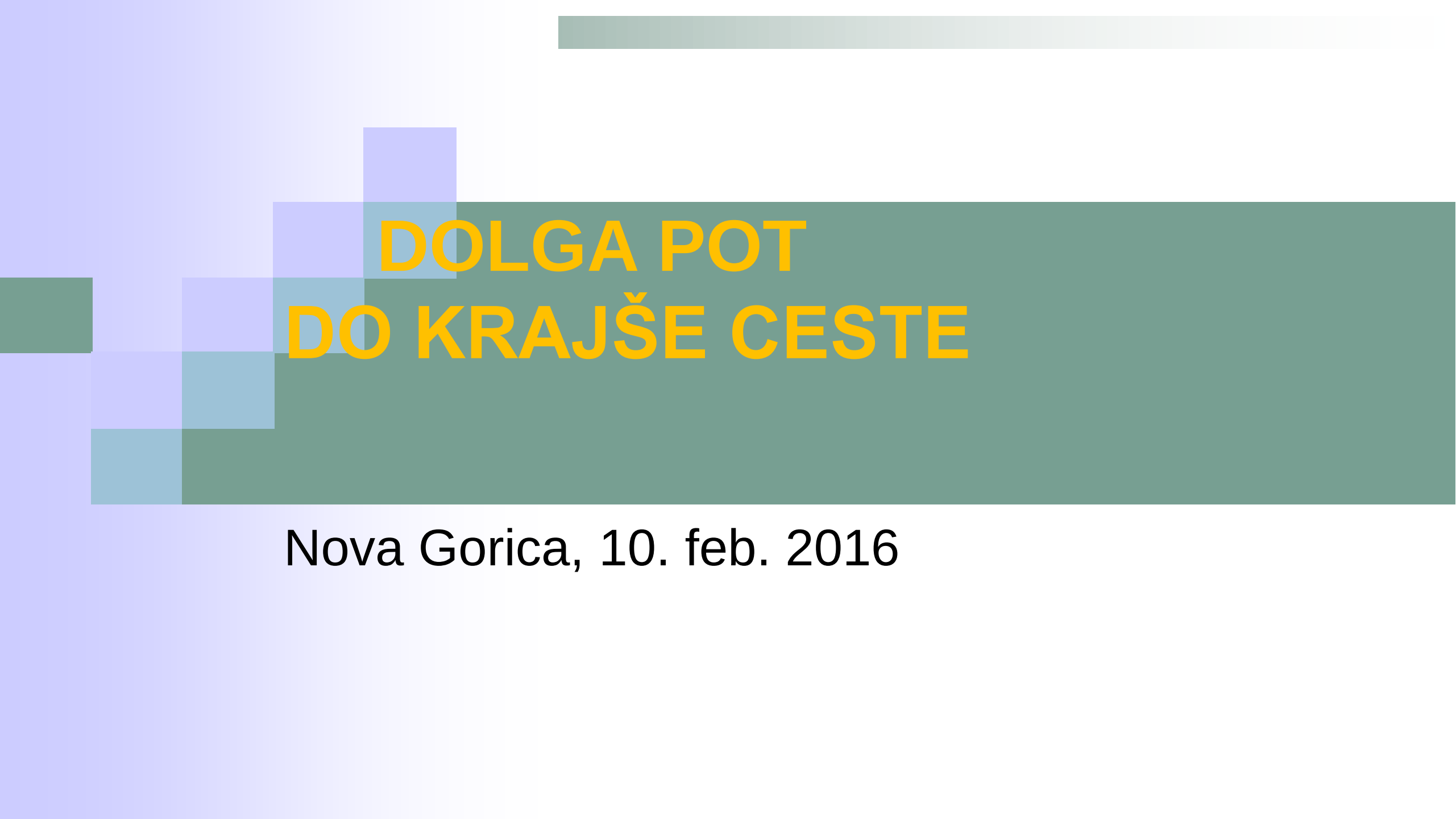




DOLGA POT DO KRAJŠE CESTE

Nova Gorica, 10. feb. 2016

Avtorja prispevka:

- Tomaž Vuga, univ.dipl.inž.arh**
- Gorazd Humar, univ.dipl.inž. grad.**

Sabotinska cesta je cesta, ki je:

pomembno prispevala k hitrejšemu razvoju Brd
prestavlja skupaj z ostalimi določbami Osimskih
sporazumov svojevrsten **politični fenomen**, ki ga
v svetu težko zasledimo.

Cesta gre kot **koridor dolg 1.600** m čez italijansko
ozemlje.

Zakaj lahko rečemo, da je **politični fenomen**:

.ker nam je sredi sedemdesetih let prejšnjega stoletja **Italija odstopila** del svojega ozemlja in na njem celo zgradila odsek ceste, ki povezuje dva (takrat) jugoslovanska ozemeljska roba na eni in drugi strani Sabotina.

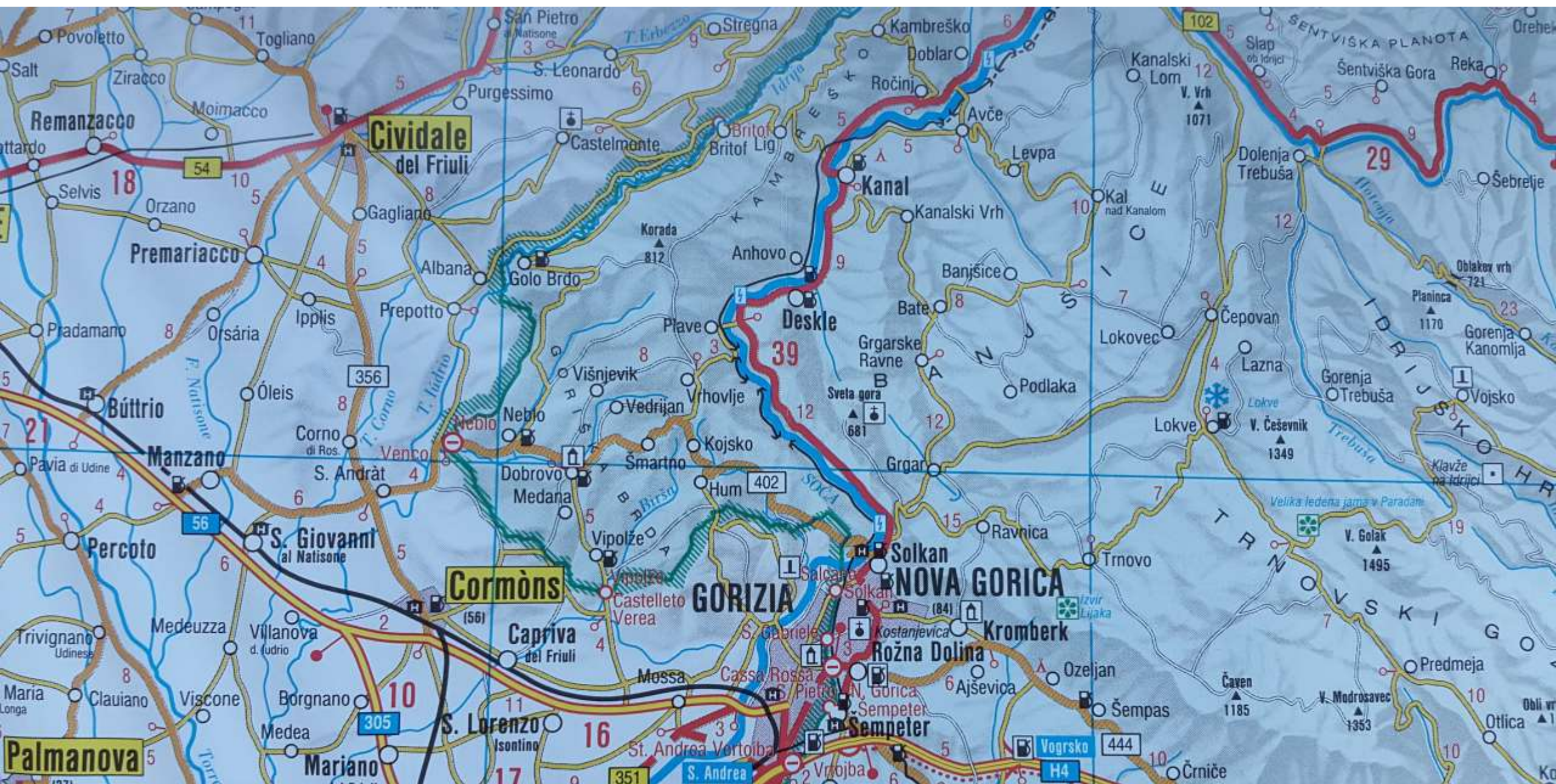
.ker bi se kaj takega danes, štirideset let pozneje, težko zgodilo.

80 *Osemdeseta leta*

Sabotinska cesta Projektiranje in izvedba 1978 - 1985

.med točkama križišče
Solkan - križišče Hum v
Brdih dolga okrog 7,5 km.
.prvi odsek na soški strani
dolga okrog 1,5 km, po
italijanskem ozemlju 1,6 km,
na briški strani pa 4,4 km.









Kakšno je pravo ime ceste?

Sabotinska, Osimska ali Briška:

- .Uradno **Sabotinska cesta**, tako v vseh pogodbah in dokumentih
- .Ker je zgrajena na podlagi Osimskih sporazumov se je še vedno drži vzdevek **Osimska cesta**
- .V Solkanu in Novi Gorici pa prevladuje vzdevek **Briška cesta**, saj vendar vodi v Brda!

Iskanje povezav med Brdi ter Gorico in Soško dolino

.geografsko bolj povezana z obronki Furlanske ravnine, kamor se je usmerjalo tudi življenje Bricev

.Kljub temu pa je bila Gorica tudi zanje najpomembnejše upravno in trgovsko središče.

.zanimive povezave tudi s čisto slovenskim zaledjem na levem bregu Soče – Solkanom, s katerim so bila vsaj jugovzhodna Brda (Števerjan, Oslavje, Pevma, Šmaver) vedno močno, tudi sorodstveno povezana.

Iskanje povezav med Brdi ter Gorico in Soško dolino

V Solkanu

.Povezave najprej z brodom
(barkonom),
.leta 1910 zgradi zemljiški
posestnik Ivan Fonzari pod
jezom v Solkanu lesen most za
prehod pešcev



Iskanje povezav med Brdi ter Novo Gorico in Soško dolino

Edina povezava po drugi svetovni vojni

.Po priključitvi Primorske k Jugoslaviji leta 1947 so se Brda znašla popolnoma odrezana od zunanjega sveta: na zahodu in jugu s strogo varovano državno mejo, na vzhodu pa s teže prehodnim hribovjem

.Na hitro je bila usposobljena edina in za dostop do novega upravnega centra Nove Gorice (oziroma v prvih letih Solkana) najkrajša možna cesta od Plavi čez Vrhovlje s kar neprijetnimi vzponi (prelaz je na koti 420 mnm)

Bistveno daljša (z Dobrovega do Solkana 23 km) v primerjavi s povezavami pred priključitvijo (z Dobrovega do Gorice manj kot 14 km)

60 *Šestdeseta leta*

Šestdeseta leta, splošno vzdušje ob meji

.**Joško Štrukelj**, novogoriški župan, poln elana, nekaj več kot trideset let star, ki je razumel in hotel po 15 letih klavrnega životarjenja dati Novogoriški občini nov zagon,
.Sodelovanje z Gorico, posebno po letu 1965, ko je postal Goriški župan **Michele Martina**



60 *Šestdeseta leta*

Šestdeseta leta, splošno vzdušje ob meji

.Pogosti stiki, tudi na privatni ravni, mnogo prijateljstev preko meje, v tem je bil še poseben šarm.

.Odpiranje dodatnih maloobmejnih prehodov,

.Pobratenja: San Vendemiano, ...

.Gospodarski razcvet, industrija, vinogradništvo in sadjarstvo, ...

.Vse bolj množični obiski z druge strani meje, razvoj trgovine, gostinstva, ..

60 Šestdeseta leta

Odpravljanje neusklajenosti in nesmislov na meji

Predlogi v analizi:

1. Prehod Briške ceste preko italijanskega ozemlja
2. Premik meje ob Kolodvorski ulici v korist Italije
3. Premik meje na MP Rožna dolina v korist Italije (ni bil izveden)
4. Premik meje ob Vrtojbi v Šempetru v korist Jugoslavije
5. Uskladitev meje na bodočem MMP Vrtojba – Sant'Andrea
6. Odprava nesmiselne meje na Mirenskem pokopališču



70 *Sedemdeseta leta*

Osimski sporazumi

.Podpisani dne 10. novembra 1975 v Osimu blizu Ancone

.V veljavo so stopili po ratifikaciji v obeh parlamentih 11.oktobra 1977.

*Dojemali smo jih kot potrditev dotakratnega dobrega sodelovanja ob meji,
hkrati pa so odpirali možnosti za vnaprej*

70 *Sedemdeseta leta*

Osimski sporazumi

Na področju izgradnje cest največja teža dela prenesena na dve meddržavni komisiji, v katerih pa sta aktivno sodelovali obmejni občini:

Meddržavna komisija za izgradnjo avtoceste Villesse - Razdrto

Predsednika: Amb. Dr. Massimo Casilli D'Aragona in Lojze Blenkuš, predsednik Republiškega cestnega sklada SRS

.Naloge: uskladitev vseh tehničnih in pravnih detajlov,

.Komisija je več ali manj potrjevala predloge strokovnih delovnih skupin

70 *Sedemdeseta leta*

Osimski sporazumi

Na področju izgradnje cest največja teža dela prenesena na dve meddržavni komisiji, v katerih pa sta aktivno sodelovali obmejni občini:

Meddržavna komisija za Osimske ceste – Briško (Sabotinsko) cesto in cesto na Kolovratu

Predsednika: Amb. Dr. Massimo Casilli D'Aragona in Tone Poljšak

.Naloge: uskladitev tehničnih elementov ceste v Brda in ceste na Kolovratu, uskladitev meddržavnih sporazumov glede gradnje in uporabe teh cest

.Razhajanja glede poteka sabotinske ceste, naš prvotni namen in predlogi (kota 204 mm)

.Indikativna trasa v Osimskih sporazumih (kota 340 mm), kompromis 264 mm

.Bistvene postavke sporazuma: da gradi vsak na svojem ozemlju, da bo Italija dala YU cesto v upravljanje za 20 let, jurisdikcija na cesti, prepoved prečkanja za vojaška vozila in osebe.

.Nezaupanje pri načrtovalcih in vodjih projekta na italijanskem ozemlju (tri ceste), zavita trasa, bolj vojaška utrdba kot normalna cesta.

70 *Sedemdeseta leta*

Osimski sporazumi - Sabotinska cesta

.Indikativna trasa predvidela prečkanje meje na koti 340 mm.

.Potrebne bi bile štiri serpentine, kar bi izredno podražilo gradnjo, povzročilo trajne velike prometne težave zaradi vzponov na soški strani pa tudi spustov v dolino Pevmice na briški strani.

.Dosežen je bil na sredini na koti 264 mm.

.*Pravilnik o uporabi Sabotinske ceste*, podpisan 16. junija 1981.



70 *Sedemdeseta leta*

MMP Vrtojba - Sant'Andrea

- .1. septembra 1978 začetek gradnje
- .Usklajevanje tekočih problemov na lokalnem nivoju (z goriške strani ing. Gelserino Graziato)

Prireditev ob postavljanju temeljnega kamna



80 *Osemdeseta leta*

MMP Vrtojba - Sant'Andrea

18. Oktobra 1981 otvoritev MMP
Vrtojba (na otvoritvi prisotna
zunanja ministra J. Vrhovec in E.
Colombo)

Prireditelj ob otvoritvi



80 *Osemdeseta leta*

HE Solkan

.Razgovori o skupni gradnji HE Solkan in hkrati akumulacijskega jezera za namakanje polj dela Furlanske nižine od začetka 60 let

.Lokacijsko dovoljenje za HE Solkan 25.7.1975

.Resnejši pogovori po Osimskih sporazumih, It se je odpovedala električni energiji, zainteresirana samo za namakanje (1.

zasedanje Ju – It vodnogospodarske komisije 1978), odločitev, da vsaka stran gradi lasten, medsebojno usklajen sistem,

.It soglasje šele 1979, nato začetek gradnje 1981

.Zagon prvega agregata 1984



80 *Osemdeseta leta*

Sabotinska cesta

Projektiranje in izvedba 1978 - 1985

.naš del ceste projektirali cestni strokovnjaki iz Ljubljane in Ajdovščine (cestni most čez Sočo Stojan Dolgan)

.Italijanski 1600 m dolgi odsek poverjen vojaškim strukturam v Rimu.

.Rezultat: zagotovljena vojaška kontrola in možna uporaba v vojaške namene

.Ogromno odkopanega materiala na italijanski strani, deponije na naši strani meje, druga serpentina na pobočju nad Sočo, deloma pa v Brdih v dolini potoka Travenčič pod Kojskim.



80 *Osemdeseta leta*

Sabotinska cesta Projektiranje in izvedba 1978 - 1985

.med točkama križišče
Solkan - križišče Hum v
Brdih dolga okrog 7,5 km.
.prvi odsek na soški strani
dolga okrog 1,5 km, po
italijanskem ozemlju 1,6 km,
na briški strani pa 4,4 km.



80 *Osemdeseta leta*

Sabotinska cesta

Projektiranje in izvedba 1978 - 1985

.Največji objekt na trasi je most čez Sočo dolžine 220 m in višine nad vodo okrog 50 m, sam armiranobetonski lok pa je z razponom 102 m največji armiranobetonski lok v Sloveniji













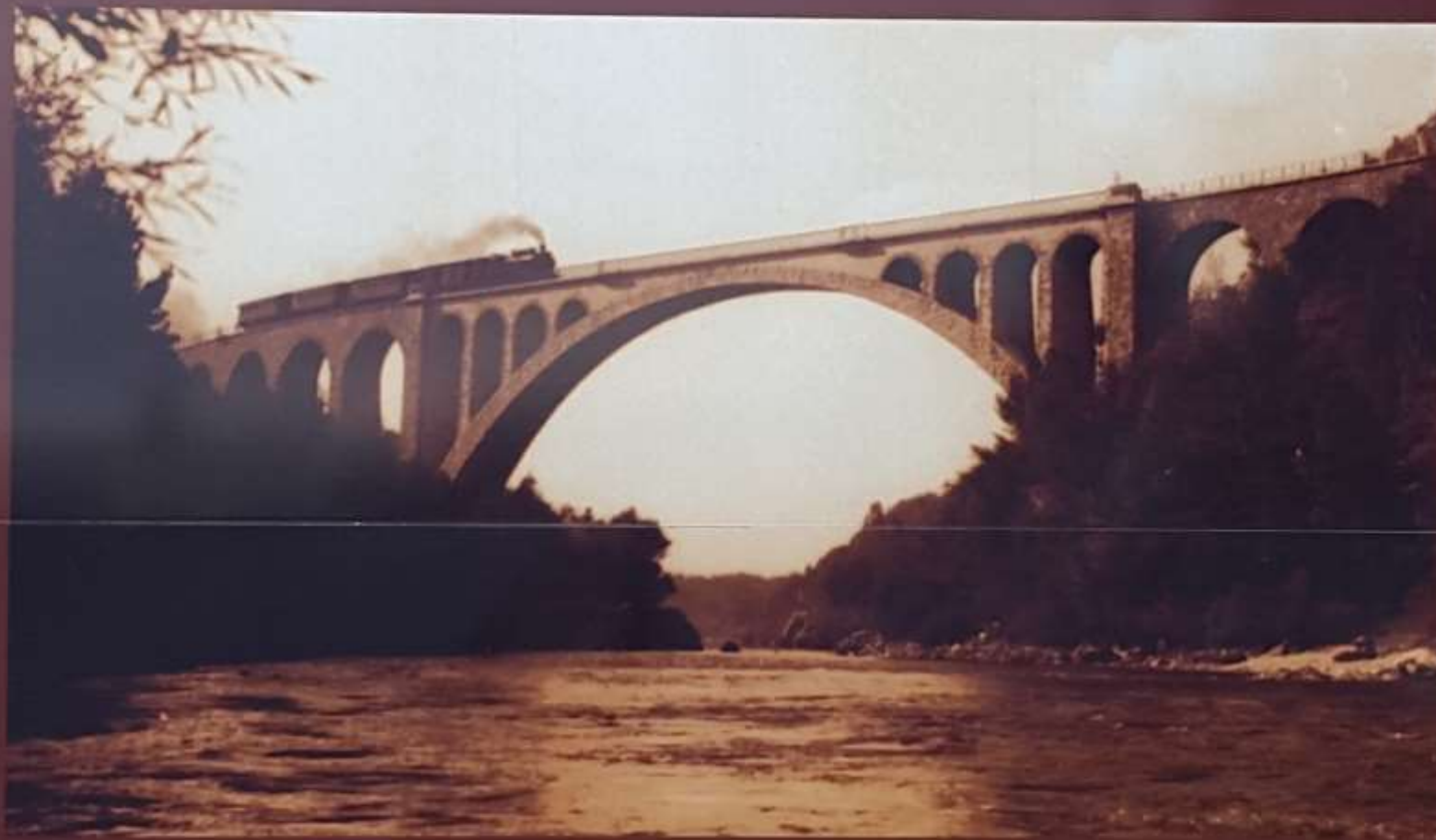


Solkanski železniški most Zgrajen leta 1906

Solkanci se tako lahko postavljajo z dvema mostoma rekorderjema, novim betonskim in častitljivim starim železniškim mostom. To je most z razponom loka 85 m in je **most z največjim kamnitim lokom na svetu.**



Solkanski most



Največji kamniti lok na svetu
The largest stone arch in the world





danes

Sabotinska cesta

Dolžina poti med Brdi in Solkanom pred in po izgradnji ceste:

(izhodiščni točki severni konec Solkana in križišče v Gonjačah na briški strani)

.Po stari cesti čez Vrhovlje razdalja nekaj manj kot 17 km, po novi cesti pa le 10 km.

.Še občutnejša časovna razlika, saj smo po novi cesti gotovo v pol krajšem času v Gonjačah kot po stari.

.Bistveno manjša višinska razlika,

.krajša cesta in boljši vozni pogoji se odražajo tudi v ekonomiki vožnje, posebno tistim, ki se iz Brd vsakodnevno vozijo v Novo Gorico.

.za prebivalce jugovzhodnih Brd je ta primerjava še bolj prepričljiva v korist nove ceste.

.Podsabotin, ki je bil prej »na koncu sveta«, je postal predmestje Nove Gorice

dan

Sabotinska cesta

Prometni podatki

.ob projektiranju leta 1978 optimistična napoved za leto 2000 2600 vozil/dan,
.dejansko dosežen promet leta 2007 pa je znašal že 3765 vozil/dan,
.po realnih prognozah leta 2030 (torej čez 20 let) 4400 vozil/dan.
.S padcem schengenske meje v letu 2008 promet padel, leta 2014 samo 2965, a s
trendom naraščanja

Torej:

**odprava meje je sicer preusmerila del prometa iz Briške ceste na ceste
proti bivšim mejnim prehodom Hum, Vipolže in Plešivo, vendar ne toliko, da bi
ne potrjevala svoje upravičenosti tudi v stanju brez meja.**

danes

Sabotinska cesta

Pomen ceste za razvoj Brd

.Kljub odporu nekaterih Bricev ob načrtovanju in izgradnji ceste, se je le-ta v tridesetih letih življenja »prijela« in danes ni človeka, ki bi zanikal njeno potrebnost in pozitivno vlogo za razvoj Brd.

.Cesta je spremenila smer razvoja in vrednot v Brdih, nerazviti jugovzhodni konec je gotovo dobil najmočnejši razvojni zagon.

.Podsabotin ne le da postaja predmestje Nove Gorice, prevzema tudi nekatere pomembne funkcije za celotna Brda in to samo zato, ker leži na cesti iz Brd v Novo Gorico. (kot n.pr. Dom upokojencev v Podsabotinu)

danes

Sabotinska cesta

Pomen ceste za razvoj Brd

.Gotovo je, da morajo biti Brda prvenstveno navezana na Slovenijo, tako kot so bila pred prvo svetovno vojno in kot so sedaj.

.Kvalitetni premik, ki smo ga dosegli z izgradnjo Osimske ceste pred tridesetimi leti in razvojni naboj, ki ga je prinesla Brdom moramo ohraniti tudi za naprej.

..Brda so najbolj izpostavljen del slovenskega prostora, ki se zaradi geografskih razmer odprto povezuje s prostorom sosedne države. Za dolgoročno ohranitev slovenstva na tem prostoru potrebujemo ne le dobre prometne povezave ampak tudi vso drugo gospodarsko in družbeno infrastrukturo, ki bo Brda navezovala na Slovenijo, hkrati pa ustvarjala podlago za enakopraven razvoj in sodelovanje s sosedi na italijanskem ozemlju.

danes

Sabotinska cesta

Pomen ceste za razvoj Brd

.V letih po osamosvojitvi Slovenije smo zanemarili simbolni pomen Osimske ceste kot preboja miselnosti iz časov hladne vojne in **kot odraz duha evropskega sodelovanja sedemdesetih let prejšnjega stoletja.**

.Sloveniji in širšemu evropskemu prostoru pa bi ta primer lahko služil kot svetel vzor za reševanje obmejnih problemov.

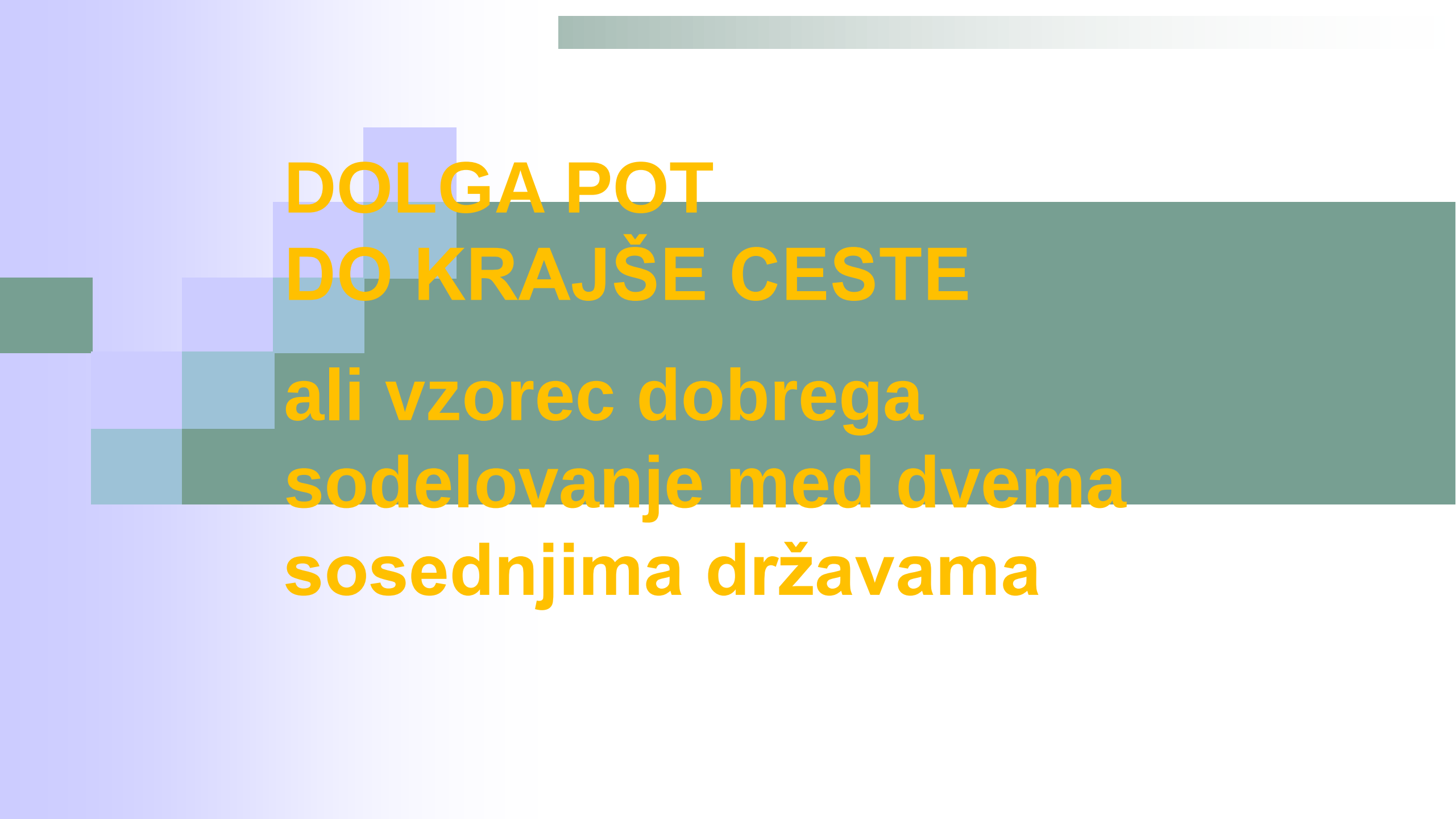
danes

Sabotinska cesta

Briška cesta

Osimska cesta





**DOLGA POT
DO KRAJŠE CESTE**
**ali vzorec dobrega
sodelovanja med dvema
sosednjima državama**

