribovitem

svetu pa se v zadnjih desetletjih gradi predore. Prednosti predora pred cesto čez prelaz so številne, predvsem s predorom dosežemo od vremenskih pogojev neodvisno prometno povezavo, predvsem v zimskem času, večjo prometno varnost ter krajši čas potovanja. Z vidika vplivov na naravno dediščino pa s predorom lahko spremenimo prometni režim ceste čez prelaz oziroma cesto celo zapremo za motorni promet, s čimer prelaz kot naravno dediščino obvarujemo pred nadaljnjo degradacijo in omogočimo rekultivacijo zaradi prometa degradiranega dela prelaza. Med ključne negativne lastnosti predorov štejemo visok strošek gradnje in negativen prostorski in okoljski vpliv v času same gradnje, pri čemer ključni del tega vpliva predstavljajo izkopi in odvozi materiala na začasne ter končne deponije.

Eden ključnih razlogov, zakaj pod vršiškim prelazom nimamo predora, je premalo tranzitnega prometa med Gorenjsko in dolino Trente, da bi bil predor ekonomsko upravičen. Iz preglednic 2 do 4 je razvidno, da je bilo v letu 2021 na odseku R1 206-1027 Kranjska Gora – Erika zabeleženih 1290 vozil, od tega 1024 osebnih vozil, na odseku R1 206-1043 Ruska cesta pa 700 vozil, od tega 532 osebnih vozil. Na odseku R1 206-1029 Vršič – Trenta je prometa še manj, tj. 534 vozil, od tega 392 osebnih vozil. Izključno z vidika tranzita torej gradnja predora pod Vršičem ekonomsko ni upravičena.

V primeru prelaza čez Vršič je z ozkega vidika števila potencialnih uporabnikov predora pod Vršičem težko, če ne celo nemogoče ekonomsko upravičiti gradnjo predora. Lahko pa bi jo opravičili, če bi upoštevali vse vidike in iskali celovito rešitev prometne, okoljske in turistične problematike prelaza Vršič.

Če želimo doseči celoletno prometno povezavo med Gorenjsko in Posočjem ter hkrati prometno razbremeniti cesto čez prelaz Vršič, pri čemer to obremenitev predstavlja predvsem mirujoč promet, je glede na vse že omenjene predhodne študije verjetno edina možnost izgradnja predora pod Vršičem ter sprememba namembnosti vršiške ceste iz tranzitne v turistično. Glede na obiskanost prelaza kot alpske turistične atrakcije v poletnem sezonskem času je nujna prometna ureditev ceste na način, da se drastično omeji dostop do prelaza z motornimi vozili, pri čemer se ljudem omogoči dostop z javnimi prevoznimi sredstvi ter s kolesom ali peš.

V predhodnih študijah so bile variante s predori osredotočene na rešitev problematike snežnih plazov in zametov, ki se večinoma pojavljajo na ožjem območju prelaza; zato in tudi zaradi ekonomike, so te variante predorov omejene na zelo majhno območje z dolžinami predorov enega do dveh kilometrov. Take rešitve pa ne predstavljajo celovite rešitve, saj so preveč

osredotočene na ekonomsko opravičenost gradnje predora, pri čemer se kot korist šteje le najbolj kritični vidik, to so že omenjeni snežni plazovi in zameti na ožjem območju prelaza. Predlagane variante tako ne predstavljajo celovite rešitve, temveč bolj ali manj le finančni kompromis za reševanje ozkega vidika prometne problematike.

Na prometno povezljivost med regijama v zimskem času poleg snežnih zamerov in plazov na prelazu vpliva tudi režim čiščenja ceste v širšem območju prelaza, zaradi težke dostopnosti in omejenega prostora pa tudi vsakokratna obnova ceste, zaradi katere je cesto treba za določen čas zapreti. Izkušnje kažejo, da te zapore nemalokrat povzročajo veliko slabe volje med prebivalci Posočja in uporabniki ceste, predvsem dnevnimi migranti. Zapore ceste zaradi prostorskih omejitev velikokrat tudi trajajo mnogo dlje od zapor cest v ravninskem svetu. Omejena je namreč uporaba mehanizacije in število delavcev, ki lahko hkrati delajo na prostorsko omejenem gradbišču.

Predor ne sme biti prekratek in ne previsoko v prelazu, saj si želimo s predorom izogniti celotnemu odseku ceste s serpentinami in s tem odseku, kjer so zaradi potrebnih popolnih zapor ceste problematični pluzenja, vzdrževanje in razna obnovitvena dela na cesti.

Predor je treba zasnovati skladno z določili Uredbe o tehničnih normativih in pogojih za projektiranje cestnih predorov v Republiki Sloveniji. Predori, daljši od 1.000 m, so dolgi predori in zanje veljajo strožja pravila. Največji vzdolžni nagib za dolge predore je 1,5 %, zaželeno je 1 %. Možna je izjema, v kolikor je delež težkih vozil manjši od 5 % ter glede na izjemne terenske razmere (gorski teren), vendar ne več kot do nagiba 5 %, pri čemer je za odstopanje potrebna predhodna strokovna utemeljitev. Predor bi bil zasnovan kot enocestni (dvosmerni) predor in ne bi bil namenjen prometu pešcev in kolesarjev, temveč izključno motornim vozilom. Širina voznih pasov se poenoti s širino voznih pasov na odprti trasi ceste. Za hitrosti nad 80 km/h je glede na gostoto prometa najmanjša širina posameznega voznega pasu 3,25 m, pri hitrosti med 50 in 80 km/h pa ta znaša 3,00 m. Robna pasova morata znašati najmanj 0,25 m, zaradi odvodnjavanja pa je smiselno širino robnega pasu povečati na 0,35 m (Uredba o tehničnih normativih, 2006).

Skladno z Uredbo o predorih mora biti zagotovljena tudi možnost umika uporabnikov ob nesreči oziroma požaru v predoru. Zaradi tega mora biti potnikom omogočeno, da brez svojih vozil zapustijo predor skozi:

- izhode na prosto;
- prečne povezave v drugo predorsko cev;

- izhode v varnostne rove, lahko tudi v pilotno ali raziskovalno galerijo za načrtovano drugo predorsko cev;
- varno področje z reševalnimi potmi, ločenimi od predorskih cevi.

V predorih, daljših od 1000 m, je treba narediti odstavne niše. Razdalja med odstavnimi nišami v dolgih predorih ne sme presegati 1000 m. V vseh predorih, ki so daljši od 1000 m, je za nujne primere in zaradi vzdrževanja treba predvideti vmesne prečne prehode za pešce, razdalja med njimi pa ne sme presegati 500 m. Vmesni prečni prehodi za vozila morajo biti predvideni v vseh predorih, daljših od 2000 m (prav tam).

6. MOŽNIH UKREPOV ZA DOLGOROČNO CELOLETNO POVEZAVO POSOČJA Z OSREDNJO SLOVENIJO

Glede na pretekle študije in primerjave variant je očitno, da sta za ureditev razmer na vršiški cesti možna dva scenarija. Prvi je ureditev obstoječe ceste z ukrepi za celoletno prevoznost in drugi gradnja nove prometne povezave z izvedbo predora. V nadaljevanju podajam svoje ugotovitve glede predvidenih prednosti in slabosti omenjenih scenarijev glede na:

- varnost v prometu,
- doseganje celoletne prevoznosti prometne povezave med Kranjsko Goro in Trento,
- spodbujanje sonaravnega izvajanja turističnih aktivnosti na območju prelaza Vršič,
- varovanje okolja ter
- možnosti sonaravne ureditve prelaza Vršič.

Scenarij 1: ureditev obstoječe ceste z ukrepi za celoletno prevoznost

Varnost v prometu:

Z vidika varnosti je cesto čez prelaz Vršič možno rekonstruirati, prav tako so možni ukrepi za izboljšanje varnosti ceste z vidika snežnih plazov, skalnih podorov in hudournikov, pri čemer bi bila potrebna gradnja lavinskih galerij, ukrepov za preprečevanje proženja plazov ali preusmerjanje plazine ter sistemov za kontrolirano proženje snežnih plazov. Taka ureditev sicer zahteva precejšnje posege v alpski prostor, pri kontroliranem proženju snežnih plazov pa se poraja vprašanje upravljanja ter pravočasnega reagiranja pri povečanih snežnih padavinah.

V študijah je bilo ugotovljeno tudi, da večji problem predstavlja vetrni nanos snega na vrhu prelaza, ki bi zahteval izgradnjo precej obsežnega varovalnega objekta, ki bi pozimi sicer

omogočal prevoznost ceste, večino leta, ko je cesta kopna, pa bi kazil podobo prelaza. Nekoliko večjo nevarnost v prometu predstavljajo serpentine na kranjskogorski strani, kjer so ovinki tlakovani z granitnimi kockami. Tam se lahko zadržuje meteorna voda, ki pri nizkih temperaturah zmrzne in povzroča drsenje vozil.

Doseganje celoletne prevoznosti prometne povezave med Kranjsko Goro in Trento:

Cesta čez prelaz kljub vsem naštetim ukrepom še vedno ne bi bila prevozna celo leto. Trend podnebnih sprememb sicer kaže na vedno večjo pogostost "zelenih" zim, zaradi česar so snežni plazovi vedno manjši in manj pogosti. Opazno je tudi zaraščanje plaznic. Prav zaradi podnebnih sprememb pa je opazno tudi povečanje nepredvidljivosti vremena in sneženja, predvsem izven običajnega zimskega obdobja. Potrebna bi bila organizacija rednega zimskega vzdrževanja z obeh strani, torej Kranjske Gore in Trente (pluženje, posipanje s soljo ipd.), kar pa se že danes izkazuje kot logistična težava. Pogoste so tudi zapore zaradi obnov in rekonstrukcij ceste in objektov, saj na večjem odseku ceste ni možno narediti delne zapore ceste z izmenjujočim prometom.

Omogočanje sonaravnega izvajanja turističnih aktivnosti na območju prelaza Vršič:

Rekonstrukcija obstoječe ceste z protilavinskimi ukrepi, kot so galerije, snežne mreže, plotovi in podobno ne rešuje problema intenzivnega obiska prelaza v poletnem času. Cesta bi še naprej povezovala Kranjsko Goro in Trento, zato posebnih restriktivnih ukrepov glede dostopa na prelaz ni mogoče uvajati. Prelaz bi bil še naprej podvržen tako tranzitnemu kot ciljnemu prometu. Potrebna bi bila tudi prometna ureditev z umestitvijo avtobusnega postajališča ter ureditev parkirišč z onemogočanjem divjega parkiranja. Za kvalitetno izkušnjo obiskovalca prelaza in okoliških gora pa bi se moralo nujno zmanjšati število osebnih vozil na prelazu, kar pa je mogoče doseči le z urejenim javnim prevozom ter omejevanjem dostopa osebnih vozil na prelaz, slednje pa je izredno težko doseči zaradi tranzita, ki bi v primeru rekonstrukcije obstoječe ceste še vedno moral nemoteno delovati.

Varovanje okolja:

Doseganje prevoznosti obstoječe ceste čez prelaz Vršič ne izboljša stanja okolja, saj ne reši problematike erozije, hrupa in degradacije okolja, ki so največji v poletni sezoni. Poleg protilavinskih in drugih ukrepov za celoletno prevoznost vršiške ceste je v vsakem primeru nujno potrebna tudi ureditev parkirišč na območju prelaza. To je z rekonstrukcijo obstoječe ceste mogoče narediti, vendar cesta ostaja državna prometnica s funkcijo povezovanja mest in naselij. Iz tega razloga ni možno regulirati in omejevati prometa čez prelaz, niti ni možno omejiti dostop na prelaz z namenom parkiranja, saj ne moremo ločiti obiskovalcev in

tranzitnega prometa. Število urejenih parkirišč bi bilo precej manjše od števila vozil, ki danes nedovoljeno parkirajo. Pritisk obiskovalcev bi ostal nezmanjšan, slednji pa bi iskali nove možnosti parkiranja ob cesti nižje ob prelazu, pri čemer bi ta vozila dodatno bremenila okolje neposredno ob cesti.

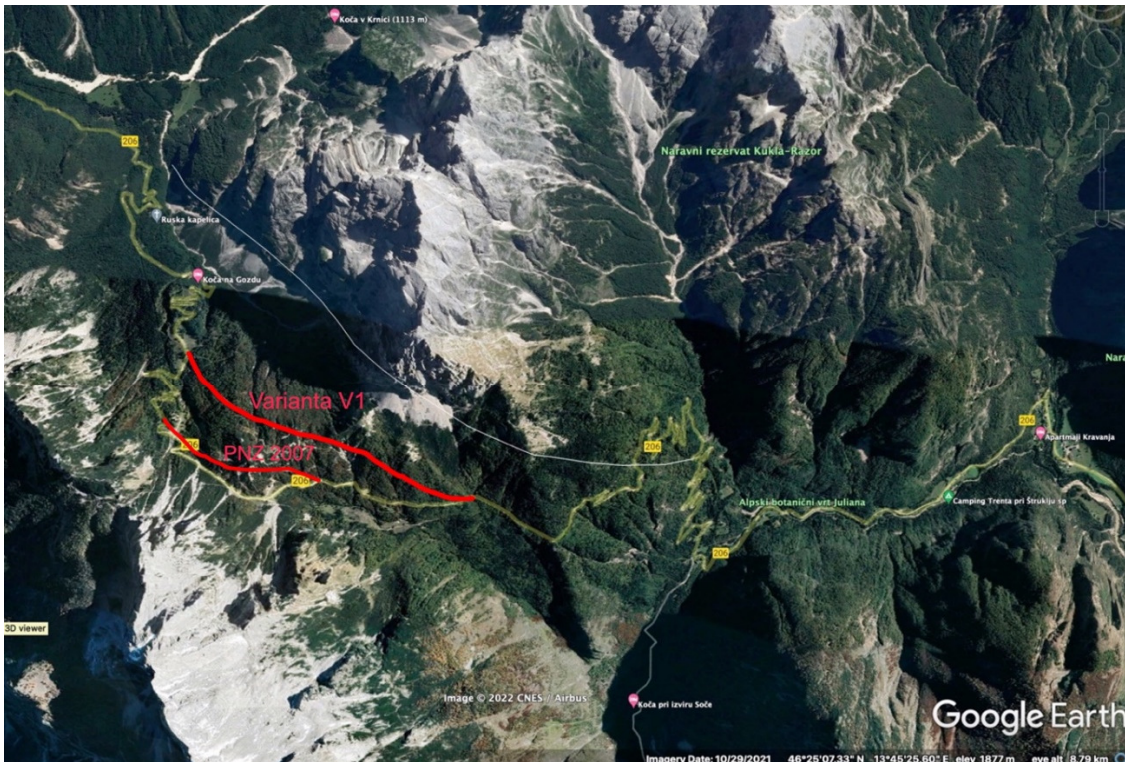
Možnosti sonaravne ureditve prelaza Vršič:

Ukrepi za celoletno prevoznost na obstoječi cesti ne rešujejo današnjega problema gneče na prelazu v poletni jesenski sezoni. Omejevanje dostopa motornim vozilom na vrh prelaza ni mogoče, saj se cesta uporablja tudi za tranzitni promet. Uporaba javnega prevoza na vrh prelaza ne bo zavrla motornega prometa, kar se kaže tudi danes, ko je uporaba osebnega avtomobila žal še vedno privlačnejša od uporabe javnega prevoza. Možnosti sonaravne ureditve so torej omejene na ureditev omejenega števila parkirišč, pri čemer obstaja realna nevarnost, da bodo obiskovalci prelaza svoja vozila puščali nižje ob cesti in s tem povzročali nevšečnosti in zastoje. Tranzitni promet bi še naprej potekal čez prelaz.

Scenarij 2: gradnja nove prometne povezave z izvedbo predora

Varianta V1:

V povezavi z že izdelanimi študijami variant predorov v nadaljevanju podajam alternativno varianto, ki bi zaobšla območja, na katerih se pojavljajo snežni plazovi in zameti (Slika 16). Taka varianta predora (varianta V1) poteka od Tonkine kočice do opuščenega portala (Slika 17). Z umestitvijo portala pri Tonkini koči (Slika 18), torej pred 16. serpentino, bi se v celoti izognili plazovitim območjem pod Malo Mojstrovko. Na primorski strani pa bi s podaljšanjem predora in umestitvijo portala na lokacijo zdajšnjega portala opuščenega predora obvozili 1,1 km dolg odsek, ki je delno še vedno podvržen nevarnostim snežnih plazov, s čimer bi se precej skrajšal odsek, ki bi ga bilo treba vzdrževati v zimskem času. Hkrati je nova lokacija portala 110 m nižje od lokacije po predlogu PNZ 2007, zaradi česar je manjši tudi vzdolžni naklon ceste v predoru (cca. 2,20 % namesto 3,78 %).



Slika 16: Variantni predlog predora V1 (daljša linija – dolžine približno 2,08 km), višinska razlika med portaloma približno 44 m, povprečni naklon ceste v predoru 2,20 % ter predlog predora PNZ 2007 (krajša linija – dolžine 1.120 m) (kartografska podlaga: Aplikacija Google Earth, 2022).



Slika 17: Lokacija portala predora na strani Bovca (portal nekdanjega predora), nadmorska višina 1.434 m n. v. (vir: Aplikacija Google Earth, 2022).



Slika 18: Približna lokacija portala predora na strani Kranjske Gore (Tonkina koča), nadmorska višina 1.390 m n. v. (vir: Aplikacija Google Earth, 2022).

Varianta V2:

Če se želimo izogniti vsem serpentinam, je potrebna izvedba predora pod goro Prisojnik v celoti. Vstopni portal na severni strani bi bil nekoliko nižje od Mihovega doma, izstopni portal v dolini Soče pa bi bil umeščen med koriti Mlinarice in alpskim botaničnim vrtom Julijana. Tak predor bi bil dolg približno 6.250 m, na severni strani bi se začel s portalom na nadmorski višini približno 1.050 m, na južni pa s portalom na nadmorski višini 750 m (R1-206/1029 Trenta – Bovec v km 0+950). Povprečni naklon ceste bi v tem primeru znašal 4,80 %.

Varianta V3:

Če predor na gorenjski strani začnemo nekoliko za počitniškim domom Vila Šumica v Kranjski Gori (cesta R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič) v km 0+450), se dolžina predora poveča za 2.250 m na skupnih 8.500 m. Nadmorska višina vstopnega portala na severni strani bi se znižala na 905 m, povprečni naklon ceste v predoru pa bi se znižal na 2,48 %.

S predorom po tej varianti bi se dela odseka ceste Kranjska Gora – Vršič in Vršič – Trenta v skupni dolžini 18,5 km lahko klasificiralo kot turistično cesto, predor pa bi bil dolg 8,5 km. Tranzitna pot med Kranjsko Goro in Trento bi se tako skrajšala za 10 km.



Slika 19: Variantni predlog predora V3 (kartografska podlaga: Aplikacija Google Earth, 2022).

Začetni del predora po variant V3 (cesta R1-206/1043 Ruska cesta (Erika – Vršič) v km 0+450) bi se morda začel kot galerija v dolžini približno 300 m, v kateri bi se cesta nekoliko spuščala, nato pa bi se galerija spremenila v predor, kjer je kota terena približno 10 m nad koto ceste in se začne nekoliko bolj strmo dvigati.

Varnost v prometu:

S predorom bi se znatno povečala varnost v prometu. Vršiška cesta je sicer v zimskem času zaprta, vendar se lahko neugodni zimski vremenski pojavi zgodijo tudi izven tipičnega časa, še posebej v obdobju podnebnih sprememb, kjer smo priča vedno bolj neobičajnemu vremenu. Cesta na prelaz tudi ne zadovoljuje vseh z zakonom predpisanih parametrov in kot taka ne dosega ustrezne varnosti, hitrost vozil bolj kot znakovne omejitve hitrosti omejuje sama

geometrija ceste. V primeru izgradnje nove povezave pod prelazom z izvedbo predora je lahko cesta čez prelaz v delu nad predorsko cevjo v zimskem času zaprta, prebivalci Trente in Bovca pa bi v tem času lahko uporabljali predor za dnevne migracije v Kranjsko Goro in pri tem ne bi bili izpostavljeni nevarnim razmeram zaradi zimskih razmer na območju prelaza.

Doseganje celoletne prevoznosti prometne povezave med Kranjsko Goro in Trento:

Z ustrezno umestitvijo in dolžino predora bi dosegli celoletno prevoznost, saj bi se lahko v celoti izognili plazovitemu območju in s tem snežnim plazovom in zametom, pa tudi podorom in hujšim erozijskim pojavom zaradi hudourniških voda. Treba je poudariti, da z izvedbo krajšega predora na višjih legah (nad 1.500 m n. v.) celoletna prevoznost ni mogoča brez rednega zimskega vzdrževanja na obeh straneh prelaza iz dolin do portalov predora. S tega vidika je ustrežnejša rešitev daljši predor, ki se začne čim nižje v dolinah.

Omogočanje sonaravnega izvajanja turističnih aktivnosti na območju prelaza Vršič:

Z izvedbo predora tranzit lahko zaobide širše območje prelaza, ki je zanimiv za turistične dejavnosti, s tem pa se odprejo možnosti promoviranja sonaravnega turizma. Izvedba predora bi omogočila bolj restriktivne možnosti urejanja prometa na prelazu, saj bi bil ta le še s ciljem na vrhu prelaza. Možna bi bila postavitve zapornic na cesti nad predorom, s čimer bi lahko dostop osebnih vozil omejili glede na število prostih urejenih parkirnih mest na prelazu. Zaradi zmanjšanja prometa na prelazu, urejenih parkirišč in onemogočanja divjega parkiranja, bi javni prevoz iz dolin na prelaz postal privlačnejši. Na prelazu bi ob zmanjšanem številu vozil lahko ob cesti uredili pešpoto za obiskovalce. Prav tako bi bil rešen problem prometnih zastojev na prelazu, saj bi tranzit potekal skozi predor.

Varovanje okolja:

V primeru izgradnje predora z novo prometno povezavo bi lahko spremenili funkcijo vršiške ceste v delu nad predorom. Ukinitvev tranzitnega prometa čez prelaz in preusmeritev v predor bi imela pozitiven vpliv na okolje. Na odseku nad predorom se z ukinitvijo motoriziranega prometa (razen javnega prometa) zmanjša količina izpustov ter nivo hrupa (predvsem zaradi dvokolesnikov, ki jih ne bi več dovoljevali na tem odseku). Z ureditvijo počivališč in avtobusnega postajališča bi se ustavila tudi erozija, ki je danes velika težava zaradi divjega parkiranja ob cesti na Vršič. Več prostora bi na prelazu ostajalo za ureditev poti za pešce in kolesarje, ki bi lahko brezskrbno uporabljali tudi obstoječo cesto.

Možnosti sonaravne ureditve prelaza Vršič:

Pri izvedbi predora se lahko vršiško cesto razbremeni. Cesta čez prelaz ne bi več imela tranzitne funkcije in bi jo lahko prekategorižirali v dostopno turistično cesto. S tem bi lahko

omejili količino prometa na prelaz, predvsem je to pomembno za osebna vozila in dvokolesnike. Nad portali predora bi lahko postavili zapornice, šteli promet in evidentirali registrske tablice vozil. Ob zapornicah bi lahko postavili obvestilno tablo, na kateri bi dobili informacijo o zasedenosti prelaza. Na ožjem območju prelaza je predvidena izvedba približno 100 urejenih parkirišč, treba pa bi bilo meriti njihovo zasedenost in o njej obveščati potnike.

Hkrati bi bilo treba omogočiti red in pogost javni prevoz iz obeh dolin (Kranjska Gora in Trenta). Možna bi bila tudi popolna ukinitvev dostopa za osebna motorna vozila, dovoljen pa bi ostal dostop z javnim (morda električnim) prometom, z električnimi in navadnimi kolesi ter peš. Na vrhu prelaza bi lahko degradiran prostor preoblikovali in uredili počivališča za pešce in kolesarje, vključno z električnimi polnilnicami za električna kolesa. Možna je krajinska ureditev prelaza, na način, ki je najbolj prijazen pešcem ter kolesarjem.

6.1. Omogočanje sonaravnega izvajanja turističnih aktivnosti na območju prelaza Vršič

Ne glede na to, ali se prometna povezava med Kranjsko Goro in Trento uredi z rekonstrukcijo ceste ali z izvedbo predora, je potrebna ureditev obstoječe ceste čez prelaz Vršič. Kot že ugotovljeno, je cesta v poletnem času prometno močno obremenjena. Medtem ko sam tranzit ne predstavlja težav, pa je velik izziv ureditev mirujočega prometa na tej cesti, saj zaradi velikega obiska v poletnem času in neurejenih ter neustreznih parkirnih površin prihaja do daljših zastojev na prelazu, zaradi česar se ustavi tudi tranzit. Potrebna je torej ureditev oziroma tudi omejitev mirujočega prometa na celotnem odseku med Kranjsko Goro in Trento, za kar bi bilo treba med drugim izvesti naslednje aktivnosti:

- določitev največje dovoljene kapacitete ceste in največjega dovoljenega števila parkirnih mest,
- omejitev prometa na vršiški cesti z namenom, da na vrhu ne pride do zastojev, kar vključuje:
 - vzpostavitev kontroliranega dostopa na vršiško cesto s sistemom štetja prometa,
 - ureditev parkirišč v obeh dolinah in vzpostavitev javnega prevoza obiskovalcev Vršiča in okoliških gora,
- ureditev parkirišč na vršiškem prelazu (tudi v primeru izgradnje predora),
- ureditev drugih parkirišč ob vršiški cesti,
- določitev višine plačila za parkiranje znotraj območja TNP,

- izvajanje poostrelega nadzora pri vhidih na vršiško cesto in na ožjem območju prelaza z redarstvom v času poletne sezone,
- postavitve informacijskih tabel z namenom ozaveščanja obiskovalcev glede občutljivosti okolja v alpskem svetu (degradacija, hrup),
- izboljšanje komunikacije z uporabniki vršiške ceste – obveščanje o stanju ceste, zasedenosti parkirišč, možnosti uporabe javnega prevoza ipd.

V kolikor bi želeli omejiti število parkiranih vozil na prelazu, bi morali parkirišča urediti na način, da so parkirna mesta jasno določena, hkrati pa izven teh površin parkiranje ne bi bilo mogoče. To bi bilo mogoče doseči z gosto postavitvijo smernikov ob cesti in z varnostnimi ograjami. Veliko kamenje ob cesti se ne sme postavljati, saj predstavlja nevarno oviro za kolesarje in motoriste.

Težava pri nadzoru pretočnosti vršiške ceste pa ostaja dejstvo, da največ obiskovalcev tega območja želi na sam prelaz in zato iščejo parkirne površine kar najbližje najvišji točki prelaza. Z ureditvijo parkirišč na območju prelaza bi sicer onemogočili nedovoljeno parkiranje na tem odseku ceste (približno 670 m dolg odsek), obiskovalci pa bi še vedno iskali možnosti parkiranja nižje vzdolž ceste. Zaradi številnih serpentin, predvsem na kranjskogorski strani, bi tako parkirana vozila predstavljala oviro za javni potniški promet, saj avtobusi ne bi mogli prevoziti serpentin zaradi svojih dimenzij in parkiranih vozil ob cesti. Kljub ureditvi parkirišč na prelazu zato ostaja nevarnost prometnih zamaškov v nižjih delih ceste. To težavo bi morda lahko rešili tako, da bi poleg parkirišč na vrhu prelaza uredili še odsek ceste do prve serpentine pod Erjavčevo koč (cca. 1 km) in do druge serpentine na primorski strani (cca. 1 km), na način, da parkiranje ob cesti fizično ne bi bilo možno. Hkrati bi morali ob ureditvi ceste in parkirišč postaviti tudi informacijske table v dolini, ki bi obiskovalce obveščale o zasedenosti parkirnih mest na območju prelaza.

Možna je tudi postavitve avtomatskih zapornic v dolinah (pri Eriki na kranjskogorski strani ter pri izviru Soče v Trenti) z avtomati za plačevanje parkirnine v primeru, da se obiskovalci na območju prelaza zadržujejo dalj časa, kar pomeni, da na tem območju parkirajo in za določen čas zapustijo avto. S tem bi morda odvrnili veliko obiskovalcev, predvsem pa ljudi v tranzitu, da bi na prelazu parkirali. Postavitve zapornic s plačevanjem parkirnine bi seveda odprla kar nekaj novih izzivov, med katerimi sta predvsem način, kako spremljati zasedenost parkirišč po celotnem območju in kako zagotoviti ustrezen promet planinskim kočam v tem območju z oprostivijo plačila parkiranja obiskovalcem koč. V primeru hujših zastojev na prelazu pa bi zapornice lahko preprečile obiskovalcem vožnjo na območje prelaza, dokler se razmere na njem ne uredijo. V tem primeru bi bilo treba pred zapornicami urediti obračališča in parkirišča.



Slika 20: Parkirišče pri Eriki – možno obračališče pred zapornico na kranjskogorski strani (R1-206 / 1027, levo km 2,770) (vir: Prostorski informacijski sistem, LGB, d.o.o., 2022).



Slika 21: Urejeno parkirišče pri koritih Mlinarice – možno obračališče pred zapornico na bovški strani (R1-206 / 1029, desno km 0,350) (vir: Prostorski informacijski sistem, LGB, d.o.o., 2022).

Evidentirana območja parkiranja na kranjskogorski strani (Priloga 3):

- območje prelaza Vršič (PZI Vrh Vršiča; tudi v Prilogah 1 in 2)
- parkirišče pri Erjavčevi koči (R1-206/1043, levo km 8,157)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1043, levo km 7,900)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1043, desno km 7,150)
- parkirišče Tonkina koča (R1-206/1043, levo km 6,830)
- delno urejeno parkirišče Ajdovska deklica (R1-206/1043, levo km 6,610,
- parkirišče Koča na gozdu (R1-206/1043, desno km 5,000)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1043, desno km 4,250)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1043, levo km 3,950)
- parkirišče pri Ruski kapelici (R1-206/1043, desno km 3,880)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1043, levo km 3,180)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1043, levo km 2,710)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1043, levo km 0,720)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1027, levo km 3,130)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1027, levo km 2,900)
- delno urejeno obstoječe parkirišče – predvideno obračališče pred zapornico pri Eriki (R1-206 / 1027, km 2,770)

Evidentirana območja parkiranja na soški strani (Priloga 4):

- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1028, desno km 1,950)
- parkirišče Šupca (R1-206/1028, desno 2,620)
- delno urejeno obstoječe parkirišče (R1-206/1028, desno km 8,600)
- obstoječe parkirišče – predvideno obračališče pred zapornico pri koritih Mlinarice (R1-206/1029, desno km 0,350)

Treba bi bilo tudi pripraviti pogoje obratovanja zapornic za omejitev dostopa na vršiško cesto ter način zaračunavanja uporabe parkirišč na območju med zapornicama. V ta namen bi bilo treba:

- evidentirati vsa obstoječa parkirišča ob cesti R1-206 med Eriko v Kranjski Gori in izvirom Soče v Trenti ter določiti kapaciteto vseh evidentiranih parkirišč na teh območjih;
- določiti trajanje obratovanja zapornic za območje med Eriko v Kranjski Gori in izvirom Soče v Trenti (v sezoni);
- opredeliti način spremljanja zasedenosti posameznih parkirišč;

- opredeliti uporabnike, ki so oproščeni plačila prehoda med zapornicama (tranzitni uporabniki) in s tem v zvezi določiti dovoljen čas za prehod območja zapornic brez nadomestila (normalna vožnja brez ustavljanja in parkiranja);
- določiti uporabnike, ki so upravičeni plačila oz. so upravičeni do zmanjšanega plačila (zaposleni v kočah, obiskovalci koč, drugi).

Hkrati bi morala država skupaj z Občino Kranjska gora in morda tudi Občino Jesenice poiskati ustrezen prostor ali več njih za ureditev večjega parkirnega prostora po sistemu »parkiraj in se pelji z avtobusom«, ki bi zadostoval potrebam za obisk danes prometno preobremenjenih lokacij v TNP, kamor seveda sodi tudi prelaz Vršič.

7. PREVERITEV MNENJ IZBRANIH DELEŽNIKOV

V nadaljevanju sem želel ugotoviti, kakšna so mnenja različnih predhodno izbranih deležnikov o obravnavani problematiki, zato sem vse deležnike povabil na intervju, za katerega sem pripravil vprašalnik, ki bi mi pomagal potrditi ali ovreči zastavljene hipoteze.

Ključne teme intervjujev so bile celoletna prometna povezljivost severne Primorske s centralnim delom države, morebitna izgradnja predora pod Vršičem ter prometna ureditev ceste čez prelaz Vršič. Odločil sem se za polstrukturiran intervju, kjer sem želel imeti pripravljena osnovna ključna vprašanja, s katerimi bi dobil vpogled v stališča različnih služb in organizacij na predmetno problematiko. Ker pa gre pri intervjuvancih vendarle za strokovnjake na svojih področjih, ki se poleg tega tudi redno ukvarjajo s problematiko ceste čez Vršič, sem seveda hotel intervjuje izpeljati na bolj odprt način, kjer bi intervjuvancem pustil čim več svobode pri odgovarjanju na zastavljena vprašanja (Priloga 5: Zapis intervjujev).

7.1. Izsledki intervjujev

Opomnik, ki sem ga pripravil za izvedbo intervjujev, mi je služil tudi za razdelitev odgovorov intervjuvancev po posameznih sklopih, po katerih sem nato primerjal odgovore in mnenja. V nadaljevanju podajam rezultate intervjujev po sklopih.

Razmere na vršiški cesti

V tem sklopu sem intervjuvance spraševal po njihovem mnenju glede stanja vršiške ceste, njene prevoznosti v različnih letnih časih in problemih, ki so v zvezi s to cesto najbolj pereči. Vsi intervjuvanci so mnenja, da je cesta v času, ko ni snega, predvsem pozno pomladi, poleti

in jeseni zelo obremenjena, saj je turistično zanimiva, ljudje se na prelazu radi ustavijo, urejenih mest za mirujoči promet pa ni.

Predstavniki DRSI je dejal, da je obremenitev Vršiča sorazmerno velika, delno zaradi ljudi, ki se tam ustavijo, delno pa zaradi tranzita. Opozoril pa je, da je na Vršiču še ena cesta, ki še vedno stoji, to je originalna vršiška cesta, ki so jo zgradili potem, ko je plaz podrl zgornjo postajo žičnice med prvo svetovno vojno, gre pa čez višji del Vršiča. Omenil je, da ima Direkcija konkretno v primeru ureditev parkirišč na Vršiču redne stike z Občino Bovec in KS Soča – Trenta, s katerimi zelo dobro sodelujejo. Glede zimskih razmer dodaja, da je pozimi cesta zaprta v primeru nevarnosti snežnih plazov, treba pa je upoštevati, da je snega vedno manj, poleg tega pa je v primeru prelaza Vršič predvsem problem nanos snega zaradi vetra.

Predstavniki Občine Bovec je dejal, da Občina Bovec in Občina Kranjska Gora poleti financirata še poseben avtobusni prevoz potnikov, da se razbremeni prelaz Vršič, ker je, kot je dejal, »poleti gor pravi kaos«. Izpostavil je problematiko pluzenja pozimi, namreč z vsake strani prelaza pluzita dve pluzni službi, z njihove strani mora priti pluzna služba iz Nove Gorice, ker služba iz Kranjske Gore na vrhu obrne in gre nazaj, namesto da bi spluzila še nekaj ovinkov na južni strani prelaza. Dodaja, da so poleti skupaj z Občino Kranjska Gora skušali urejati promet ter uvedli redarstvo, vendar so pri tem naleteli na slabe odzive. Pri poskusih urejanja parkirišč na prelazu pa so v zvezi z umestitvijo parkirišč naleteli na določena nasprotovanja s strani ZRSVN, ZVKDS ter JZ TNP.

Predstavniki JZ TNP je opozoril, da je zgornje območje vršiške (Ruske) ceste v poletnem času z izpostavljenimi prometnimi konicami med najbolj prometno obremenjenimi deli narodnega parka, omenil je veliko število motornih vozil, problematiko ustavljanja in parkiranja, varnost bolj ranljivih skupin udeležencev v prometu, hrup in podobno. Posebno velika je po njihovem mnenju težava, ki se stopnjuje, in sicer vedno večje število motoristov, ki se vozijo v skupinah, imajo večjo hitrost, povzročajo manjšo prometno varnost in večje število nesreč ter hrup. Glede zimskih razmer in celoletne povezanosti Kranjske Gore in Trente je dodal, da je slednja pogojena s snežnimi razmerami in erozijsko ogroženostjo.

Predstavniki KS Soča – Trenta pravi, da se sam že leta ukvarja s problematiko celoletne prevoznosti vršiške ceste, da bi vsi tisti, ki se ukvarjajo z Vršičem in ki odločajo, kaj se z Vršičem dogaja, razumeli vlogo Vršiča. Zaradi povečanja prometa se je po njegovem mnenju več pozornosti v prevoznost ceste začelo posvečati konec 80. in v 90. letih. Spomni, da so bile takrat zime mile, zato so se spraševali, zakaj mora biti cesta zaprta. Po njegovem mnenju je največja težava zimsko pluzenje ceste, komunikacija na relaciji Trenta (oziroma Bovec) – Ljubljana, saj naj bi bil po njegovem mnenju Vršič za Ljubljano zanimiv predvsem poleti, čez zimo pa nanj pozabijo. Opozarja, da so na prelazu Vršič danes neurejena, divja parkirišča.

Predstavniki CIPRE je izpostavil problem zapiranja ceste zaradi prenovitvenih del, včasih tudi snemanja reklam, predvsem z vidika komunikacije. Meni, da je odnos upravljanja vršiške ceste v smislu zavedanja, da je to prometna žila, ki povezuje, ekstremno nesprejemljiv. Po njegovem mnenju se premalo obvešča o zaporah ceste in to daje občutek, da vršiška cesta za centralni del države, kjer se sprejemajo odločitve, ni pomembna. V razmislek je podal možnost, da bi zaprli kako prometnico v Ljubljani in nikomur prej povedali. Izpostavil je tudi trajanje prenavljanja vršiške ceste, za katerega meni, da traja predolgo in bi morala dela potekati intenzivneje, da bi bila cesta čim krajši čas zaprta. Opozarja, da je vršiška cesta za lokalno prebivalstvo enako pomembna, kot je za Ljubljančane ljubljanska obvoznica. Izpostavil je tudi problem motorjev (enosledniki), ki povzročajo hrup, saj je pod prelazom proti Trenti zaradi oblike terena učinek amfiteatra in se zvok odbija od sten gorovij.

Prometna povezanost severne Primorske (Bovec, Trenta, Kobarid) s centralnim delom države

Vsi intervjuvanci so bili mnenja, da severna Primorska ni ustrezno funkcionalno prometno povezana s centralnim delom države in da je situacijo treba izboljšati.

Predstavniki DRSI je dejal, da severna Primorska vsekakor potrebuje boljšo prometno povezavo s centralnim delom države, in sicer preko Gorenjske, saj je območje Bovca in doline Trente geografsko bolj povezano z Gorenjsko kot s Primorsko. Direkcija je po navedbah intervjuvanca leta 2021 končno uspela uvrstiti v proračun projekt gradnje predora pod Vršičem oziroma zagotovitev celoletne prevoznosti, leta 2022 pa naj bi se začela izdelovati pobuda. Direkcija ima redne formalne stike z Občino Bovec ter s KS Soča – Trenta, pa tudi z italijanskim upravljavcem ceste na Predel ob pomoči trbiškega župana. Intervjuvanec je v zvezi s povezavo čez Predel omenil, da bodo Italijani do leta 2023 veliko denarja investirali v obnovo objektov ceste čez Predel. Pri nas se trenutno največja dela izvajajo v območju Kluže.

Župan Občine Bovec je razložil, da je povezava čez Vršič njihova glavna turistična uvozna pot, še posebno zdaj, ko se izvajajo dela v območju Kluž, je cesta čez Vršič zanje velikega pomena. Župan je ob tem poudaril, da vsekakor potrebujejo celoletno povezavo s centralnim delom države, saj je cestna povezava z Bovcem še vedno problem. Trenutno je za to območje najkrajša pot do Ljubljane preko Predela.

Predstavniki JZ TNP je dejal, da je Zgornje Posočje v primerjavi z ostalimi deli Slovenije slabše povezano z osrednjim delom Slovenije, zato je prebivalcem in tudi obiskovalcem treba zagotoviti ustrežnejšo prometno povezavo, tako z vidika infrastrukture (cestne mreže) kot z vidika javnega prevoza (nadgraditev avtobusnih linij in frekvenca). Za bivanje in delo lokalnega

prebivalstva kakor tudi za ohranjanje in vzdržen razvoj poselitve v Zgornjem Posočju je po njegovem mnenju posodobitev prometne infrastrukture z vidika funkcionalnosti (tudi celoletne prevoznosti) in varnosti nujna. Dodal je tudi, da kakovostna gospodarska javna infrastruktura predstavlja enega od temeljnih pogojev za regionalni razvoj Zgornjega Posočja, ki sedaj (še bolj pa bo v bodoče) temelji na turizmu.

Vodja informacijskega središča TNP in predstavnik KS Soča – Trenta je dejal, da severna Primorska potrebuje boljšo prometno povezavo s centralnim delom države. Poudaril je, da pri vzpostavitvi dobre prometne povezave ne gre za odpiranje Trente turistom, saj je za gosta, ki gre v Trento, skoraj vseeno, ali gre čez Vršič ali čez Predel. Pomembno je za tiste, ki potrebujejo dnevno povezavo, za prebivalce, za gospodarstvo, za šolstvo, za vsakodnevno uporabo. Celoletna prevoznost je po njegovem mnenju za tukajšnje prebivalce velikega pomena, ker že tako gravitirajo proti gorenjski strani, predvsem zaradi blagovne menjave.

Predstavnik CIPRE opozarja, da je trenutno severna Primorska s centralnim delom države funkcionalno povezana samo preko Italije. Z vidika strateške povezanosti in medgeneracijske odgovornosti je po njihovem mnenju nujna kakovostna prometna os proti središču. Ob tem je pripomnil, da so Italijani in Avstrijci v območju Alp zgradili prometne povezave tudi za manj obljudene kraje in alpske doline. Dodaja, da morajo biti vse regije v Sloveniji prometno ustrezno povezane.

Ureditev vršiške ceste za celoletno prevoznost

Vsi intervjuvanci se strinjajo, da bi bilo treba prometno povezavo med Kranjsko Goro in Trento urediti na način, da bi bila zagotovljena celoletna prevoznost. V večji ali manjši meri so tudi vsi seznanjeni s študijami, ki so bile v zadnjih desetletjih narejene za zagotavljanje celoletne prevoznosti predmetnega odseka. Glede na možnosti izvedbe protilavinskih ukrepov in objektov za zaščito obstoječe ceste na eni ter izgradnjo predora na drugi strani je bilo pri vseh intervjuvancih zaznati nagnjenost k izvedbi predora.

Predstavnik DRSI meni, da za zimsko prevoznost protilavinski ukrepi niso idealni, ob tem omenja predvsem neproporcionalnost ukrepov glede na rezultate. Po njegovem mnenju bi določeni objekti za zaustavitev plazov znatno poslabšali izgled okolja, predvsem v večini leta, ko območje ne bi bilo prekrito s snegom. Opozarja, da je na vrhu prelaza večji problem veter, ki nanaša že zapadel sneg v vrtačo, ko je ta polna, pa pride do udara nabranega snega. Za zadrževanje tega snega bi bil po njegovem mnenju potreben "megalomanski" objekt, ki bi večino leta kazil podobo Vršiča.

Predstavniki Občine Bovec je sicer povedal, da je za njih pot preko Predela najkrajša pot do Ljubljane, kljub temu pa si želijo tudi povezavo preko Vršiča, za zagotovitev celoletne prevoznosti preko Vršiča pa meni, da bi bila najboljša rešitev izgradnja predora pod Vršičem. Težava ceste čez Vršič so po njegovem mnenju med drugim usklajevanja glede pluzenja ceste ter nevarnost plazov, zaradi katerih tudi plugi ne smejo na to območje. Izgradnja galerij na plazovitih območjih prelaza je po njegovem mnenju premalo, prav tako pa meni, da predor ne bi smel biti previsoko pod prelazom ter prekratek.

Predstavniki JZ TNP je izpostavil, da sta ključna problema prevoznosti vršiške ceste snežne razmere ter erozijska ogroženost. Meni, da bi celoletno prevoznost lahko dosegli z ustreznim naborom različnih ureditvenih in zaščitnih ukrepov z vidika varstva pred snežnimi plazovi in zameti ter nadstandardnim zimskim vzdrževanjem obstoječe ceste, spremljanjem stanja in preventivnim nadzorovanim proženjem plazov. Samo tehnični ukrepi bi sicer po njegovem mnenju prispevali k podaljšanju prevoznosti, ne bi pa jamčili celoletne prevoznosti. Druga možnost, to je prestavitev ceste oz. odsekov ceste na novo z vidika snežnih plazov varnejšo traso, po njegovem mnenju glede na rang ceste in naravne danosti pogojuje zahtevno umeščanje trase in obsežne prostorske posege (vozišče, vkopne in nasipne brežine, podporne in oporne konstrukcije, premostitveni objekti, hudourniška odvodnja), prav tako določen obseg zaščitnih ukrepov. Sprejemljivejša rešitev se mu zdi izgradnja predora. Ob tem opozarja, da lokacija oziroma višina vstopnega in izstopnega portala predora pogojuje celoletno prevoznost ceste, saj se posamezna območja snežnih plazov pojavljajo tudi v vznožnem delu vršiške ceste.

Predstavniki KS Soča – Trenta se strinja, da je zgornji del vršiške ceste problematičen zaradi plazovitosti, z vidika ohranjanja narave pa je mnenja, da bi bila izvedba predora pod prelazom boljše rešitev kot samo določeni ukrepi na obstoječi cesti.

Predstavniki CIPRE meni, da ni ustrezna rešitev, da se preko zime lahko uporablja samo povezava čez Predel in Italijo. Meni, da je potrebna izvedba predora pod Vršičem, pri čemer opozarja, da bi prekratek predor reševal samo nekatere najhujše plazove na območju prelaza, ne bi pa z njim rešili celoletne prevoznosti. Smiselno se mu zdi predor začeti pri koči na Gozdu.

Alternativne prometne povezave z izgradnjo predora, npr. iz Bohinjske Bistrice, iz doline Vrat, iz Kranjske Gore ter pod Predelom preko Italije

Intervjuvancem sem omenil izvedeno študijo možnih povezav med Gorenjsko in severno Primorsko z izvedbo predorov iz Bohinjske Bistrice, iz doline Vrat, iz Kranjske Gore ter preko Italije pod Predelom, ter da je bila v študiji varianta pod Vršičem ugotovljena kot najustreznejša.

Vsi intervjuvanci so bili mnenja, da je varianta predora pod Vršičem od vseh še najbolj primerna.

Predstavniki DRSI je dejal, da so bile v študiji obdelane vse alpske doline, ki gredo v smeri sever – jug, torej Vrata, Krma in Kot. Meni, da so vse variante razen variante pod Vršičem neustrezne z vidika poseganja v varovano območje in krajino. Ob tem opozarja, da imajo vse obravnavane variante predore dolžine pet in več kilometrov.

Predstavniki Občine Bovec meni, da bi bila zanje najboljša in najbližja varianta iz Loške Koritnice, iz doline Loga pod Mangartom direktno proti Planici, se pa zavedajo, da je tam osrčje narodnega parka in zato neizvedljivo. Kot drugo najboljšo varianto omenja predor pod Predelom, pri čemer se mu pot preko sosednje države ne zdi problem, saj z Italijani nimajo težav. Za Občino Bovec bi bilo po njegovem mnenju najbolje, da bi izvedli obe varianti, tako predor pod Predelom kot predor pod Vršičem.

Predstavniki JZ TNP meni, da je glede na zatečeno stanje v širšem prostoru med variantami ceste s predorom najustreznejše iskati traso v koridorju Ruske (vršiške) ceste.

Predstavniki KS Soča – Trenta meni, da je edina realna varianta povezava s predorom pod Vršičem, daljši predor (nad 5 km) se mu zdi zaradi stroškov nerealen.

Predstavniki CIPRE študije sicer ne pozna, meni pa, da so omenjene variante, razen variante pod Vršičem, z vidika poseganja v prostor neustrezne.

Vpliv boljše prometne povezave na regionalni razvoj severne Primorske

Vsi intervjuvanci so bili mnenja, da bi boljša prometna povezava predvsem pozitivno vplivala na regionalni razvoj severne Primorske.

Predstavniki DRSI izpostavlja predvsem prebivalce Trente, za katere meni, da bi vsekakor imeli koristi od boljše povezave s centralnim delom države.

Predstavniki Občine Bovec je dejal, da si prebivalci Bovca želijo boljših povezav, imajo sicer možnost iti preko Predela, vendar si želijo tudi povezavo preko Vršiča, ki pa zaradi vremenskih razmer žal ni ves čas možna. Opozoril je tudi na to, da Italijani razumejo, koliko jim povezava z Gorenjsko pomeni, in redno čistijo cesto čez Predel. Tudi zdaj, v času obnove starega predora pod Predelom, so obljubili, da bodo delali le ponoči, da bo cesta čez dan odprta.

Predstavniki JZ TNP je dejal, da kakovostna gospodarska javna infrastruktura predstavlja enega od temeljnih pogojev za regionalni razvoj Zgornjega Posočja, ki sedaj temelji na turizmu in bo od njega v bodoče le še bolj odvisen. Posodobitev prometne infrastrukture je po

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

njegovem mnenju nujna za bivanje in delo lokalnega prebivalstva, prav tako pa tudi za vzdržen razvoj poselitve v Zgornjem Posočju.

Predstavniki KS Soča – Trenta izpostavljajo predvsem celoletno prevoznost, ki je po njegovem mnenju za tamkajšnje prebivalce velikega pomena, saj gravitirajo proti gorenjski strani.

Predstavniki CIPRE je sicer dejal, da si težko predstavlja, da bi bil lahko kdorkoli proti, ob tem pa opozori, da v primeru alpskih držav do neke mere velja, da boljša kot je prometna dostopnost, več je enodnevnega turizma, kar je po njegovem mnenju zadnja stvar, ki si jo Trenta želi. Povezava preko Italije se mu ne zdi primerna iz razloga, da nobena regija ne bi smela biti povezana z ostalim delom države preko tuje države. Nevarnost obremenitve krajine z enodnevnim turizmom se po njegovem mnenju da naslavlja z drugačnimi prijemi.

Izvedba predora pod Vršičem za celoletno prometno povezavo med Trento in Kranjsko Goro

Vsi intervjuvanci so bili mnenja, da bi bila izvedba predora ustrežnejša rešitev kot izvedba protilavinskih ukrepov za zaščito obstoječe ceste.

Predstavniki DRSI meni, da je vsekakor potrebna izvedba predora. Pri tem izpostavlja, da je potrebna tudi rekonstrukcija ceste pred in za predorom, saj podporne in oporne konstrukcije na tej cesti, ki so bile zgrajene med prvo svetovno vojno, ne prenesejo težkega tovornega prometa, ki bi bil potreben med gradnjo predora. Poleg nosilnosti same ceste je po njegovem mnenju problem tudi širina ceste. Zahtevna naloga bo po njegovem mnenju tudi deponiranje izkopanega materiala iz predora, saj Zgornjesavska dolina praktično nima deponij, Trenta pa tudi ne. Zahtevna se mu zdi tudi izvedba predora v smislu vstopne in izstopne točke predora, saj je s Trente močan vpliv Sredozemlja in je zato veliko snega na severni strani, medtem ko je južna stran lahko že kopna. Predor bi po njegovem mnenju moral biti daljši od enega kilometra, če pa se popravlja višine vstopa in izstopa predora pa lahko dolžina predora zelo hitro preseže dva ali tri kilometre.

Predstavniki Občine Bovec meni, da bi bilo dobrodošlo, da bi se zgradil predor pod Vršičem. S tem bi razbremenili cesto na prelaz, saj bi tranzit uporabljal predor, na prelaz pa bi se peljali samo obiskovalci, turisti. Trenutno je po njegovem mnenju cesta na prelaz v kopnem času močno preobremenjena in brez urejenega ustavljanja. Z izgradnjo predora bi se po njegovem mnenju lahko lažje uskladili s predstavniki ZRSVN in JZ TNP za primerno ureditev parkirišč na samem prelazu. Glede izgradnje predora opozarja, da predor ne bi smel biti previsoko in prekratek.

Predstavnik JZ TNP je dejal, da bi bila izgradnja predora sprejemljivejša rešitev od protilavinskih ukrepov. Ob tem pa je izpostavil, da je celoletna prevoznost ceste s predorom odvisna od lokacije oziroma višine vstopnega in izstopnega portala predora, saj se posamezna območja snežnih plazov pojavljajo tudi v vznožnem delu vršiške ceste.

Predstavnik KS Soča – Trenta prav tako meni, da je predor veliko boljša rešitev kot samo določeni ukrepi na obstoječi cesti. Enako kot predstavnik JZ TNP je mnenja, da prekratek predor ni primeren za celoletno prevoznost in meni, da bi se moral na južni strani zaključiti šele pri portalu opuščenega predora. Skrbi ga, da bi bil potreben daljši predor, ki pa bi bil finančno nesorazmeren doprinosu. Kot alternativo je predlagal avtovlak na električni pogon, ki bi se sicer moral začeti nižje v dolini in prav tako prišel na drugi strani čim nižje. Meni, da tak predor ne bi potreboval servisne cevi. Cestni predor dolžine približno 5 km se mu zdi nerealen predvsem z vidika stroškov ter problema deponiranja izkopanega materiala. Krajši predor, kakršnega je predlagala Občina Bovec (PNZ Ljubljana, št. proj. 12-1249, december 2007), se mu zdi realen, vendar po njegovem mnenju ne reši vseh težav. Najbolj primerna se mu zdi varianta s portalom na severni strani pri Tonkini koči ter na južni strani pri obstoječem portalu opuščenega starega predora. Ob izvedbi takega predora bi po njegovem mnenju potrebovali le še nekaj manjših protilavinskih ukrepov (lovilci snega).

Predstavnik CIPRE je dejal, da bi prekratek predor pod Vršičem reševal samo tiste najhujše plazove na območju prelaza in po njegovem mnenju ni ustrezna rešitev. Smiselno se mu zdi predor začeti pri Jasni ali pa pri koči na Gozdu. Meni, da se težav na Vršiču ne da rešiti brez izgradnje predora.

Morebitna nova funkcija ceste čez prelaz Vršič v primeru izgradnje predora pod Vršičem

Vsi intervjuvanci so bili mnenja, da bi ob izgradnji predora pod Vršičem obstoječo cesto na odseku nad predorom lahko prekvalificirali v turistično cesto in na tem delu uveljavili drugačen prometni režim.

Predstavnik DRSI je dejal, da bi morali obstoječo cesto delno rekultivirati ter doseči dogovor z lokalnimi skupnostmi, ki bodo verjetno podpirale rešitve, od katerih bi imele koristi. V primeru izgradnje predora po njegovem mnenju tranzit čez prelaz ni več potreben, bi pa bilo treba na njem regulirati promet, pobirati parkirnino in morda tudi prelaznino za uporabo gorske ceste.

Predstavnik Občine Bovec meni, da bi cesta nad predorom lahko postala turistična, podobno, kot so naredili na cesti na Mangart. Na prelazu bi imeli določeno število parkirnih mest, ko bi se ta zapolnila, bi cesto zaprli, ko pa bi se kakšen prostor sprostil, pa bi lahko obiskovalec

peljal gor. V ta namen predlaga namestitvev rampe na cesti pri portalu predora, za parkiranje na vrhu pa bi se pobirala parkirna. Kot pravi, se danes pri vsej tehniki, ki jo imamo na voljo, da urediti marsikaj.

Predstavniki JZ TNP je dejal, da bi morala biti cesta čez prelaz Vršič (med izstopnim in vstopnim portalom predora) namenjena pohodnikom in kolesarjem ter intervencijskim vožnjam in ob ustrezno dogovorjenem režimu oziroma urniku oskrbi planinskih koč na območju prelaza. Individualni avtomobilski in motoristični promet bi po njegovem prepričanju moral biti prepovedan.

Predstavniki KS Soča – Trenta meni, da bi se cesta lahko spremenila v turistično, pri čemer bi dovolil vožnjo tudi čez prelaz, vendar ob visokem nadomestilu, sicer pa predlaga uporabo javnega prevoza v največji možni meri. Na samem prelazu bi dovolil ureditev degradiranega dela občestnega sveta, nikakor pa ne dodatnih posegov v prostor za povečanje kapacitet mirujočega prometa. Dostop bi omejil z rampo, ki bi se odpirala in zapirala glede na zapolnjenost kapacitet na območju prelaza. Pri portalu predlaga postavitve rampe in mitnice.

Predstavniki CIPRE je podobno mnenja, da bi bilo treba cesto v primeru izgradnje predora preategorizirati v turistično, pri čemer naj cesta ostane državna, predvsem zaradi vzdrževanja. Trenutno zaradi povezovanja regij taka kategorizacija ni možna, v primeru predora pa naj bi bila cesta turistična, z doživljajsko potjo, dostop z vozilom bi se moral zaračunati ter omejiti glede na zapolnjenost kapacitet. Po njegovem mnenju naj bi to cesto uporabljal le še obiskovalec oziroma turist, ki bi prvenstveno za dostop na prelaz uporabljal javni promet. Trenutno je po njegovem mnenju problem, saj ceste ni možno zapreti za motorizirani promet, saj je na območju prelaza več planinskih koč, ki so odvisne od tranzita. Večjih parkirišč na tem območju tudi ni možno narediti, saj gre vendarle za TNP.

Parkirne površine za osebna vozila in dvokolesnike na prelazu Vršič v primeru izgradnje predora pod Vršičem

Intervjuvance sem vprašal, ali bi v primeru izgradnje predora dovolili dostop osebnim motornim vozilom in v večji meri ohranjali parkirne površine.

Predstavniki DRSI je dejal, da je najnujnejši javni prevoz, ki pa mora biti uporabniku prijazen, kar pomeni, da so linije dovolj pogoste, da avtobusi niso polni že v dolini. Predvsem se mu zdi problem hrup zaradi motoristov, saj se jih zaradi učinka amfiteatra sliši visoko v gore. Po njegovem gre praviloma za organizirane skupine motoristov, predvsem iz Avstrije in Nemčije. V zvezi s tem se na Direkciji dogovarjajo tudi glede uporabe t. i. tihih asfaltov za dušenje zvoka zaradi stika vozila s podlago. Glede parkirišč na Vršiču je dejal, da bi bilo smiselno kontrolirati, koliko avtomobilov se na Vršiču ustavi, s sistemom urejenih parkirišč, kot je bilo predlagano s

strani Direkcije, pa žal nesprejeto s strani varstvenih resorjev. Po njegovem mnenju bi lahko z današnjim nivojem tehnologije in elektronike vsak obiskovalec tega območja s telefonom lahko preveril stanje na prelazu in to informacijo dobil najkasneje v Kranjski Gori, kjer bi se na podlagi te informacije lahko odločil, ali bo šel v Trento oziroma Bovec preko Vršiča ali Predela.

Predstavnik Občine Bovec opozarja predvsem, da so trenutno na prelazu neurejene površine za parkiranje oziroma t. i. divja parkirišča. Želi si, da bi se prostor na območju prelaza uredil na način, da se obstoječe degradirane površine uredi, s čimer bi preprečevali divje parkiranje in dodatno uničevanje okolja, hkrati pa zagotovili urejeno parkiranje. Intervjuvanec meni, da je trenutno težava usklajevanje nekaterih rešitev z varstvenimi resorji ter da je bilo najprej za ožje območje prelaza predvidenih 150 parkirišč, nato se je število zmanjšalo na 110, trenutno pa že na samo 90 parkirišč.

Predstavnik JZ TNP je dejal, da bi bilo po morebitni izgradnji predora treba pristopiti k ureditvi prelaza za obiskovalce (ciljna ali pohodniška etapna točka in/ali izhodišče za planinske ture), temu primerno pa prilagoditi tudi funkcionalne površine planinskih koč. Cesto in ureditve v obcestnem prostoru vzdolž vozišča bi se po njegovem mnenju morale ohranjati v podobi prvotnega izgleda ceste (tehnična dediščina) in v funkciji osnovne prevoznosti (oskrbovanje planinskih koč, vzdrževanje objektov, servisna pot v primerih gorskega reševanja, intervencij ali zaprtja predora). Dostop individualnim motornim vozilom (osebni avto, motorno kolo) bi po njegovem mnenju moral biti prepovedan.

Predstavnik KS Soča – Trenta je dejal, da naj se ohranijo le tiste površine, ki se bodo še pred načrtovanjem predora uredile v sklopu rekonstrukcije ceste in nič več. Meni, da se v primeru izgradnje predora cesta na Vršič lahko zapre, zaradi česar ne bi bilo potrebno pluženje in soljenje ceste, temveč bi jo očistili le spomladi. Za parkirišča bi se pobirala parkirnina.

Predstavnik CIPRE opozarja, da imamo visokogorja vse manj, še posebno če se upošteva definicijo, da je to prostor nad gozdno mejo, ki pa se dviguje zaradi globalnega segrevanja. Dejal je, da bi bilo treba ta prostor ohraniti v največji možni meri in dal primerjavo z mangartsko cesto, pri kateri se sprašuje, zakaj bi morali širiti cesto na prelaz, če na njem ni ničesar. Ne zdi se mu na mestu primerjava z drugimi alpskimi državami, kot sta Švica in Avstrija, kjer naj bi imeli veliko gorskih cest, saj imajo tam tudi neprimerno več gora. Intervjuvanec je ob tem dejal, da CIPRA gleda na Alpe kot na kulturno pokrajino, saj niso biologi, vendar meni, da je potrebna samoregulacija glede antropogenega vpliva in posegov, saj gradi se vedno lahko, alpski svet pa je težko obnoviti. Po njegovem mnenju bo na prelazu vedno premalo parkirišč, zaradi kratke sezone obiskov pa meni, da tega prostora ne smemo uničiti ali predrugačiti.

Možne alternative dostopa za osebna motorna vozila na prelaz Vršič v primeru izgradnje predora pod Vršičem

Predstavniki DRSI je mnenja, da parkirišča na prelazu lahko ostanejo, a je omenil tudi možnost delnega zaprtja ceste na prelaz, in sicer z bovške strani, odprto pa bi pustil cesto iz Kranjske Gore. Pri tem omenja možnost uporabe dela ceste za parkiranje, vendar hkrati ugotavlja, da težava ni prostor za parkiranje temveč izgled prelaza. Opozoril je na verjetnost, da bodo ljudje parkirali 100 m nižje ob cesti, saj smo, kot pravi, ljudje vedno bolj iznajdljivi od sistema.

Predstavniki Občine Bovec je omenil e-mobilnost ter opozoril, da če bi vsi v Bovcu uporabljali električna vozila, tega obstoječe električno omrežje ne bi preneslo. Želja je predvsem, da bi se zmanjšala obremenitev s hrupom na tem območju, zato skušajo najti rešitve s postavitvijo opozorilnih tabel, smiselna pa se mu zdi tudi uporaba radarjev, ki merijo nivo hrupa. Ne želijo pa biti policijska občina. Glede avtobusnega prevoza je dejal, da sicer javni prevoz že imajo, vendar ko se v maju začne sezona, se število uporabnikov javnega prevoza poveča za petkrat, takrat je avtobus poln že v Bovcu. Opozoril je tudi na to, da je cesta neugodna za avtobuse, ki se težko na njej srečujejo, na samem prelazu pa težko manevrirajo, saj ni prostora. Veliki avtobusi tudi ne morejo na prelaz in predstavljajo težavo, saj velikokrat ne morejo prevoziti serpentin in jih je treba reševati s pomočjo gasilcev. Na dan se v sezoni iz Bovca pelje štiri ali pet avtobusov, enako je v Kranjski Gori, vendar ugotavlja, da je to premalo.

Predstavniki JZ TNP je dejal, da je območje vršiške ceste v poletnem času z izpostavljenimi prometnimi konicami med najbolj prometno obremenjenimi deli narodnega parka, težava so veliko število motornih vozil, problematika ustavljanja in parkiranja, varnost bolj ranljivih skupin udeležencev v prometu, hrup itd. Po njegovem mnenju je posebno velik problem, ki se stopnjuje, vedno večje število motoristov, ki vozijo v skupinah, imajo večjo hitrost in povzročajo hrup ter zmanjšujejo prometno varnost. Ne glede na ureditev vršiške oz. Ruske ceste (rekonstrukcija obstoječe ali gradnja predora), meni, da je treba vzpostaviti prometni režim, ki bo usmerjen k umirjanju prometa, za kar predlaga:

- omejitev hitrosti na problematičnih delih cestnega odseka,
- zmanjšanje emisij izpušnih plinov in obremenitve s hrupom,
- izločanje tehnično neustreznih (in predelanih) vozil,
- zagotavljanje ustrezno velikih izhodiščnih parkirišč v Kranjski Gori in v Bovcu oz. v dolini Soče,
- usmerjanje obiska na javni prevoz,
- vzpostavitev redarske službe na območju parkirišč,
- vzpostavitev informacijskega sistema z obvestilnimi tablami ali prikazovalniki v obeh dolinah,

- opozarjanje na srečevanje z ranljivimi skupinami udeležencev v prometu (pešci, kolesarji, ...),
- spremljanje in nadzor prometa.

Predstavnik KS Soča – Trenta je dejal, da je možna alternativa parkiriščem na prelazu tudi ureditev parkirišč v dolinah ter organiziran javni prevoz na prelaz. Opozarja pa, da če predora v naslednjih desetih letih ne bomo naredili in imeli kvalitetnega javnega prevoza, bomo z ureditvijo parkirišč na prelazu in s tem zmanjšanjem števila parkirnih mest iz približno 350 divjih parkirišč na približno 80 urejenih, težavo le še močno povečali. V primeru urejenih parkirišč v dolini meni, da bi morala biti parkirišča na prelazu močno dražja. Problem omejenega parkiranja na prelazu se mu zdi tudi z vidika divjega parkiranja nižje dol ob cesti. Pri tem ugotavlja, da avtobus ne bo mogel mimo teh avtomobilov. Opozarja pa tudi, da so poleti avtobusi iz Bovca polni že v samem mestu in ne morejo pobirati izletnikov na poti, recimo pri izviru Soče. Tu se mu zdi nujno, da se poveča število linij z različnimi cilji, ena od teh na primer Bovec – izvir Soče. V splošnem glede problematike meni, da je potrebna strategija, ki bi zahtevala višje standarde, kot jih imata Zakon o ohranjanju narave in Zakon o TNP in kot primer navede Bohinj, ker strategija prehiteva omenjena krovna zakona, saj se lahko veliko hitreje posodobi (na občinski ravni), kot pa se lahko spremeni omenjena zakona.

Predstavnik CIPRE je dejal, da je druga najpomembnejša vloga predora ta, da se naredi red glede mirujočega prometa na prelazu Vršič. Dovolil bi promet na prelaz, vendar proti plačilu in do zapolnjenja nosilnih sposobnosti prostora. Omenil je, da so na območju prelaza tudi kočje, ki imajo svoja parkirišča. Izpostavil je, da bi bilo treba pri urejanju parkirnih površin uporabiti najvišji parkirni standard in nikakor ne minimalnega. Z vidika prometa ne velikega problema, saj tranzita ni veliko. Po njegovem mnenju je problem v mirujočem prometu, konfliktu interesov ter pritisku na naravo. Glede e-mobilnosti meni, da bi lahko rešila problem hrupa.

7.1.1. Sinteza rezultatov intervjujev

V Preglednici 7 so sintezno podane najpomembnejše ugotovitve intervjujev, in sicer po sklopih:

1. Trenutne razmere na cesti čez prelaz Vršič.
2. Prometna povezanost severne Primorske s centralnim delom države.
3. Ureditev ceste čez prelaz Vršič za celoletno prevoznost.
4. Alternativne prometne povezave z izgradnjo predora, npr. iz Bohinjske Bistrice, iz doline Vrat, iz Kranjske Gore ter pod Predelom preko Italije.
5. Vpliv boljše prometne povezave na regionalni razvoj severne Primorske.
6. Izvedba predora pod Vršičem za celoletno prometno povezavo med Trento in Kranjsko Goro.

7. Morebitna nova funkcija ceste čez prelaz Vršič v primeru izgradnje predora pod Vršičem.
8. Parkirne površine za osebna vozila in dvokolesnike na prelazu Vršič v primeru izgradnje predora pod Vršičem.
9. Možne alternative dostopu za osebna motorna vozila na prelaz Vršič v primeru izgradnje predora pod Vršičem.

Preglednica 7: Sinteza najpomembnejših ugotovitev intervjujev glede na zgornje sklope.

Št. sklopa	DRSI	Občina Bovec	TNP	Soča–Trenta	CIPRA
1	Preobremenjena v kopnem času, predvsem zaradi parkiranja, pozimi nevarnost snežnih plazov.	Preobremenjena v kopnem času, problem pluženja pozimi.	Preobremenjena v kopnem času, problem ustavljanja in parkiranja, pozimi problem snežne razmere.	Preobremenjena v kopnem času, problem zimskega pluženja, včasih cesta po nepotrebem zaprta.	Preobremenjena v kopnem času. Problem tudi trajanje zapor ceste zaradi prenov ter obveščanje o zaporah.
2	Potrebna boljša povezava, preko Gorenjske.	Vršiška cesta glavna turistična uvozna pot, potrebna boljša povezava. Trenutno je to cesta čez Predel.	Potrebna boljša povezava, tudi izboljšava javnega prevoza.	Potrebna boljša povezava preko Gorenjske, predvsem za prebivalce.	Potrebna boljša povezava.
3	Potrebna celoletna prevoznost med Trento in Kranjsko Goro, protilavinski ukrepi niso najbolj primerni, neproporcionalnost ukrepov glede na rezultate.	Imajo povezavo čez Predel, vendar si želijo tudi povezave čez Vršič. Galerije na plazovitih območjih so premalo, potreben predor.	Potrebna celoletna prevoznost med Trento in Kranjsko Goro, potrebni, a nezadostni bi bili protilavinski tehnični ukrepi na obstoječi cesti, primernejši pa predor.	Potrebna celoletna prevoznost med Trento in Kranjsko Goro, najboljše s predorom.	Potrebna celoletna prevoznost med Trento in Kranjsko Goro, saj samo povezava čez Predel ni v državnem interesu. Potreben predor.
4	Najbolj primerna varianta predora pod Vršičem. Vse variante pa so imele predore dolge 5 km ali več.	Najbolje iz Loške Koritnice, vendar neprimerna varianta. Najbolj primerna varianta predora pod Predelom ter pod Vršičem.	Najbolj primerna varianta predora pod Vršičem.	Najbolj primerna varianta predora pod Vršičem. Predor nad 5 km nerealen.	Najbolj primerna varianta predora pod Vršičem, ostale variante neustrezne.
5	Pozitiven vpliv, predvsem za prebivalce Trente.	Pozitiven vpliv, kljub temu, da lahko uporabljajo Predel.	Pozitiven vpliv. To je temeljni pogoj za regionalni razvoj zgornjega Posočja, ki temelji na turizmu.	Pozitiven vpliv, predvsem z vidika celoletne prevoznosti proti gorenjski strani.	Pozitiven vpliv. Opozarja na enodnevni turizem, ki se da reševati z drugimi prijemi.
6	Bolje kot protilavinski ukrepi. Potrebna tudi rekonstrukcija ceste pred in za predorom, zaradi nosilnosti. Problem	Bolje kot protilavinski ukrepi. Ne sme biti previsoko in prekratek. Pozitiven vpliv predora na	Bolje kot protilavinski ukrepi. Celoletna prevoznost odvisna od lokacije oz. višine predora.	Veliko bolje kot protilavinski ukrepi. Ne sme biti prekratek. Kot alternativo predlaga predor za elektro	Bolje kot protilavinski ukrepi. Ne sme biti prekratek - samo za najhujše plazove.

	deponij. Predor, daljši od 1 km.	možnosti ureditve ceste čez prelaz.		avtovlak. Problem deponij.	
7	Se lahko spremeni v turistično cesto. Delna rekultivacija, regulacija prometa, parkirnine.	Se lahko spremeni v turistično cesto. Postavitev rampe nad portali predora, omejitev glede na kapacitete.	Se lahko spremeni v turistično cesto. Namenjena samo kolesarjem in pešcem ter intervencijskim vožnjam ter oskrbam koč.	Se lahko spremeni v turistično cesto. Možna vožnja čez prelaz ob visokem nadomestilu. Postavitev rampe in mitnice ob portalu.	Se lahko spremeni v turistično cesto. Cesta naj ostane državna. Uporaba le za obiskovalce, turiste.
8	Potrebne ureditev javnega prevoza, sistem urejenih parkirišč z informacijo v doline o nezasedenosti.	Potrebno urediti parkirišča na že degradiranih območjih.	Cesta ostane kot kulturna dediščina, za oskrbovanje planinskih koč, vzdrževanje, za gorsko reševanje itd. Dostop individualnim vozilom prepovedan.	Ohranitev tistih površin, ki se bodo pred izgradnjo predora uredile kot parkirne površine. Pobirala bi se parkirna.	Čim manj parkirnih površin, v čim večji meri ohranjati naravni in kulturni prostor.
9	Parkirišča za osebna vozila lahko ostanejo, nižje ob cesti še vedno problem divjega parkiranja.	Želja, da se zmanjša hrup. Možnost vozil na električni pogon. Veliki avtobusi ne morejo gor, kapacitete za avtobuse poleti hitro zapolnjene.	Težava tudi motoristi. Potrebno je zmanjšati hrup. Tudi brez predora treba zagotoviti zmanjšanje obremenitve z emisijami, hrupom, povečati prometno varnost, usmerjanje obiska na javni prevoz, info sistem za parkirišča itd. V primeru predora prepovedati dostop na prelaz osebnim motornim vozilom.	Možnost parkirišč v dolinah in javni prevoz. Na samem prelazu precej dražja parkirišča. Povečanje števila linij JP, potrebni višji standardi kot jih zahtevata ZON in ZTNP.	Dovoljen promet na prelaz proti plačilu in do zapolnjenja kapacitet na prelazu. Najvišji standard za parkirišča, e-mobilnost bi lahko rešila problem hrupa.

8. RAZPRAVA IN PREVERITEV HIPOTEZ

Na podlagi pridobljenih podatkov, analize prednosti in slabosti že predlaganih rešitev v šestem poglavju ter analize intervjujev v nadaljevanju podajam preverbo hipotez, ki sem jih postavil v prvem poglavju tega dela.

Hipoteza 1: Lokalno prebivalstvo v Posočju (Bovec, Trenta...)... potrebuje celoletno prometno povezanost s centralnim delom države.

Kot sledi iz podpoglavja 5.5, je Trenta močno odvisna od povezave z Gorenjsko prek prelaza Vršič, ki predstavlja najhitrejšo in najkrajšo povezavo s Kranjsko Goro. Slednja pa ne omogoča celoletne prevoznosti, saj je prelaz pozimi večinoma zaprt. Alternativna pot čez prelaz Predel je skoraj trikrat daljša, vodi pa tudi preko sosednje Italije. Prebivalci Trente so kulturno in gospodarsko zgodovinsko vedno bili in so še vedno povezani z Gorenjsko, zaradi česar je prometna povezava med Trento in Gorenjsko zanje izrednega pomena. Tudi z vidika turizma je podobno. Trento obiskujejo turisti in obiskovalci, ki večinoma pridejo v poletnem času čez prelaz Vršič, pozimi pa dostopa razen preko Predela nimajo.

Podobno kot Trenta, je tudi Bovec kulturno in gospodarsko močno povezan z Gorenjsko, vendar ima za razliko od Trente enakovredno alternativno povezavo preko prelaza Predel čez sosednjo Italijo. Kljub temu si po mnenju župana Občine Bovec prebivalci Bovca in tudi sama občina želijo celoletne prevoznosti ceste čez Vršič.

Vsi intervjuvanci so bili mnenja, da lokalno prebivalstvo potrebuje celoletno prometno povezanost med Trento in Kranjsko Goro in tudi v centralno Slovenijo, zato lahko hipotezo potrdim. Vsekakor je tudi v državnem interesu, da sta Gorenjska in severna Primorska prometno povezani znotraj države.

Hipoteza 2: Za trajnostno ureditev prelaza Vršič je potrebna nova prometna povezava na odseku Kranjska Gora – Trenta z izvedbo predora, ki bo omogočal celoletno prevoznost ceste od Kranjske Gore do Trente, cesta čez prelaz Vršič pa izgubi funkcijo povezovalne ceste med Kranjsko Goro in Trento in ostane le še turistična cesta.

Trajnostna prometna ureditev samega prelaza zahteva predvsem ureditev ceste, parkirišč in avtobusnega postajališča ter omejitev dostopa vozil na prelaz z namenom ustavljanja. Na prelazu je namreč prostor izredno omejen in dovoljuje približno 90 parkiranih osebnih avtomobilov ter nekaj motorjev, kar pa je glede na obisk v poletnem in jesenskem času veliko

premalo. Ker je dostop na prelaz danes nemogoče omejevati, saj vodi čez prelaz državna povezovalna cesta, je edina možnost, da se dostop motornim vozilom omeji in prelaz trajnostno uredi izgradnja nove prometne povezave, ki bi ustrezno nadomestila današnjo. Glede na omejitve v prostoru (alpski svet), je edina možnost izgradnja predora, pri čemer študije in mnenja nosilcev urejanja prostora kažejo, da je je smiselna le lokacija predora pod Vršičem. Z izgradnjo predora se odpre možnost drastične spremembe ureditve prometnega prostora na prelazu na način, da se močno zmanjša prisotnost motornih vozil in posledično degradacija okolja (erozija, hrup, onesnaževanje), poveča pa se prostor za pohodnike in kolesarje (počivališča, ozelenitev večjega dela prelaza ipd.). Z izgradnjo predora se cesta na prelaz nad predorom namreč lahko prekategoriizira v turistično cesto, kar pomeni, da se tranzit po njej lahko ukine.

Z vidika doseganja celoletne prevoznosti so bili vsi intervjuvanci mnenja, da protilavinski ukrepi na obstoječi cesti ne bi v celoti rešili problema celoletne prevoznosti in da je za to potrebna izgradnja predora pod Vršičem.

Na podlagi zgoraj navedenega lahko potrdimo hipotezo 2.

Hipoteza 3: Cesto na prelaz Vršič je treba zapreti za motorizirani promet, dostop do prelaza pa omejiti na javni električni prevoz, kolesarje in pešce.

V primeru izgradnje predora pod Vršičem ter prekategoriizacije ceste nad predorom v turistično cesto, se, kot že omenjeno zgoraj, lahko ukine tranzit po tej cesti. Intervjuvanci so bili sicer mnenja, da se dostop na prelaz motornim vozilom drastično omeji, razen predstavnika TNP pa so bili vsi mnenja, da parkirišča na prelazu lahko ostanejo, pri čemer bi bila ta dražja kot tista v dolinah, urejena pa bi bila le na že degradiranih površinah. Poseben poudarek s strani vseh intervjuvancev je na uporabi javnega prevoza. Predstavnika TNP je bil mnenja, da bi bilo dostop na prelaz individualnim vozilom v primeru izgradnje predora potrebno prepovedati.

Glede na ugotovljeno, hipoteze 3 ne moremo potrditi, lahko pa ugotovimo, da je potrebno omejiti mirujoči promet na tem območju, v povezavi z okoljsko nosilnostjo območja ter zagotavljanjem pretočnosti ceste za tranzit.

Hipoteza 4: Vsa potrebna parkirna mesta za obisk prelaza Vršič je treba urediti v dolinah Kranjske Gore in Trente, kjer bi bil urejen tudi javni prevoz.

Prelaz Vršič je izredno priljubljena destinacija in sodi med najbolj obremenjene točke v alpskem svetu. Omejevanje možnosti parkiranja na prelazu bo po mnenju intervjuvancev povzročilo povečan pritisk na širše območje prelaza ter verjetno tudi poskuse parkiranja ob cesti pod prelazom, s čimer bi se prometna pretočnost in varnost poslabšali. V primeru izgradnje predora se tranzit omeji na novo prometno povezavo skozi predor, nad njim pa bi bila cesta odprta le, dokler bi na njej bila še nezasedena parkirišča za vozila. Ker je glede na majhne kapacitete parkirišč v območju prelaza pričakovati, da bodo ta zelo hitro zapolnjena, so bili vsi intervjuvanci mnenja, da je treba urediti predvsem parkirišča v dolinah na obeh straneh prelaza, predvsem pa na gorenjski strani, saj je obiskovalcev s te strani neprimerno več. Intervjuvanci so bili sicer večinoma mnenja, da bi morala biti parkirišča v dolinah informacijsko povezana s parkirišči na prelazu, tako da bi obiskovalci vedeli, ali je na prelazu še kaj prostora ali pa morajo parkirati v dolini. Glede na to mnenje večine intervjuvancev ugotovimo, da parkirišča v dolinah sicer so nujna, ne pa tudi edina, temveč v kombinaciji s parkirišči na prelazu. Edini intervjuvanec, ki meni, da bi morali dostop na prelaz prepovedati osebnim motornim vozilom, je bil predstavnik TNP.

Na podlagi ugotovljenega je hipoteza 4 delno potrjena, saj je ugotovljen velik poudarek na nujnosti ureditve parkirišč v dolinah, ne pa tudi kot edina možnost dostopa na prelaz z osebnimi vozili.

9. POVZETEK

Trajnostna prometna ureditev vršiškega prelaza je neločljivo povezana s trajnostnim razvojem turizma in rekreacije v TNP. Slednji temelji na naravni in kulturni dediščini in njenih potencialih, pri čemer pa mora upoštevati tudi gospodarski vidik. Prelaz Vršič je treba urediti na način, da se doseže celoletno prevoznost med Trento in Kranjsko Goro, hkrati pa se omeji dostop motornim vozilom oziroma se določi kapacitete prelaza, da se razbremeni okolje ter doseže ustrezen nivo uslug za obiskovalce. S tem je neposredno povezana tudi potreba po vzpostavitvi ustreznega javnega potniškega prometa. Za uspešno ureditev cestnega prelaza Vršič je nujna tudi ureditev večjih parkirnih površin v dolinah ali celo izven območja TNP s sistemom »parkiraj in se odpelji z avtobusom«. Glede na trenutno stanje je smiselno razmisliti tudi o omejitvi mirujočega prometa v območju prelaza z vzpostavitvijo zapornic v dolinah in sistemom plačevanja parkirnine v primerih daljšega zadrževanja v tem območju.

Dolgoročno je treba razmisliti o možnosti izgradnje predora, s čimer bi lahko dosegli dva cilja, to je doseganje celoletne prevoznosti za tranzitne uporabnike (lokalni prebivalci, turisti v zimskem času) ter tudi drastično omejitev motornega prometa na ožjem območju prelaza, saj bi del ceste nad predorom lahko klasificirali kot turistično cesto. S tem bi veliko lažje vzpostavili bolj sonaraven režim na prelazu, kjer bi imeli absolutno prednost pešci, pohodniki in kolesarji.

Pri sonaravni ureditvi cestnega prelaza Vršič in tudi njegovega širšega območja bi moral biti državni interes pomembnejši od ekonomskih kazalcev in ekonomske upravičenosti kratkoročno dražjih, a dolgoročno edinih smiselnih rešitev, kot je na primer izgradnja predora. Slednji mora biti zaradi zimskega vzdrževanja ceste in protilavinske zaščite prometnice postavljen dovolj nizko v dolinah. V državnem interesu bi morala biti tudi prometna povezanost vseh regij v državi, s povezavami znotraj njenih meja. To še posebej velja za ranljive predele goriške regije, kot sta Bovec in Trenta.

Za dolgoročno ustrezno zagotovljeno dobro stanje okolja in hkrati visok nivo uslug s prijetnim doživljanjem naravnih in kulturnih vrednosti na območju vršiškega prelaza pa bo nujno potrebno stalno sistematično spremljanje obiska v tem območju. Zelo pomembna pa je tudi dobra komunikacija z obiskovalci vršiškega prelaza z ustreznim informiranjem o stanju na prelazu ter možnostih alternativnih načinov dostopa na to območje.

10. SUMMARY

The sustainable traffic regulation of the Vršič Pass is inextricably linked to the sustainable development of tourism and recreation in the TNP. The latter is based on the natural and cultural heritage and their potential, while also taking into account the economic aspect. The Vršič Pass must be arranged in such a way as to achieve year-round transportation between Trenta and Kranjska Gora, while at the same time restricting access to motor vehicles or determining the capacity of the pass in order to relieve the environment and achieve an appropriate level of services for visitors. The need to establish adequate public passenger transport is directly related to this. For the successful arrangement of the road pass, it is also necessary to arrange larger parking areas in the valleys or even outside the TNP area with the "park and take the bus" system. Given the current situation, it makes sense to also consider limiting stationary traffic in the area of the pass by establishing gates in the valleys and a system of paying parking fees in cases of prolonged stay in this area.

In the long term, it is necessary to consider the possibility of building a tunnel, which could achieve two goals, i.e. the achievement of year-round transportability for transit users (local residents and tourists in winter season) and also a drastic restriction of motor traffic as part of the road above tunnel can be classified as a tourist road. This would make it much easier to establish a more natural regime on the pass, where pedestrians, hikers and cyclists would have absolute priority.

In the rearrangement of the Vršič road pass and its wider area, the national interest should be more important than economic indicators and the economic justification of solutions, which may seem expensive in the short-term, but are sensible in the long-term, such as the construction of a tunnel. The latter must be placed in an appropriate elevation in the valleys for easier winter road maintenance and anti-avalanche protection. The transport connectivity of all regions of the country, with connections within its borders, should also be in the national interest. This is especially true for vulnerable areas of the Gorica region, such as Bovec and Trenta.

In order to ensure a good condition of the environment in the long term and at the same time a high level of services with a pleasant experience of natural and cultural values in the area of the Vršič pass, constant systematic monitoring of visits to this area will be absolutely necessary. It is also very important to have good communication with visitors of the pass, with adequate information about the situation on the pass and the possibilities of alternative ways of accessing this area.

11. LITERATURA

ARSO, 2021: Podnebne spremembe 2021: Fizikalne osnove in stanje v Sloveniji. Medmrežje:

https://meteo.arso.gov.si/uploads/probase/www/climate/text/sl/publications/2021_11-Poro%C4%8Dilo%20IPPC%20Podnebje%202021.pdf (15. 2. 2023)

ARSO, 2023: Podnebne značilnosti januarja 2023. Medmrežje:

https://meteo.arso.gov.si/met/sl/climate/current/climate_month/ (15. 2. 2023).

Bertalanič, R., Dolinar, M., Draksler, A., Honzak, L., Kobold, M., Kozjek, K., Kološek, N., Medved, A. Vertačnik, G., Vlahović, Ž., Žust, A. 2018: Ocena podnebnih sprememb v Sloveniji do konca 21. stoletja. Medmrežje:

https://meteo.arso.gov.si/uploads/probase/www/climate/text/sl/publications/PSSbrosura_spread_SLO.pdf (12. 2. 2023).

Bertalanič, R., Vertačnik, G., Draksler, A., Dolinar, M., Vlahović, Ž., Frantar, P. 2017: Podnebna spremenljivost Slovenije v obdobju 1961–2011. Značilnosti podnebja v Sloveniji. Medmrežje:

<https://meteo.arso.gov.si/uploads/probase/www/climate/text/sl/publications/Znacilnosti%20podnebja%20splet.pdf> (18. 2. 2023).

B. R. 2022: Huda gneča zaradi vozil, parkiranih ob cesti čez Vršič. Prostora premalo tudi za interventna vozila. Medmrežje: <https://www.rtvsl.si/lokalne-novice/huda-gneca-zaradi-vozil-parkiranih-ob-cesti-cez-vrsic-prostora-premalo-tudi-za-interventna-vozila/637198> (14. 8. 2022).

Cerar, M. 2008: Odnos dobavitelj – trgovec v trgovini na drobno na medorganizacijskem trgu. Magistrsko delo. Medmrežje: <http://www.cek.ef.uni-lj.si/magister/cerar3549.pdf>

(14. 8. 2022).

Cestel. Vizualna ocena stanja vozišč. Medmrežje: <https://cestel.si/resitve/vizualna-ocena-stanja-vozisc/> (12. 2. 2023).

CIPRA Slovenija. Medmrežje: <https://www.cipra.org/sl/cipra/slovenija> (14. 8. 2022).

CIPRA Slovenija, 2009: Umirjanje prometa v Julijskih Alpah. Medmrežje:

<https://www.cipra.org/sl/publikacije/umirjanje-prometa-v-julijskih-alpah/dateien/UMIRJANJE%20PROMETA%20V%20JULIJSKIH%20ALPAH%20-%20koncna.pdf/@@download/file/UMIRJANJE%20PROMETA%20V%20JULIJSKIH%20ALPAH%20-%20koncna.pdf?inline=true> (14. 8. 2022).

CIPRA Slovenija, 2021: Podnebna kriza rahlja gorski svet. Medmrežje:

<https://www.cipra.org/sl/novice/podnebna-kriza-rahlja-gorski-svet> (15. 2. 2023).

Direkcija RS za infrastrukturo. Projektna dokumentacija IZP za rekonstrukcijo ceste R1-206, odsek 1043 Ruska cesta (Erika – Vršič), km 8,600 – 8,978 ter odsek 1028 Vršič – Trenta, km 0,000 – 0,300 in ureditev parkirišč, september 2021.

Direkcija RS za infrastrukturo. Projektna dokumentacija PZI za rekonstrukcijo ceste R1-206, odsek 1043 Ruska cesta (Erika – Vršič), km 8,600 – 8,978 ter odsek 1028 Vršič – Trenta, km 0,000 – 0,300 in ureditev parkirišč (oddano v recenzijo 17. 10. 2022).

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

Direkcija RS za infrastrukturo. Analiza stanja ukrepov mirujočega prometa in avtobusnih postajališč ter spremljava razvoja projekta sofinanciranja izgradnje avtobusnih postajališč in parkirišč na cesti R1 - 206 Kranjska Gora–Bovec in cesti R1-203/1002 Bovec – m.p. Predel na območju Triglavskega narodnega parka. (GGD d.d. 2023, v izdelavi).

Direkcija RS za ceste. Primerjava predlogov idejnih rešitev za rekonstrukcijo regionalne ceste R1-206/1043 Ruska cesta (Erika–Vršič) (IBT NIZKE GRADNJE, september 2008).

Direkcija RS za ceste. Projektna dokumentacija IDP Rekonstrukcija regionalne ceste R1-206/1043 Ruske ceste (Erika–Vršič) s sanacijskimi posegi za zagotovitev celoletne prevoznosti od km 2,015 do km 9,085 (Cestno podjetje Kranj d.d., št. P-3510/06, februar 2007).

Direkcija RS za ceste. Projektna dokumentacija PZI Zagotovitev celoletne prevoznosti regionalne ceste R1-206 Kranjska gora– Ruska cesta–Vršič–Trenta–Bovec na odsekih 1043 Vršič–Trenta in 1029 Trenta–Bovec (EHO Projekt, d.o.o., april 2013).

Direkcija RS za infrastrukturo. Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov za cesti R1-206 Kranjska Gora – Bovec in R1-203/1002 Bovec – MP Predel na območju Triglavskega narodnega parka (EPI SPEKTRUM d.o.o., Maribor, december 2019, dopolnitev junij 2020).

Direkcija RS za ceste. Prometna študija boljše povezave med zgornjesavsko, zgornjesoško dolino in Italijo (ACER Novo Mesto, d.o.o., IS-R02/2002, marec 2002).

Fajfar, G., 2016: Primerjava variant cestnih povezav preko prelaza Vršič in izbor optimalne variante (diplomsko delo). Medmrežje: <https://repozitorij.uni-lj.si/lzpisGradiva.php?id=83755> (10. 10. 2021).

Ficko, G., Eržen, S., Ajlec, K., Cvirn, J., Dular, J., Šašel Kos, M., Tollazzi, T., Žmavc, J., Zwitter, S., Zwitter, Ž. (2014). Ceste na Slovenskem skozi čas. Znanstvena monografija, Ljubljana, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, str 239–352.

Hrovat, A., 1996: Ogroženost ceste R 302 Kranjska gora – Vršič – Bovec zaradi erozije. Medmrežje: http://www.sos112.si/slo/tdocs/ujma/1996/161_165.pdf (10. 10. 2021).

Keršič Svetel, M., Odar, M., Ogrin, M., Slapnik, M., Žakelj, K., Žorž, G. 2019: Doživljanje gorskih prelazov in dolin. CIPRA Slovenija. Medmrežje: <https://www.cipra.org/sl/novice/dozivljanje-gorskih-prelazov-in-dolin-prirocnik-za-nactovanje-interpretacije-dediscine/dateien-1/CIPRA%20prirocnik-%20WEB-4.pdf/@download/file/CIPRA%20priro%20C4%8Dnik-%20WEB-4.pdf?inline=true> (10. 10. 2021).

Klemenc, M. 2020: Župan Kranjske Gore Hrovat: Prelaz, kot je Vršič, bi moral biti plačljiv. RTV SLO. Medmrežje: <https://www.rtvlo.si/lokalne-novice/zupan-kranjske-gore-hrovat-prelaz-kot-je-vrsic-bi-moral-bit-placljiv/637799> (14. 8. 2022).

Mavri, R. 2019: Trajnostno načrtovanje rekreacije na prostem v Triglavskem narodnem parku s poudarkom na socialni nosilni zmogljivosti. Medmrežje: <https://journals.uni-lj.si/Dela/article/view/8422/8529> (27. 2. 2022).

Medmrežje 1: <http://on-historic-routes.com/featured-routes/historic-routes-across-the-alps/> (14. 5. 2022).

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

Medmrežje 2: <https://www.tnp.si/sl/spoznajte/biosferno-obmocje-julijske-alpe/> (14. 5. 2022).

Medmrežje 3: <https://www.24ur.com/novice/slovenija/predor-resitev-za-vrsic.html> (14. 8. 2022).

Ministrstvo za kulturo RS: Register kulturne dediščine. Medmrežje: <https://geohub.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d6641ae60c0c47e9b027319f4f0f7373> (14. 8. 2022).

Močnik, B. 2015: S plugi na Vršič vedno, ko bo mogoče. Medmrežje: <https://old.delo.si/novice/slovenija/s-plugi-na-vrsic-vedno-ko-bo-mogoce.html> (14. 8. 2022).

Močnik, B. in Račič, B. 2015: Trentarji spet ujeti, snega pa le za vzorec. Medmrežje: <https://old.delo.si/novice/slovenija/trentarji-spet-ujeti-snega-pa-le-za-vzorec.html> (14. 8. 2022).

Mrak, I., Odar, M., Marolt, M., Krek, A., Breznik, K., J. Halvorson, S. 2017. Značilnosti obiska Triglavskega narodnega parka. Acta Triglavensia 2017. Medmrežje: <https://www.tnp.si/assets/Publikacije/Acta-triglavensia/Acta-Triglavensia-5.pdf> (19. 3. 2023).

Mrak, I., Kotnik, K. (2020). *Izboljšanje stanja vrst in habitatnih tipov v Triglavskem narodnem parku. Urejanje prometa na Pokljuki v sklopu projekta VrH Julijcev*. Projekt VrH Julijcev, poročilo tematske delavnice z dne 18. 6. 2020 (19. 3. 2023).

Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025. Medmrežje: <https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Nacrt-upravljanja/JZ-TNP-Nacrt-upravljanja-TNP-2016-2025.pdf> (10. 10. 2021).

Občina Bovec. Idejna zasnova državne ceste R1-206 Kranjska Gora - Bovec na območju prelaza Vršič (PNZ d.o.o., Ljubljana, št. 12-1249, 2007).

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje Občine Kranjska Gora. *Ur. L. RS*, št. 200/2020.

Prostorski informacijski sistem, LGB, d. o. o. Medmrežje: <https://pis.lgb.si/2018.htm> (12. 2. 2023).

Podatki o parku. Triglavski narodni park. Medmrežje: <https://www.tnp.si/sl/spoznajte/podatki-o-parku-2/> (10. 10. 2021).

Prebil G. 2018: Kakšno škodo v resnici povzroči soljenje cest? Medmrežje: <https://www.rtvlo.si/zabava-in-slog/avtomobilnost/koliksno-skodo-v-resnici-povzroci-soljenje-cest/442610> (14. 5. 2022).

Soča Evergreen: Strategija razvoja in trženja turizma doline soče 2025+. Medmrežje: https://www.soca-valley.com/mma/Strategija_razvoja_in_trzenja_turizma_Doline_Soce_2025_web.pdf/2021022410191980/?m=1614158359 (11. 10. 2021).

Strategija trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021. Medmrežje: https://www.slovenia.info/uploads/dokumenti/kljuni_dokumenti/strategija_turizem_koncno_9_10.2017.pdf (11. 10. 2021).

Schrott M.; Trajnostna prometna ureditev prelaza Vršič, odsek Kranjska Gora – Trenta, Fakulteta za varstvo okolja, Velenje 2023

Triglavski narodni park. Medmrežje: <https://www.tnp.si/> (10. 10. 2021).

Turizem Kranjska Gora. Medmrežje: <https://kranjska-gora.si/znamenitosti/vrsic-in-ruska-cesta> (14. 8. 2022).

Uredba o kategorizaciji državnih cest (Uradni list RS, št. 102/12, 35/15, 38/15, 78/15, 21/16, 52/16, 64/16, 41/17, 63/17, 78/19, 89/20, 163/21, 20/22 in 132/22 – ZCes-2), 2. člen.

Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18 in 59/19 in [44/22](#) – ZVO-2), 4. člen.

Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS 49/04, popr. 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13, 39/13 Odl.US, 3/14, 21/16 in 47/18).

Uredba o tehničnih normativih in pogojih za projektiranje cestnih predorov v Republiki Sloveniji, (Uradni list RS, št. 48/06, 54/09 in 109/10 – ZCes-1), 11., 117. in 118. člen.

Zakon o cestah (Uradni list RS, št. [132/22](#) in [140/22](#) – ZSDH-1A), 2. člen.

Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. [96/04](#) – uradno prečiščeno besedilo, [61/06](#) – ZDru-1, [8/10](#) – ZSKZ-B, [46/14](#), [21/18](#) – ZNOrg, [31/18](#), [82/20](#), [3/22](#) – ZDeb, [105/22](#) – ZZNSPP in [18/23](#) – ZDU-1O), 33. in 105. člen.

Zakon o Triglavskem narodnem parku (Uradni list RS, št. [52/10](#), [46/14](#) – ZON-C, [60/17](#) in [82/20](#)), 6., 13., 15., 23. in 27. člen.

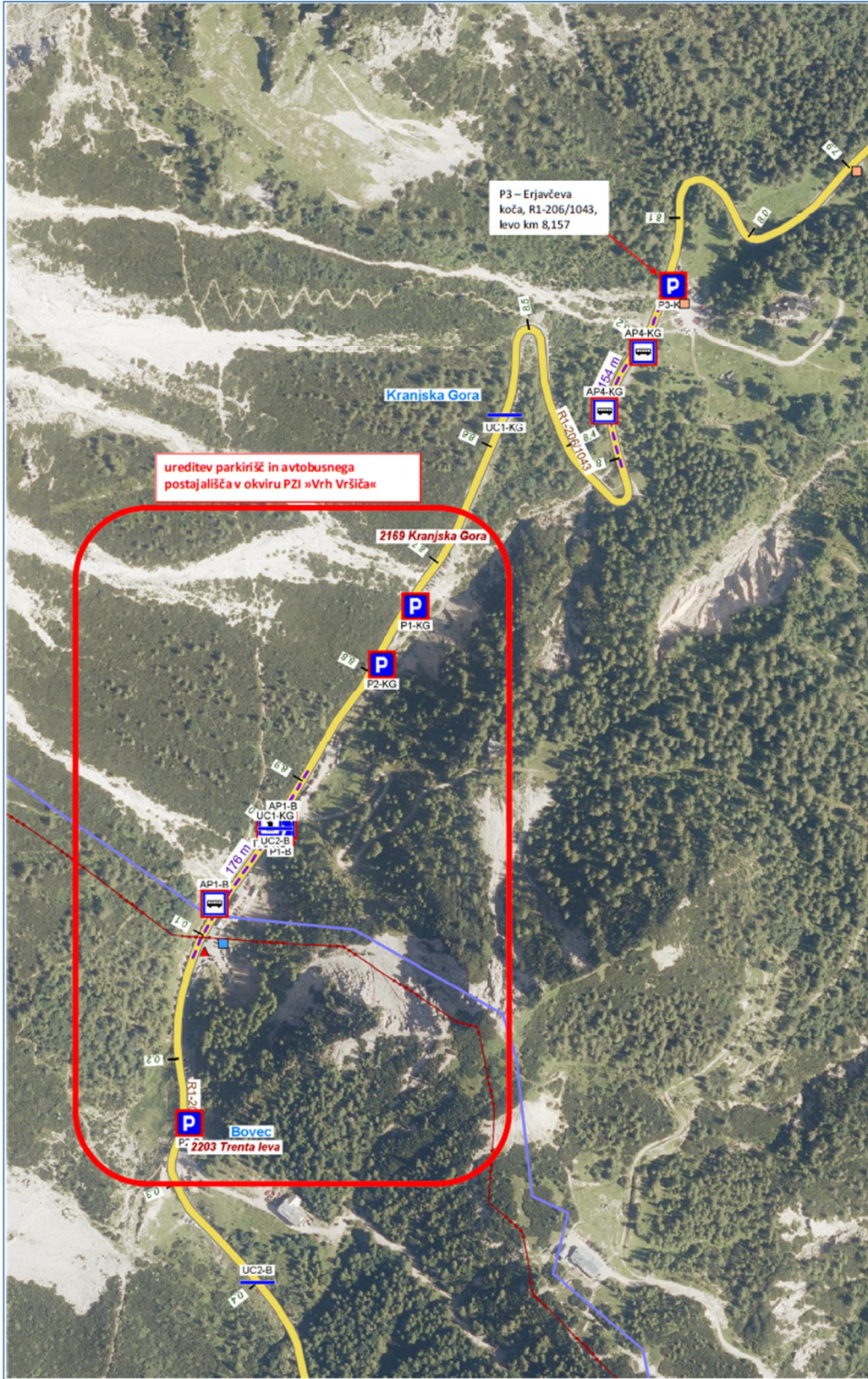
Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. [199/21](#)), 19. člen.

Zakon o vodah (Uradni list RS, št. [67/02](#), [2/04](#) – ZZdrI-A, [41/04](#) – ZVO-1, [57/08](#), [57/12](#), [100/13](#), [40/14](#), [56/15](#) in [65/20](#)), 14., 27., 68. in 84. člen.

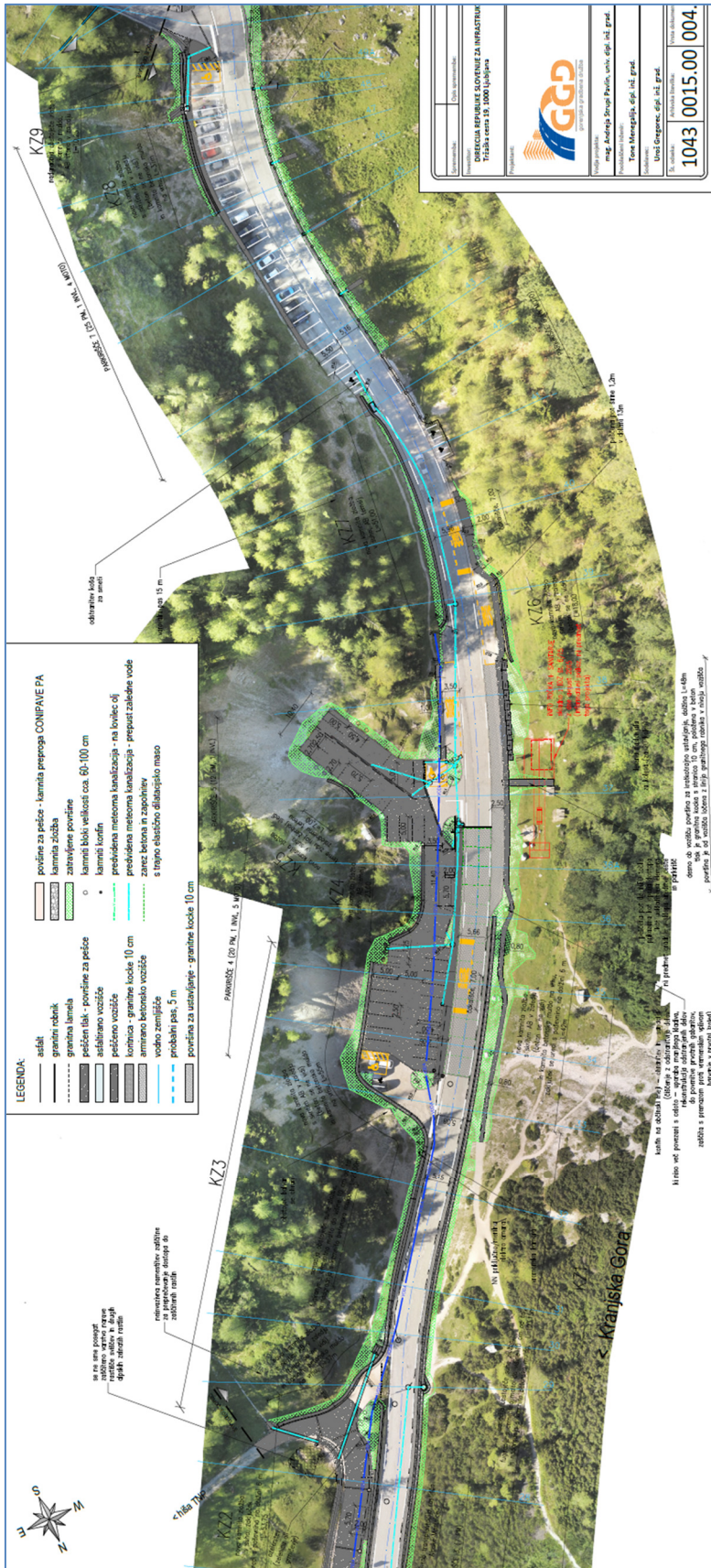
Zakon o varstvu kulturne dediščine (Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11 – ORZVKD39, 90/12, 111/13, 32/16 in 21/18 – ZNOrg).

Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. [44/22](#) in [18/23](#) – ZDU-1O).

Priloga 1: Območje urejanja parkirišč in avtobusnega postajališča v okviru PZI »Vrh Vršiča« (LGB 2022)



Priloga 2: Pregledna situacija prometnih ureditev v PZI »Vrh Vršiča« (GGD 2023)



Priloga 3: Pregledna situacija evidentiranih parkirišč v območju predlaganih zapornic – Občina Kranjska Gora (LGB 2022)



Priloga 4: pregledna situacija evidentiranih parkirišč v območju predlaganih zapornic – Občina Bovec (LGB 2022)

