

Posmeh umirjanju prometa

Cesta na Mangrtsko¹ sedlo

Kdor seje ceste, žanje promet. (Komisija za pripravo Alpske konvencije, 1990)

Ne pozabimo: Mangrtsko sedlo sodi med najimunitnejše naravne dragulje Julijskih Alp. Zaradi izjemne pestrosti redkih in ogroženih rastlinskih in živalskih vrst ter bogastva geomorfoloških in geoloških posebnosti so sedlo, njegova južna pobočja in vrh Mangrta po Zakonu o ohranjanju narave razglašeni za naravne vrednote državnega pomena, po Zakonu o Triglavskem narodnem parku (TNP) pa za naravni spomenik. Vsebinska predstavitev obeh statusov bi bila preobsežna za to kolumno. Planincem je sedlo z našo najvišjo gorsko cesto dobro znano tudi zaradi prometne preobremenjenosti v zadnjem desetletju.

Novembra 2012 je cesto pod Rdečo skalo nedaleč od sedla delno zasulo padajoče kamenje. Pred nevarnim mestom, to je za zadnjim velikim ovinkom, je bil postavljen prometni znak za prepoved prometa. Večina obiskovalcev je spoštovala ta znak, parkirala svoja vozila ob ovinku, kjer je nastajalo manjše parkirišče, in šla naprej peš. A ne dolgo. Nekdo je s strojem odstranil velike kamne in leta 2014 je bila cesta do sedla, kljub znaku za prepoved (!), spet »normalno prevozna«. Z dodatnim opozorilom *Na lastno odgovornost*. Nič ni ustavilo kolon motoristov, osebnih avtomobilov, kombijev, avtodomov, celo malih avtobusov, ki so v poletnih opoldanskih urah na cesti in na sedlu soustvarjali neobvladljivo prometno zmedo ter dolge zastoje v obeh smereh. Tudi zaračunavanje »ekološke takse«, ki jo na podlagi koncesije za urejanje prometa na mangrtski cesti pobira Razvojna zadruga Log pod Mangrtom, ni omililo prometne stihije. Govorim iz lastnih izkušenj poleti 2016 in 2017.

Sanacija podora ali kakšna druga rešitev je pogojena z večjimi spremembami površja na območju naravnega spomenika, kar pa po zakonu o TNP ni dovoljeno. Zaradi nujne sanacije je bil zato oktobra 2017 sprejet Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o TNP (skrajšano Zakon o TNP 2017), ki je omogočil pravno podlago za manjše prostorske ureditve državnega pomena.

O tem, kaj se je dogajalo zatem, širša javnost ni bila seznanjena. Tudi sam sem šele lani jeseni zvedel, da je Direkcija za infrastrukturo Ministrstva za infrastrukturo RS (kratko Direkcija) na podlagi Zakona o TNP

2017 pripravila načrt *Prestavitev trase državne ceste RT-902/1019 Strmec–Mangart zunaj nevarnega območja pod Rdečo skalo*. Torej ne gre za sanacijo podora, ampak za predvideno gradnjo novega cestnega odseka, po katerem bi speljali motorni promet mimo planinske kočice direktno do obstoječe cestne pentlje na sedlu. Razlog za nadomestno cesto čez strmo skalno pobočje, dolgo en kilometer, naj bi bil v tem, da je del stroke zavrnil možnost sanacije podora z gradnjo zaščitne betonske galerije. Za nov cestni odsek je Direkcija že marca 2018 pridobila pozitivni mnenji Zavoda RS za varstvo narave (ZRSVN) OE Nova Gorica in Javnega zavoda TNP. Ob tako občutljivem posegu v visokogorje sredi naravnega spomenika državnega pomena nisem zasledil nobene konstruktivne javne razprave, čeprav gre za javni interes. Pogrešal sem tudi jasno stališče Planinske zveze Slovenije kot organizacije v javnem interesu, pa do srede februarja letos ni bilo nobenega njenega javnega odziva.

ZRSVN je v svojem pozitivnem mnenju opozoril, da vedno bolj obremenjena cesta predstavlja vedno večjo grožnjo zavarovanim naravovarstvenim vsebinam. Ali za Mangrtsko sedlo in ohranjanje njegovih naravnih vrednot državnega pomena res ni druge rešitve kot gradnja novega cestnega odseka? Kaj predstavljata javni interes in državni pomen? Omogočiti vsem vozilom in za vsako ceno dostop do sedla? Ali je za naravni spomenik res treba, da se trume turistov, ki jih naravne vrednote niti ne zanimajo, pripeljejo v njegovo središče? Ali se res ne da drugače?

Skalni podor lahko razumemo tudi kot posebno znamenje in opozorilo, da je bilo motoriziranega hrupa ter onesnaženja zraka dovolj, da se je treba pred naravnim čudežem – Mangrtskim sedlom ustaviti, opustiti negativne vplive motorizirane reke in obiskovalce povabiti, da parkirajo ob glavni cesti pod kočico in se mimo nje do sedla sprehodijo peš. Ne traja več kot dvajset minut! Menda še nismo pozabili, da je čarobnost doživljanja gorske narave v hoji. Še dobro, da je bil sprejet Zakon o TNP 2017. V njem ni ničesar o gradnji novega cestnega odseka, ampak splošna dikcija, ki omogoča izjeme za manjše prostorske ureditve državnega pomena. Izkoristimo to! Ne za gradnjo

¹ Na avtorjevo željo uporabljamo ime Mangrt, čeprav Slovenski pravopis predvideva zapis Mangart.



sporne nove ceste, ampak za prepotrebno obnovo obstoječe ceste med Mangrtsko planino do ovinka pod podorom. Nobena skrivnost ni, da so zadnji kilometri ceste do odcepa h koči zelo nevarni. Za plajljivo cesto je nedopustno, da je večidel brez zaščitnih ograj, brez zaščitnih mrež, brez urejenih izogibalšč, da se podirajo podporni zidovi. Zakaj ne bi denarja, potrebnega za nov cestni odsek, porabili za varnostno prenovno obstoječe ceste?

V razmislek predlagam:

- zaključek mangrtske ceste pri zadnjem ovinku pred podorom,
- ureditev dovolj širokega cestnega obračališča pri tem ovinku,
- trajno fizično zaporo z manjšim nasutjem, kar bo onemogočalo vožnjo do sedla,
- od obračališča navzdol do odcepa h planinski koči ureditev večjega parkirišča na obeh straneh ceste,
- prenovno obstoječe planinske poti od koč do sedla,
- od Mangrtske planine navzgor pa ureditev manjših obcestnih postajališč (razgledišč) in varnih izogibalšč, predvsem pa postavitev varnostnih ograj in zaščitnih mrež.

Ne nov cestni odsek do sedla ne spodnja nevarna cesta, ampak prenovljena in varna, četudi nekoliko skrajšana cesta je lahko nova razvojna priložnost za Razvojno zadrugo Log pod Mangrtom: za nove poletne zaposlitve pri okoljsko manj obremenjujočih, a privlačnejših tržnih izzivih, npr. z organizacijo prevozov obiskovalcev sedla z malimi električnimi avtobusi. Za njihov nakup so na voljo sredstva Podnebne

sklada na Ministrstvu za okolje in prostor. Čas bi že bil, da bi tudi našo cestno zakonodajo, ki dovoljuje pobiranje cestnine le na avtocestah, dopolnili z enim odstavkom, ki bi tudi na kritičnih območjih državnih cest v TNP (Vršič, Vrata, Mangrt) dovoljeval plačevanje cestnine ali parkirnine, namenjene tudi razvojnemu programom lokalnih skupnosti v parku. S tem bi odpravili današnje zadrege preimenovanja cestnin v »ekološko takso« ipd.

Cilj gradnje novega cestnega odseka po mojem mnenju ni nič drugega kot težnja, da se motoriziranemu prometu po vsej sili omogoči dostop do sedla. Boljša cesta prinaša večji promet. Pika. Vse drugo je sprenevedanje. Prometno preobremenjeno sedlo bo še bolj obremenjeno. Ali je to v državnem interesu in državnega pomena? Ob tem se odrešujoče vizije o nekakšnem umirjanju prometa in o trajnostni mobilnosti nekje v nedoločljivi prihodnosti zdijo kot cenene flo-skule in pesek v oči. ●

Cesta na območju naravnega spomenika je tudi prizorišče relijev.

Foto: Janez Medvešek

Kolumna izraža stališče avtorja in ne nujno tudi uredništva in Planinske zveze Slovenije.