



REPUBLIKA
SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA
OKOLJE IN PROSTOR

MINISTRSTVO ZA
INFRASTRUKTURO

Številka: 350-08-42/2005-MOP-1186
Datum: 30. 3. 2022

Zadeva: **Državni prostorski načrt za HC na odseku Koper – Dragonja - stališča do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve, ki je potekala v času od 20. oktobra do 21. novembra 2016**

Zveza: **Stališča do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve, ki je potekala v času od 20. oktobra do 21. novembra 2016 – delna stališča – 1. del (št. 350-08-42/2005-MOP/1066 z dne 29. 5. 2018)**

Pobudnik: Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet

Investitor in naročnik: DARS d.d. Ljubljana

Koordinator: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

Izdelovalec: ZUM d.o.o. Maribor

Gradivo, ki je bilo razgrnjeno v času javne razgrnitve:

- osnutek Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja, ki ga je pod številko projekta 7068 septembra 2016 izdelal ZUM d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: osnutek DPN);
- strokovne podlage, na katerih temelji osnutek DPN;
- povzetek za javnost.

Javna razgrnitev in javne obravnave:

Gradivo je bilo javno razgrnjeno od 20. oktobra do 21. novembra 2016 v prostorih:

- Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, Ljubljana;
 - Mestne občine Koper, Verdijeva ulica 10, Koper;
 - Občine Izola, Postojnska ulica 3, Izola;
 - Občine Piran, Tartinijev trg 2, Piran;
- ter na spletnih straneh:
- Ministrstva za okolje in prostor (pod »delovna področja/prostorski načrti/državni prostorski načrti/javne razgrnitve in seznaitve«);
 - Ministrstva za infrastrukturo (pod »pomembne povezave/aktualno/državni prostorski načrti«);
 - Mestne občine Koper,
 - Občine Izola in
 - Občine Piran.

V sklopu javne razgrnitve so potekale javne obravnave:

- 7. novembra 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, Senčna pot 8 a, Portorož;
- 7. novembra 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, Korte 44,
- 8. novembra 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, Verdijeva ulica 3, Koper.

Postopek v povezavi z javno razgrnitvijo:

V času javne razgrnitve in na javnih obravnavah so bile podane pripombe in predlogi na razgrnjeno gradivo. Pripombe in predlogi so bili podani v pisni obliki po pošti, po elektronski pošti ter ustno na javni obravnavi.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja ter Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet skupaj z izdelovalcem državnega prostorskega načrta, investitorjem in izdelovalci strokovnih podlag v skladu z Zakonom o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2, v nadaljnjem besedilu ZUPUDPP) preučita vse prispele pripombe in predloge ter do njih zavzameta stališča.

Na podlagi sprejetih oz. usklajenih stališč do pripomb in predlogov javnosti ter občin se v nadaljevanju idejne rešitve smiselno dopolnijo in upoštevajo pri izdelavi predloga državnega prostorskega načrta.

V sklopu priprave stališč sta Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja ter Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet sprejela **Stališča do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve, ki je potekala v času od 20. oktobra do 21. novembra 2016 – delna stališča – 1. Del (št. 350-08-42/2005-MOP/1066 z dne 29. 5. 2018)**, ki predstavlja sestavni del celotnih stališč do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve.

Stališče se nanaša na pripombo Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov RS (v nadaljevanju SKZGRS, pripomba, prejeta po elektronski pošti, dne 18. 11. 2016, vhodni dokument št. 350-08-42/2005-MOP/921), ki je podal pripombe na predlagane lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla. SKZGRS je v dopisu št. 4780-84/2016-4-SOR z dne 23. 2. 2017 predlagal več možnih lokacij, med drugim tudi območje kamnoloma Griža. Vse predloge je investitor preučil v elaboratu "Pregled lokacij za vnos viškov zemljine v tla po predlogu Sklada kmetijskih zemljišč, DPN HC Koper - Dragonja" (PNZ d.o.o., št. projekta: 11-0445, julij 2017), iz katerega izhaja, da je izmed predlaganih lokacij lokacija

neaktivnega kamnoloma Griža (v koncesiji) izredno primerna in ugodna za odlaganje viškov izkopnega materiala, ki bo nastal ob gradnji HC Koper - Dragonja. Za podrobnejšo analizo te lokacije je bila izdelana idejna zasnova "Dodatna lokacija odlaganja viškov materialov Kamnolom Griža" (PNZ d.o.o., št. proj. 11-0445, januar 2018).

Navedeno območje kamnoloma Griža se je nahajalo izven območja DPN za HC Koper-Dragonja. Da bi se lahko preverila oz. zagotovila izvedljivost predlagane prostorske ureditve, je bilo potrebno za to območje pridobiti smernice in podatke nosilcev urejanja prostora. Z namenom vključitve območja kamnoloma Griža v območje DPN za HC Koper – Dragonja sta Ministrstvo za okolje in prostor Direktorat za prostor, graditev in stanovanja ter Ministrstvo za infrastrukturo Direktorat za kopenski promet sprejela stališče, da se območje kamnoloma Griža vključi v območje DPN.

Pri stališčih na pripombe se navajajo naslednji zakonski in podzakonski predpisi ter pravilniki:

- **Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor** (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2),
- **Zakon o prostorskem načrtovanju** (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3),
- **Zakon o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z graditvijo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji** (Uradni list RS, št. 35/95 in 80/10 – ZUPUDPP),
- **Zakon o urejanju prostora** (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr., 58/03 – ZZK-1, 33/07 – ZPNačrt, 108/09 – ZGO-1C, 80/10 – ZUPUDPP in 61/17 – ZUreP-2),
- **Zakon o urejanju prostora** (Uradni list RS, št. 61/17, 199/21 – ZUreP-3 in 20/22 – odl. US),
- **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),
- **Zakon o varstvu okolja** (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIUROKOE in 158/20),
- **Zakon o kmetijskih zemljiščih** (Uradni list RS, št. 71/11 – uradno prečiščeno besedilo, 58/12, 27/16, 27/17 – ZKme-1D in 79/17),
- **Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije** (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3),
- **Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ** (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- **Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta** (Uradni list RS, št. 106/11, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3),
- **Pravilnik o projektiranju cest** (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1 in 36/18)
- **Pravilnik o ekološki pridelavi in predelavi kmetijskih pridelkov oziroma živil** (Uradni list RS, št. 72/18 in 17/19 – popr.).

Seznam kratic uporabljenih v stališčih:

- AC: avtocesta,
- ARSO: Agencija Republike Slovenije za okolje,
- BS: bencinski servis,
- CI: civilna iniciativa
- CPVO: celovita presoja vplivov na okolje,
- DPN: državni prostorski načrt,
- DRSl: Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
- EŠD: evidenčna številka dediščine,
- HC: hitra cesta,
- IDP: idejni projekt,
- MKGP: Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano,
- MMP: mednarodni mejni prehod,
- MOK: Mestna občina Koper,
- MOP: Ministrstvo za okolje in prostor,
- MZI: Ministrstvo za infrastrukturo,

- NPP: normalni prečni profil,
- NUP: nosilci urejanja prostora,
- PGD: projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja,
- PLDP: povprečni letni dnevni promet,
- PVO: poročilo o vplivih na okolje,
- RS: Republika Slovenija,
- SPRS: Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije
- UEM: Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ
- ZPNačrt: Zakon o prostorskem načrtovanju
- ZUDVGA: Zakon o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z graditvijo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji
- ZUPUDPP: Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor
- ZUreP-1: Zakon o urejanju prostora
- ZUreP-2: Zakon o urejanju prostora
- ZVKDS: Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije.

VSEBINA:

I. MNENJA, PREDLOGI IN PRIPOMBE OBČIN	1
II. PREDLOGI IN PRIPOMBE, KI SE NANAŠAJO NA DRUGAČEN POTEK HC KOPER–DRAGONJA	46
III. PRIPOMBE, KI SE NANAŠAJO NA ŠTUDIJO VARIANT	91
IV. PREDLOGI IN PRIPOMBE, KI SE NANAŠAJO NA DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT	93
IV.1 Pripombe na traso HC	93
IV.2 Predlogi in pripombe na vpliv načrtovane ceste na vodne vire	131
IV.3 Predlogi in pripombe na lokacije viškov zemeljskega izkopa	160
IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami	166
V. DRUGI PREDLOGI IN PRIPOMBE	167

I. Mnenja, predlogi in pripombe občin

Uvodno pojasnilo:

V času po javni razgrnitvi so se vsi predlogi in pripombe tangiranih občin preverjale in uskaljevale z njihovimi predstavniki.

Na sestanku, ki je potekal na MZL dne 14. 3. 2019, so bili MO Koper predstavljeni rezultati preveritev njihovih pripomb in predlogov. MO Koper je vsa pojasnila sprejela z razumevanjem, odprto je ostalo le vprašanje oz. zahteva, na kateri je MO Koper vztrajala - izvedba pokritega vkopa oz. nadkritja trase HC na poteku mimo naselja Šalara. V nadaljevanju usklajevanj so bile rešitve nadkritja večkrat predstavljene in s strani MO Koper dokončno potrjene na sestanku, ki je potekal na DARS dne 22. 7. 2021 (glej tudi stališče 1.2).

Na sestanku, ki je potekal na MZL dne 3. 10. 2019, so bili Občini Piran in Občini Izola predstavljeni rezultati preveritev njihovih pripomb in predlogov.

V nadaljevanju usklajevanj so bile dodatne preveritve možnosti nadkritja trase pri naselju Dragonja večkrat predstavljene. Predlog stališča do te pripombe je bil dokončno usklajen z Občino Piran na sestanku, ki je potekal na DARS dne 20. 7. 2021. (glej tudi stališče 3.22)

1. MOK, dopis št. 3505-26/2007 z dne 18. 11. 2016 (956), dopis št. 3505-26/2007 z dne 8. 12. 2016 in javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977-10921-01 z dne 9. 11. 2016

Stališče, pripombe in predlogi Mestne občine Koper na razgrnjen osnutek Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja

1.1 Stališče MOK

Mestna občina Koper se zavzema za različico trase pod Baredi, saj vključuje že zgrajeni predor Markovec. V koprski občini prebivalci oziroma lokalne skupnosti nasprotujejo predlaganemu predlogu DPN Koper Dragonja in se zavzemajo za alternativno traso pod Baredi.

Stališče 1.1:

Predlog se ne upošteva, v nadaljevanju je podana obrazložitev.

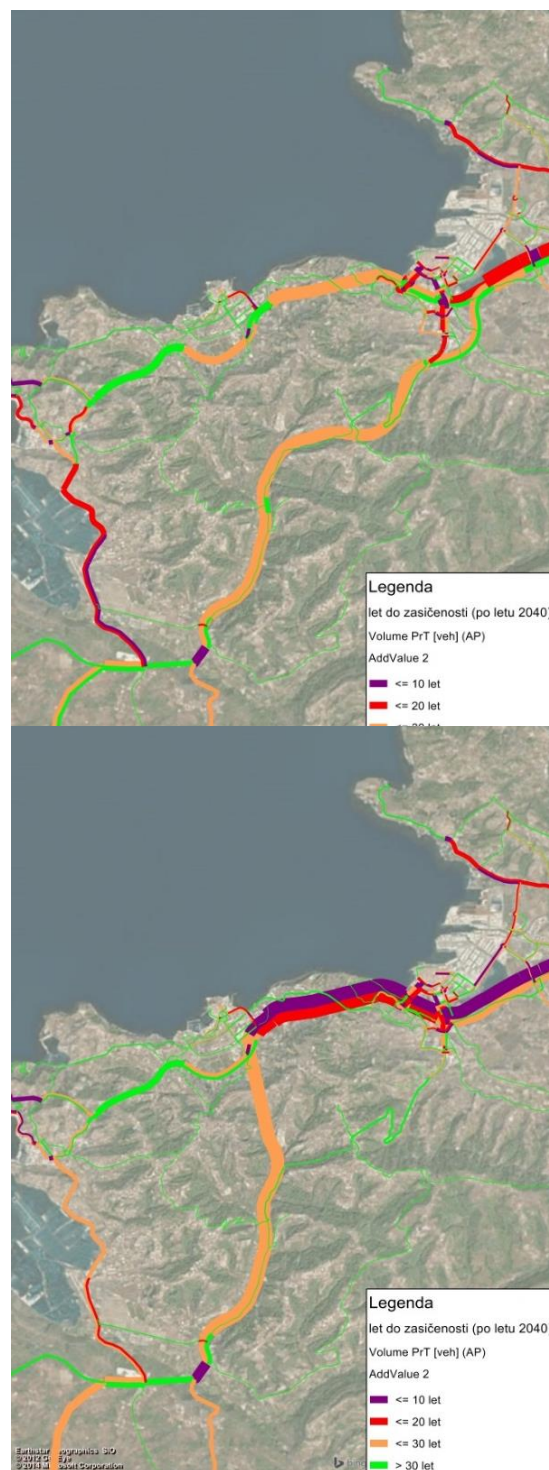
Iz dosedanjih prometnih analiz prometnih razmer na obali izhaja, da sta za ustrezno odvijanje prometa na obali potrebni tako HC Jagodje–Lucija kot tudi šestpasovna AC med Bertoki in Koprom. Osnovni koncept reševanja prometne problematike na obali predvideva povezavo Škofije–Koper–Izola–Piran, ki služi kot medmestna povezava za lokalni promet ter povezavo Koper–Dragonja, ki služi tranzitnemu prometu v smeri Hrvaške.

Osnovni koncept brez HC Jagodje–Lucija ne izpolnjuje cilja ustrezne notranje povezanosti, saj bi bila zmogljivost odseka Izola–Valeta na svoji zgornji meji oziroma celo presežena tudi v primeru izgradnje odseka Izola–Baredi. Že danes je na odseku Izola–Valeta maksimalna konica v petek popoldne v sezoni praktično enaka povprečni, kar kaže na to, da je dosežena kapaciteta samega odseka, saj gre za 1.200 vozil na uro in v vsako smer.

V primeru izvedbe alternativne variante Izola–Baredi (v nadaljevanju varianta Baredi) bi količine prometa na odseku Koper – Izola skozi predor Markovec

preseгла 4.000 vozil/uro in smer, kar presega kapaciteto predora Markovec, ki znaša 3.900 vozil/uro in smer, in sicer bistveno prej (ob optimistični stopnji rast prometa lahko že v 10 letih po izgradnji odseka) kot pri obstoječem prometnem konceptu, ki upošteva gradnjo HC Koper–Dragonja. Ob preseženi kapaciteti bi bilo treba predor Markovec ciklično zapirati, kar pomeni, da bi se promet v času turistične sezone začel seliti nazaj na G1 Koper–Dragonja in na regionalno ter lokalno omrežje.

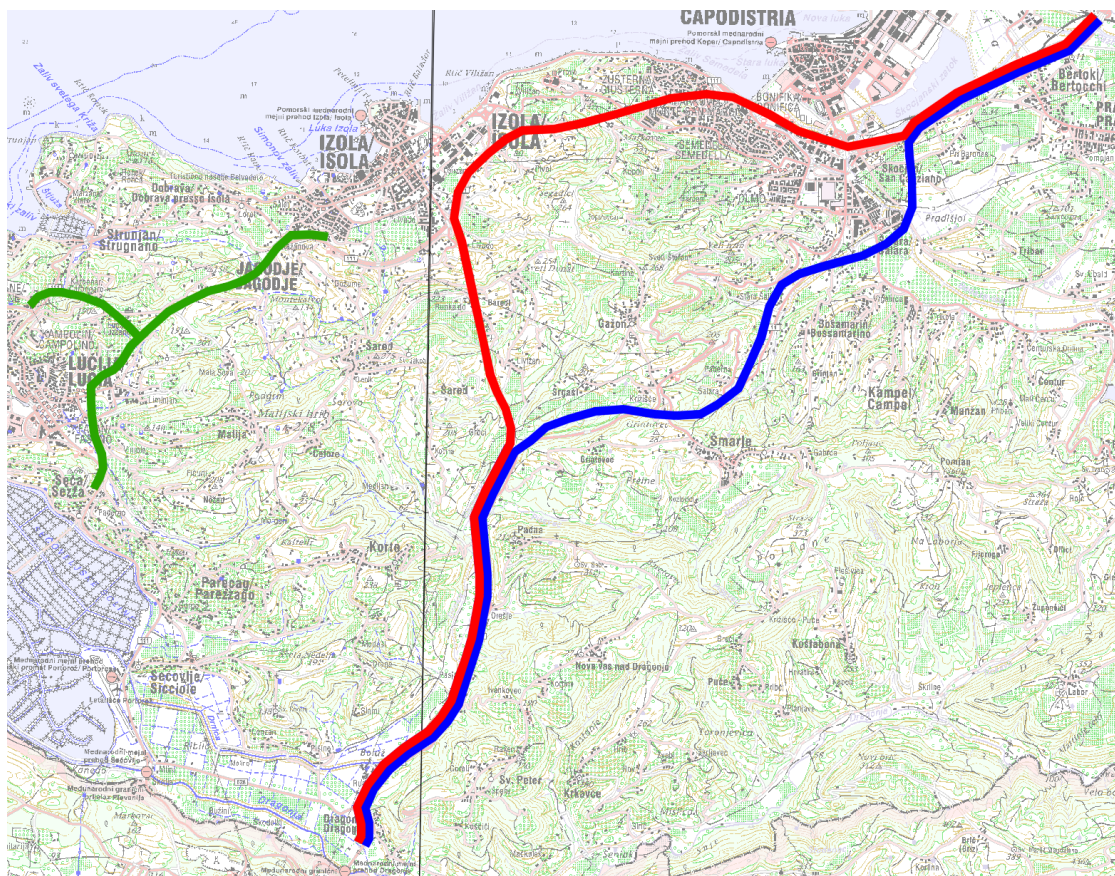
Na spodnji sliki je primerjava prostih kapacitet za obstoječi prometni koncept (HC Koper-Dragonja) in alternativni koncept (HC Izola-Baredi). Razvidno je, da bi npr. ob 1,5% rasti prometa bila dosežena in presežena zmogljivost predora Markovec že v 10 letih. Pri tem je potrebno upoštevati, da se je v času od izdelave strokovnih podlag zaradi zaprtja obalne ceste mimo Žusterne za motorni promet in zaradi spremembe vinjetnega sistema (za predor Markovec ni potrebna vinjeta) obremenitev predora Markovec še povečala.



Slika 1: Primerjava prostih kapacitet za prihodnje prometne obremenitve na omrežju z alternativno različico Izola-Baredi (desno), leto 2040 (1,5% letna rast prometa; vijolična barva do 10 let do zasičenja kapacitete odseka, rdeča do 20 let, oranžna do 30 let in zelena nad 30 let.

Z vidika predora Markovec je alternativni potek HC Izola-Baredi kritičen, ker se v predoru združita oba glavna prometna tokova (proti Dragonji in proti Sečovljam). Poleg tega je bilo ugotovljeno, da se HC Koper–Dragonja (obstoječi koncept) lahko gradi fazno, pri čemer bi prva faza (obvoznica Salara) takoj razbremenila prebivalce Kopra in bi jo bilo zato smiselno zgraditi najprej.

V času priprave predmetnih stališč se bodo novelirali prometni podatki (obremenitve), ki bodo upoštevani v nadaljnjih fazah načrtovanja.



Slika 2: Skica preverjenih potekov omrežja hitrih cest na območju slovenske Istre (modro - obstoječi potek HC Koper - Dragonja, rdeče – alternativni potek HC Koper - Dragonja, zeleno – HC Izola - Jagodje - Lucija). (Vir: Skica 2, Preveritve predloga alternativne rešitve hitre ceste Izola–Baredi–Dragonja (PNZ, št. projekta 15-0535, 12-1521, december 2015).

Iz preveritve predloga alternativne rešitve hitre ceste Izola–Baredi–Dragonja (PNZ, št. projekta 15-0535, 12-1521, december 2015) izhaja, da je predlagana varianta Baredi ustrežnejša od predlagane rešitve iz DPN v naslednjih vsebinah:

- krajša dolžina trase, ob dejstvu, da je HC do Izole že zgrajena (varianta Baredi je dolžine 9,840 km od Izole do MMP Dragonja, z DPN načrtovana trasa HC Koper–Dragonja je dolžine 13,300 km od razcepa Škocjan do MMP Dragonja),
- manj zemeljskih del (viškov materiala) kot posledica krajše trase (380.000 m³ po predlagani varianti Baredi in 1.421.00 m³ po načrtovani trasi iz DPN),
- do zasičenosti predora Markovec bi bil s prostorskega in okoljskega vidika sicer nekoliko bolj smislen potek variante Baredi, saj do takrat ne bo prihajalo do novih posegov v poselitvena območja, zaradi poteka v predoru pod Baredi pa je poseg v posamezne prvine prostora in okolja majhen. Varianta sicer posega v robni del območja kulturne dediščine Izola – Kulturna krajina Izolski amfiteater (EŠD 9761), vendar je ocenjeno, da je manjši poseg v formalno varovano območje kulturne krajine bolj ustrezen kot izrazito večji poseg v kulturno krajino vzdolž doline Pjažentina.

Predlagana varianta Baredi je neustrezna z naslednjih vidikov:

- prometna varnost: problematika prekratkih medsebojnih oddaljenosti predora Markovec, predora pod Baredi, priključka Izola ter razcepa Izola*. Zaradi neposredne bližine predora Baredi in razcepa Izola bodo nastale konfliktne točke na območju portala predora Baredi, saj se bo v neposredni bližini zaključil pospeševalni pas iz razcepa Izola. Vozniki, ki se do konca pospeševalnega pasu ne bodo vključili na HC, bodo morali skoraj povsem

ustaviti svoje vozilo in se nato vključiti na HC z zelo majhno hitrostjo. Pri omejitvi hitrosti 100 km/h na HC je tak manever lahko zelo problematičen in nevaren. Ugotovljeno je bilo, da ne bo možno upoštevati tehničnih smernic o večnivojskih priključkih in vozliščih, ki definirajo minimalne razdalje med priključki in razcepi. Pri varianti Baredi bi bila namreč razdalja med razcepom Izola in priključkom Izola premajhna, zato so nekatere dolžine pasov za prepletanje vozil prekratke, kar bo pri manevru, kot je prepletanje dveh smeri, neugodno vplivalo na prometno varnost obeh prepletajočih prometnih tokov kot tudi na tok na glavni smeri. Zaradi premajhne medsebojne oddaljenosti predorov, priključka in razcepa, bo problematično tudi označevanje pri vodenju prometnih ciljev.

**Detajlna obrazložitev:*

Odsek med zahodnim portalom predora Markovec in severnim portalom predora Baredi je dolg cca 2500 m.

V tak odsek je možno umestiti največ en priključek, to je obstoječi priključek Izola.

V primeru variante Baredi bi bil v ta odsek umeščen še dodaten razcep, ki cepi obstoječo štiripasovnico skozi Markovec na dve štiripasovnici, in sicer obstoječo proti Jagodju in predvideno (z varianto Baredi) proti Dragonji.

Pravila stroke v zvezi z načrtovanjem priključkov in razcepov imajo osnovo v prometni varnosti to je: uporabniku (vozniku) zagotoviti ustrezno dolžino (čas glede na predpisano hitrost), da se varno odloči za manever spremembe smeri. Ob tem je treba voznikom zagotoviti tudi ustrezno signalizacijo, ki je pogojena z nivojem (kategorijo) ceste in skladno s pravili stroke razporejena na ustreznih razmakih, ki pa v tem primeru niso zagotovljeni.

Normalna razdalja med priključki/razcepi je več kot 3.000 m, pod določenimi pogoji se sicer lahko zmanjša na 2.700 m.

Ob razdalji, manjši od 2.700 m, je treba urediti »skupno vozlišče« in s servisnimi cestami ločiti manevre spreminjanja smeri in hitrosti od glavnega prometnega toka.

Obravnavani odsek bi bil zamejen z dvema portaloma predorov Markovec in Baredi, Pri umeščanju priključka in razcepa v ta odsek, to je med portala dveh predorov, so ključna ovira prekratke razdalje za vključevanje pred vstopom v predor, ki ne zagotavljajo prometne varnosti. V tem primeru lahko prihaja do ustavitve vozil pred predorom, zaradi teh do večjih zastojev ali celo naletov oz trčenj.

Predlog Baredi je v s tega vidika neprimeren.

- **prometni vidik: mešanje prometnih tokov, in sicer glavne tranzitne smeri iz AC križa proti istrskemu ipsilonu, ki naj bi potekal po HC H5 in regionalnega prometa, ki naj bi potekal po obalni HC H6, na odseku od razcepa Srmin do razcepa Izola. Varianta Baredi ne sledi usmeritvam iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (ReNPR30), (UR. I. RS št. 75/16 in 90/21) o zmanjševanju in blaženju vplivov na okolje na območju Markovca. V prometnem smislu se poslabšajo tudi razmere, in sicer predvsem na odseku Koper–Izola, kjer gostota priključkov tako na koprski kot na izolski strani predora Markovec onemogoča učinkovit potek tranzitnega prometa na glavni smeri Koper–Izola–MMP Dragonja.**
- **prostorski in okoljski vidik: Po zasičenosti predora Markovec predstavlja izbira variante Baredi tveganje glede vplivov na prostor in okolje. Upoštevajoč rast in kasnejšo preusmeritev prometa nazaj na Šmarsko cesto ter posledično dolgoročno izgradnjo obvoznice Šalara po trasi iz DPN, je po letu 2040 pričakovati povečane vplive na poselitev in bivalna okolja tudi vzdolž Semele, Škocjana, Nove Šalare, Stare Šalare in Paderne.**

Razlika v investicijah med obema različicama potekov je manj kot 15% (pri obeh različicah je upoštevana nova HC Jagodje–Lucija). Opozoriti je potrebno, da alternativni potek sicer ni bil obravnavan na enaki ravni obdelave kot rešitev, ki je obravnavana v sklopu osnutka DPN, vseeno pa je ocenjeno, da sta obe varianti v primerljivem cenovnem rangi.

Potrebno je poudariti, da tudi sam postopek umeščanja trase ne poteka na način, da bi se kot alternativa eni trasi lahko v vsakem trenutku dodala druga trasa.

Zakonodaja s področja prostorskega načrtovanja določa hierahijo prostorskih aktov ter določa da morajo biti vsi prostorski akti skladni s hierahično višjim prostorskim aktom.

Umestitev trase HC Koper–Dragonja v prostor je skladna z veljavnimi strateškimi dokumenti, Strategijo razvoja prometa v RS (sprejela Vlada RS dne 29. 7. 2015) in SPRS. Oba ključna strateška dokumenta, ki opredeljujeta trenutno načrtovano traso HC, sta pripravljena na podlagi obsežnih strokovnih podlag s področja prometne infrastrukture, prometne ekonomike, prostorskega razvoja, vplivov na okolje in drugih relevantnih študij. SPRS v zvezi z omrežjem cest na obalnem območju določa: "Na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezujejo cestne povezave čezmejnega pomena od Trsta preko Škofij do Kopra in preko Dragonje naprej proti Bujam" ter "Somestje Koper–Izola–Piran se navezuje na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena z ustreznimi navezovalnimi cestami.". Predlagana alternativna varianta ne izpolnjuje zahteve po povezavi Pirana, vključno s Portorožem in Lucijo, v somestje Koper–Izola–Piran.

Povezavo somestja Koper–Izola–Piran vzpostavljajo odseka HC Koper–Izola in Izola–Jagodje, ki sta zgrajena, in odsek HC Jagodje–Lucija, za katerega je sprejeta uredba o DPN in ki predstavlja zadnji del obalne HC oz. povezave somestja Koper–Izola–Piran.

Predvidoma bi bila potrebna sprememba in dopolnitev DPN za HC Jagodje–Lucija. Za ta odsek sicer že potekajo odkupi zemljišč. V primeru, da se ta del trase opusti, bi to predstavljalo dodatne finančne in pravne posledice, ki bi jih bilo potrebno upoštevati pri oceni variante pod Baredi.

Za HC Koper–Dragonja je Vlada je 3. 1. 2013 potrdila predlog najustreznejše variante, na podlagi katere se nadaljuje podrobnejše načrtovanje. Nov predlog predstavlja varianto, ki že zaradi poteka dela trase po popolnoma drugem območju ne more šteti kot "optimizacija obstoječe trase". Tudi če bi alternativna trasa izpolnjevala enake izhodiščne cilje glede prometnih tokov, bi bilo potrebno ponovno pričeti postopek priprave DPN za HC do Dragonja, od podaje nove pobude, pridobitve smernic za novo območje, do izdelave študije variant in postopka CPVO. Šele po opravljenem vrednotenju variant, ki se zaključi s predlogom najustreznejše variante in po pridobitvi odločbe o sprejemljivosti vplivov plana na okolje, bi lahko Vlada RS sprejela odločitev o najustreznejši varianti.

1.2 Predlogi izboljšav za optimizacijo rešitev (utemeljitev)

Na podlagi strokovne podlage »Preveritev osnutka Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja s predlogi optimizacije« (PS Prostor d.o.o., št. naloge NG/059-2016, november 2016) so predlagane naslednje izboljšave kot optimizacija rešitev osnutka Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (v nadaljevanju: DPN).

Za obravnavani odsek hitre ceste po ozemlju mestne občine Koper je predlagana etapna izvedba, in sicer:

- 1. Etapa »ODSEK Razcep Bivje–Priključek Šalara« s podetapo 1.a »Križišče Slavček«;
- 2. Etapa »Predor Šmarje«.

Z etapno izvedbo se lahko ločeno in postopno pristopa k razreševanju (zatečene in bodoče) prostorske, okoljske in prometne problematike.

V 1. Etapi se prednostno razrešuje najbolj kritična območja in odseke, ki so:

- odsek preko Vangannelske doline mimo Šalare z ukinitvijo oskrbne postaje in avtocestne baze v Šalari;
- priključek Šalara;
- priključek Bertoki in
- križišče Slavček.

V 2. Etapi se predlaga nadaljevanje izgradnje od priključka Šalara naprej proti predoru Šmarje. Predlagana je sprememba trase hitre ceste s podaljšanjem predora na koprski strani.

1. Etapa »ODSEK Razcep Bivje–Priključek Šalara«

Predlagana 1. Etapa obsega odsek hitre ceste od razcepa Bivje, mimo Bertokov in Škocjana do predvidenega priključka Šalara z dodatno etapo 1.a, ki predlaga razširitev območja DPN na širše območje križišča Slavček v Kopru. V okviru 1. Etape so vključeni predlogi izboljšav in rešitve, s katerimi se prioriteto razrešuje problematika prometa na kritičnih območjih poteka hitre ceste skozi primestno in urbano območje Kopra. Predlagane so sledeče izboljšave:

- pokriti vkop Šalara,
- ukinitvev oskrbne postaje Šalara in avtocestne baze v Šalari,
- spremenjen priključek Šalara,
- spremenjen priključek Bertoki (na javni obravnavi se je v sklopu te spremembe predlagala tudi umestitev enostranskega bencinskega servisa na površine zahodno od priključka Bertoki med HC in glavno železniško progo Divača–Koper, ki je dostopen z obeh smeri – premik bencinskega servisa Bertoki na severno stran HC),
- križišče Slavček – Koprška vrata,
- predlaga se prestavitev oskrbnega bencinskega servisa Bandel na mejni prehod Dragonja.

Realizacija odsek na območju 1. Etape od obstoječega razcepa Srmin do priključka Šalara, vključno v predlaganimi izboljšavami prioriteto razrešuje ključno obstoječo in predvideno prometno in prostorsko problematiko širšega obravnavanega območja Bertokov in Kopra:

- z izvedbo predlagane etape hitre ceste se razbremenijo mestni prometni sistem tranzitnega prometa proti hrvaški Istri;
- izboljšave priključka Bertoki upoštevajo predvideno razširitev Bertoške vpadnice in ustreznejšo rešitev; upoštevajoč prometne tokove in sestavo prometa ter kompleksnost prometnega vozlišča (križanje različnih nivojev cest, križanje Bertoške vpadnice s kolesarko potjo Parenzana in železnico);
- minimalizirajo se okoljski vplivi hitre ceste na naravno in bivalno okolje in na kmetijska zemljišča;
- izboljšajo se prometne razmere na širšem območju Šalare (brez prepletanja lokalnega in tranzitnega prometa, izboljšana dostopnost) in omogočeni so kakovostni pogoji za urbani razvoj.

S predlagano razširitvijo območja DPN na območje priključka Slavček v Kopru se aktivno pristopi k razreševanju zatečene problematike tega križišča, njegove umeščenosti in učinkov v kontaktnem prostoru: predlagana rešitev razreši problematiko prometnega vozlišča, prepletanja prometnih tokov v različnih smereh in različnih nivojev prometa (lokalni in tranzitni promet) ter predlaga celovito urbanistično ureditev širšega območja, ki umesti križišče v urbano strukturo tako, da se formira kakovostni urbani motiv »Koprška vrata«.

2. Etapa »Predor Šmarje«

Na odseku od priključka Šalara naprej v smeri proti Dragonji se predlaga spremenjen potek trase hitre ceste, in sicer s krajšim vodenjem po terenu in spremenjenim potekom predora Šmarje, ki se zaključi v izhodni točki predora Šmarje po osnutku DPN. Odsek predstavlja 2. Etapo izvedbe, ki glede na prometno problematiko mesta Koper ni kritično in se lahko izvede v srednjeročnem obdobju.

Skupna dolžina ceste se z predlogom spremenjenega poteka skrajša za 400 m, z vodenjem v tunelu se izognemo velikim gradbenim posegom na površini in večini rušitev ter seveda okoljskim in prostorskim vplivom in učinkom, ki jih prinese poseg. Z gradnjo predora je večina okoljskih učinkov omejena na čas gradnje, v fazi obratovanja pa so vplivi in učinki minimalizirani.

S predlagano izvedbo daljšega predora Šmarje se:

- skrajša vodenje trase po razgibanem terenu, ki pogojuje zahtevne gradbeno-tehnične posege – vkope in useke, podporne zidove, nasipe, viadukte;
- ohranja obstoječe objekte in kmetijske površine;
- ohranja obstoječo strukturo in funkcionalnost prostora, ki omogoča dolgoročno urbano sanacijo v smislu zgoščanja poselitve;
- ohranja obstoječo vidno podobo prostora brez velikih gradbenih posegov (podporni zidovi, useki, viadukti ipd.);
- preprečijo oziroma bistveno omejijo neugodni učinki in vplivi ceste in prometa na okolje (omejitev hrupa, omejitev svetlobnega osveževanja, emisije plinov, še posebej ob upoštevanju neugodne naravne konfiguracije terena – to je ozka, zatrepna dolina potoka Pjažentin).

Stališče 1.2:

Predlogi se delno upoštevajo.

Predlogi MOK so bili preučeni, skladno z ugotovitvami preveritev so oblikovana stališča podana v nadaljevanju. Na podlagi teh stališč se bodo po potrebi smiselno dopolnile vse strokovne podlage za DPN, ki bodo osnova za pripravo dopolnitev osnutka DPN oz. predloga DPN.

Faznost gradnje je določena z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30, Ur. list RS, št. 75/16 in 90/21), in sicer sta predvideni dve fazi:

- ***1. faza: od priključka Sermin do priključka Šalara (obvoznica Šalara) in***
- ***2. faza: od priključka Šalara do MMP Dragonja.***

Etapnost gradnje je definirana tudi z uredbo o DPN, kjer je v 44. členu navedeno, da se prostorske ureditve lahko izvajajo posamezno, ali sočasno po naslednjih etapah:

- ***posamezni odseki HC z ureditvijo obcestnega prostora,***
- ***deviacije,***
- ***spremljajoči in drugi objekti na trasi HC in deviacijah,***
- ***posamezne lokacije viškov izkopa,***
- ***novogradnje, predstavitev, razširitve in druge prilagoditve objektov gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra,***
- ***izvedba ustreznih okoljevarstvenih ukrepov v skladu z rezultati monitoringa, predstavljati pa morajo zaključene funkcionalne celote.***

Pokriti vkop Šalara

Predlog se smiselno upošteva.

Z osnutkom DPN načrtovana trasa HC poteka med km 2.660 in km 2.980 v pokritem vkopu Škocjan dolžine 320 m, v nadaljevanju pa se spusti na ravnino Pradišjola, Vanganelskega in Šalarskega polja, kjer poteka na 2 do 3 m visokem nasipu.

Predlog MOK predvideva enako tlorisno vodenje trase HC od km 2.640 do km 5.000, kot je predvideno z osnutkom DPN. Za zagotovitev predlaganega poteka trase v pokritem vkopu pod nivojem terena v Vanganelški dolini je treba znižati niveleto na širšem območju. Niveleta se mora znižati že v pokritem vkopu Škocjan, zaradi česar se vkop na južni strani podaljša za 180 m. V nadaljevanju je treba s traso na ustrezni višini prečkati regulirano strugo Badaševce ter jo nato spustiti pod nivo terena v Vanganelški dolini. Spuščanje trase se izvede deloma v odprtem vkopu, deloma v pokritem vkopu (od km 3.530 do km 4.600 trasa poteka v 1100 m dolgem pokritem vkopu). Na koncu odseka je treba traso ponovno dvigniti zaradi premeščanja potoka Pjažentin in načrtovanega priključka Šalara. Na območju predlaganega pokritega vkopa Šalara poteka niveleta trase HC na koti od –0,5 do –3,7 m, torej pod koto morske gladine, kar pomeni, da je treba načrtovati odvodnjavanje pokritega vkopa s prečrpavanjem. Oba portala predlaganega pokritega vkopa Šalara je treba ščititi pred poplavnimi vodami Pradišjola, Badaševce in Pjažentina, in sicer z nasipi in betonskimi zidovi ustrezne višine. Nad predlaganim delom pokritega vkopa je treba predvideti prezračevanje. Ocenjeno je, da je potrebna višina konstrukcije predlaganega pokritega vkopa Šalara od 7 do 8 m. Glede na predvideno niveleto trase HC bo na ravnini Vanganelskega polja vrh nasipa nad pokritim vkopom segal približno 2 m nad nivo okoliškega terena.

Na podlagi zgoraj opisanega predloga MOK je bila v letu 2017 izdelana Idejna zasnova preveritve izvedbe pokritega vkopa Šalara pod nivojem terena (HC Koper–Dragonja, Ureditev zadrževalnega bazena Pradisjol ob pokritem vkopu Šalara, št. 4-17/08-1, februar 2017, ki jo je izdelal SPIT d.o.o., Nova Gorica). Izdelana projektna dokumentacija je bila posredovana na Direkcijo RS za vode (DRSV) s prošnjo, da se do predlagane rešitve opredelijo. DRSV je izdala negativno mnenje za izvedbo pokritega vkopa Šalara pod nivojem terena (št. 35001-711/2016-14 z dne 28. 3. 2017).

Na podlagi usklajevanja z MOK je investitor pristopil k preveritvi možnosti nadkritja trase, pri čemer se obdrži tlorisni in niveletni potek trase, kot je predviden v osnutku DPN. Izdelan je bil elaborat »Pokriti vkop Šalara – predlagana rešitev prostorske ureditve hitre ceste na odseku od pokritega vkopa Škocjan do priključka Šalara« (ZUM, PRONIZ, AQUARIUS, junij 2019).

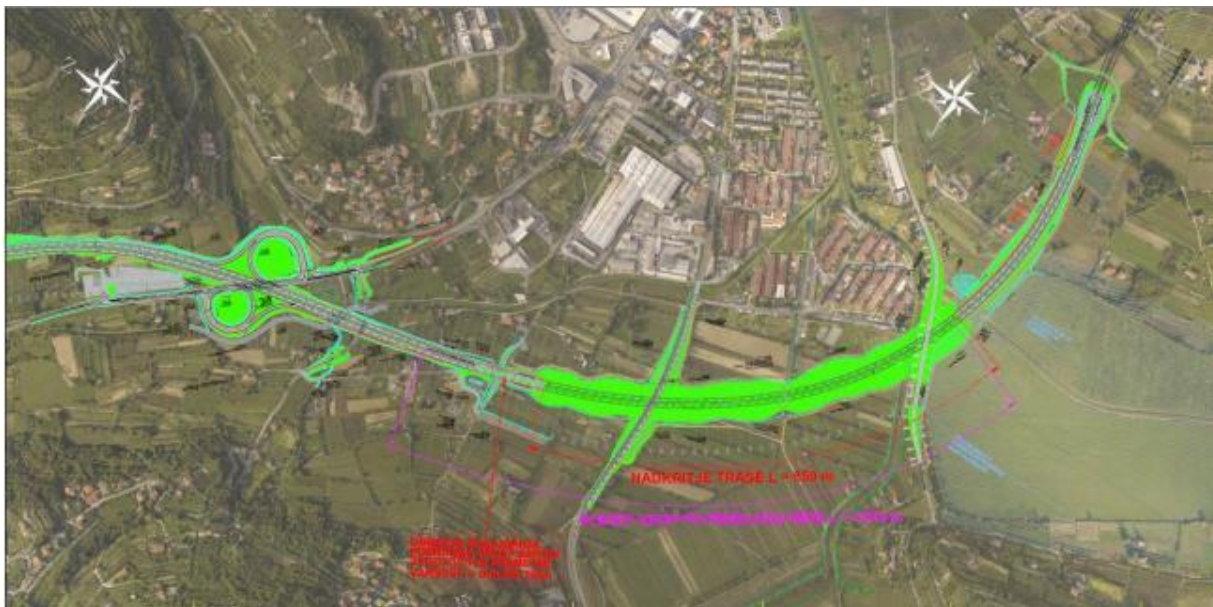
Na podlagi izdelanih strokovnih podlag je bila izvedena tudi uskladitev rešitev HC (potek v nadkritju) z rešitvami načrtovanega zadrževalnika Pradisjol. V ta namen je bilo izdelano naslednje gradivo: »Hidrološko hidravlična študija za pripravo DPN za HC Koper–Dragonja – Hidrološka analiza« (IZVO-R d. o. o. in HEK s. p.; št. elaborata 11/2019-HS; Ljubljana, avgust 2020, maj 2021) in »Hidravlična preverba vodomernih postaj na Dragonji, Drnici, Badaševici in Rižani (IZVO-R, d. o. o., št. projekta: L93-VP/19, avgust 2020, april, maj 2021) ter »Idejna zasnova zadrževalnika Pradisjol v MO Koper« (IZVO-R, d. o. o. št. proj. L93-2/19, Ljubljana, oktober 2020, april 2021).

Predlagana rešitev je bila junija 2021 usklajena in potrjena s strani DRSV, terna sestanku dne 22. 7. 2021 (zabeležka DARS št. 7.0.1./2021-DPN-108-ArK-227 z dne 2. 8. 2021) usklajena z MOK.

V nadaljevanju podajamo opis predlagane in z DRSV in MOK usklajene rešitve:

- **izvedba nadkritja trase med km 3+510 in km 4+360, v dolžini 850 m,**
- **višina nadkritja je od 9 do 11 m od kote raščenege terena,**
- **nosilna konstrukcija: zaprta škatla temeljena na pilotih,**
- **prezračevanje: prezračevalni jaški na vsakih 50 m,**
- **zaledne vode se odvajajo preko dveh kanalov, ki potekata pod nadkritjem trase Šalara s prepusti v km 3+880 in 4+300,**

- deviacija 1-4 lokalne ceste LC 177 170 (Tribanska cesta) prečka HC v km 3+584 na nivoju nadkritja trase. V območju prelivnega objekta Badaševce v zadrževalnik Pradisjol se predvidi viadukt dolžine 57 m,
- deviacija 1-5 lokalne ceste LC 177 140 (Šalara–Vanganel) prečka HC v km 4+139 na nivoju nadkritja trase,
- deviacija 1-7 poljske poti v km 4+450 se izvede s podvozom pod HC,
- na portalnih območjih nadkritja se predvidi ustrezne protihrupne ukrepe,
- usklajene rešitve HC in zadrževalnika Pradisjol.



Slika 3: Pokriti vkop Šalare (Vir: Predstavitev MOK z dne 22.7.2021)

V nadaljnjih fazah načrtovanja se izdela strokovna podlaga, s katero se preveri vpliv nadkritja trase na mikroklimo na območju Šalare.

Ukinitev spremljajočega objekta (oskrbne postaje) Šalare in AC baze v Šalari

Predlog MOK se delno upošteva.

- **Na podlagi pripomb in predlogov z javne razgrnitve se v predlog DPN vključi le obojestranski spremljajoči objekt Bandel, in sicer na lokaciji kot je bila v razgrnjenem osnutku DPN.**

Umestitev lokacij in opremljenost spremljajočih objektov na HC sta bili preučeni v študiji *Spremljajoči objekti na primorskem kraku avtocest (RC Planiranje, št. nal. 2007-6, oktober 1995, avgust 2000)* in v *Celostni študiji spremljajočih objektov ob avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji (Bevk arhitekti, št. nal. 2007-6, april 2009)*. Iz študije *RC Planiranje* izhaja postavitve manjšega spremljajočega objekta s poudarjeno turistično funkcijo na oddaljenosti 1–2 km od državne meje z Republiko Hrvaško ter večjega spremljajočega objekta na oddaljenosti 10–15 km od državne meje. Glede na to, da je bila predvidena lokacija manjšega spremljajočega objekta v območju naselja Dragonja in v vplivnem območju MMP Dragonja, je bila v nadaljevanju predlagana prestavitev spremljajočega objekta (počivališča) naprej ob trasi HC v smeri Kopra na lokacijo Bandel.

Rezultati navedene študije so bili povzeti v vse nadaljnje faze in korake priprave strokovnih podlag in preveritev, okoljskih presoj in vrednotenj ter priprave prostorskega akta.

Na podlagi proučitve vseh pripomb in predlogov z javne razgrnitve je bilo ugotovljeno, da lokacija obojestranskega spremljajočega objekta Bandel ustrezno zagotavlja servis uporabnikom na odseku HC Koper–Dragonja, zato se bo v predlog DPN vključila le rešitev spremljajočega objekta na lokaciji Bandel.

- *Lokacija AC baze ob priključku Šalara se ohrani. Predlog za prestavitev AC baze se ne upošteva.*

Načrtovana izpostava glavne AC baze Kozina v Šalari je potrebna za vzdrževanje načrtovanih in že zgrajenih obalnih AC in HC (HC Škofije–Sermin–Koper–Izola–Jagodje–Lucija in HC Koper–Dragonja, v skupni dolžini približno 38 km). Predhodno je bilo preverjenih več možnih lokacij na območju priključka Šalara, ki omogoča neposredni dostop do HC. Lokacija je bila izbrana v sodelovanju z bodočim upravljavcem HC in njegovimi vzdrževalnimi službami, ob upoštevanju pogojev glede potrebnega obsega prostorov in dostopnosti baze ter na način, da omogoča hitro posredovanje ob izrednih dogodkih.

Ta lokacija je bila predvidena že v fazi gradiva za pridobitev dopolnjenih smernic, zato so z njo seznanjeni tudi vsi pristojni nosilci urejanja prostora, med katerimi je tudi Mestna Občina Koper. Iz pridobljenih dopolnjenih smernic nosilcev urejanja prostora na predlagano lokacijo AC baze ni bilo pripomb oziroma nasprotovanj.

Izvedba stalne izpostave AC baze Kozina na lokaciji obstoječe začasne izpostave AC baze Kozina v gospodarski coni Srmin ni možna. Stalna izpostava AC baze Kozina bo izvajala zadolžitve rednega vzdrževanja vseh, obstoječih in bodočih, odsekov državnih cest na obali v upravljanju DARS. Z izgradnjo novih odsekov cest se bodo povečale potrebe po kadrih, mehanizaciji in skladiščnih površinah za kar bo potrebna bistveno večja funkcionalna površina, kot je trenutno predvidena za začasno izpostavo AC baze Kozina v gospodarski coni Srmin, kjer širitev skladno z bodočimi potrebami ni možna. Stalna izpostava AC baze Kozina v Šalari je v idejni zasnovi dimenzionirana na končnih 41 km ceste. V skladu s podatki vzdrževalne službe je namreč za zagotavljanje baze v takšnem obsegu treba zagotoviti prostor s površino ca. 10.000 m². Trenutno se začasna baza v Srminu nahaja na površini ca. 3.600 m² in v prostoru, ki ne dovoljuje tako velike širitve.

Priključek Šalara

Predlog se ne upošteva.

Na območju priključka Šalara se ohranja lokacija AC baze. V nadaljevanju je podana obrazložitev.

Predlagani spremenjeni priključek Šalara je lociran na enaki stacionaži, kot v osnutku DPN. Predlagana oblika je spremenjena iz poldeteljice v modificirano severno in južno krožišče, ki sta med seboj povezani pod HC.

Z vidika prometne varnosti in prometnega vodenja predlagana rešitev ni ustrezna, ker se HC direktno navezuje na lokalne poti. Pri oblikovanju priključkov na HC je namreč potrebno stremeti k temu, da so le-ti uporabniku enostavno razumljivi ter, da pri vozniku nikoli ne prihaja do dvoma v katero smer mora zapeljati. Lokalne poti je vedno smiselno na prometno mrežo priključevati podrejeno, in sicer najprej na glavno cesto in nato preko glavne ceste na HC. Predlagano priključevanje

lokalnih poti na sistem krožišč je po mnenju stroke z vidika prometne varnosti preveč zapletena rešitev, brez jasne oz. lahko razumljive prometne ureditve.

Glede na število priključnih krakov v predlagani rešitvi je ugotovljeno, da bi morala biti krožišča načrtovana in izvedena z večjimi radiji, zaradi zagotavljanja zadostnega razmika med posameznimi priključki, njihovega označevanja ter ustrezne preglednosti.

Predlagani priključni krak iz smeri Dragonje posega v območje načrtovane AC baze, zaradi česar bi jo bilo potrebno nekoliko prestaviti.

Glede na zgoraj navedeno je ugotovljeno, da je priključek v obliki poldeteljice, ki je načrtovan z osnutkom DPN, ustrenejša rešitev predvsem s prometno varnostnega vidika, zato predloga MOK ni mogoče upoštevati.

Priključek Bertoki

Predlog se delno upošteva.

V osnutku DPN so upoštevane rešitve priključka Bertoki z navezavo na dvopasovno Bertoško vpadnico. Glede na to, da se načrtuje razširitev Bertoške vpadnice v štiripasovnico, bodo rešitve v nadaljnjih fazah priprave DPN usklajene.

Predlog, ki se nanaša na umestitev enostranskega bencinskega servisa Bertoki se ne upošteva.

Bencinski servis Bertoki s spremljajočimi ureditvami je bil načrtovan skladno z veljavno Uredbo o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje. Načrtovane ureditve niso izvedene. Zaradi nasprotovanja lokalne skupnosti in Mestne občine Koper izgradnji bencinskega servisa Bertoki je na Ministrstvu za infrastrukturo potekalo več usklajevalnih sestankov. Dogovorjeno je bilo, da investitor navezave Luke Koper na avtocestno omrežje (DARS) ne bo načrtoval nadaljevanja aktivnosti za gradnjo bencinskega servisa Bertoki na lokaciji, določeni v uredbi o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper.

DARS pa je preveril možnost nove lokacije bencinskega servisa na trasi HC Koper–Dragonja, za katero poteka postopek priprave DPN, in sicer na način, da bo ta prevzel vlogo bencinskega servisa Bertoki, zaradi katere je bil načrtovan v državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje. Po preveritvi je bilo ugotovljeno, da glede na razdalje med posameznimi bencinskimi servisi zadošča umestitev v DPN načrtovanega spremljajočega objekta na lokaciji Bandel.

Navezava na območje BS Bertoki, načrtovanega z veljavno Uredbo o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje, se na podlagi sprejetih stališč do pripomb v dopolnjenem osnutku in predlogu DPN za HC Koper–Dragonja ne bo več načrtovala.

Priključek Slavček

Predlog se ne upošteva.

Predlog se ne nanaša na ureditve, predvidene s predmetnim DPN.

Spremljajoči objekt (oskrbni BS) – predlagana prestavitev oskrbnega bencinskega servisa Bandel na mejni prehod Dragonja

Predlog se ne upošteva.

Premik BS Bandel na območje mejnega prehoda Dragonja ni možen. Obojestranski spremljajoči objekt Bandel ostaja na isti lokaciji kot je bil v razgrnjenem osnutku DPN.

Predor Šmarje

Predlog se ne upošteva.

Predlagana trasa je na odseku od km 5.000 do km 9.730 odmaknjena od trase iz osnutka DPN v smeri proti severu za približno 390 m. Dolžina predlagane trase znaša 4380 m, kar je 350 m manj od trase iz osnutka DPN.

Predlagana trasa MOK je za približno 350 m krajša. V predlaganem predoru je predviden vzdolžni nagib 3%, kar presega največji dovoljeni nagib 1,5 %, ki je zakonsko predpisan za predore daljše od 1000 m (Uredba o tehničnih normativih in pogojih za projektiranje cestnih predorov v RS, Ur. list RS, št. 48/06, 54/09 in 109/10 – ZCes-1; v nadaljevanju Uredba). Po Uredbi bi se predor po predlogu MOK namreč uvrstil v dolge predore (nad 1000 m), za katere so določene osnovne geometrijske karakteristike, med drugim tudi vzdolžni nagib predora za katerega se priporoča, da v dolgih predorih ne preseže 1,5%, zaželeno je celo 1%.

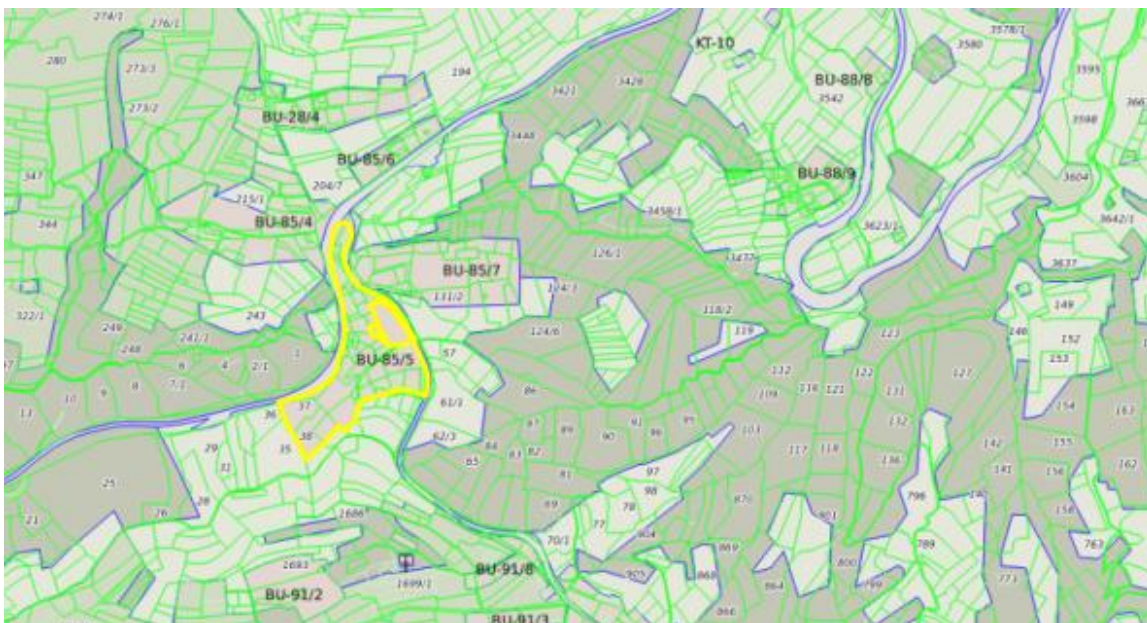
Glede na navedeno se predlog v nadaljevanju ni preučeval.

Ugotovljeno je bilo tudi, da so ocenjeni stroški predlagane variante MOK, kljub manjšemu številu viaduktov, bistveno višji, in sicer predvsem zaradi daljših predorskih cevi (po grobi oceni takšno podaljšanje predora podraži investicijo za približno 30 mio EUR).

MOK je predlagal predor Šmarje in ohranitev obstoječe podobe prostora in raba tal med Paderno in Staro Šalaro. Po pregledu dejanske rabe (MKGP, 2017) je ugotovljeno, da na območju trase predvidene z DPN, na tem odseku večinoma ni strnjenih obdelovalnih kmetijskih površin (njiv). Izjemoma so njive le okrog Stare Šalare na območju predvidenega viadukta Stara Šalara 1, pod katerim bo raba prostora tudi po zaključku gradbenih del ohranjena. Nekje na tem delu bi bil tudi portal predora, ki ga je predlagal MOK, tako bi bil vpliv na obdelovalna kmetijska zemljišča približno enak.

Predlagana trasa poteka pod zazidanimi in nezazidanimi funkcionalnimi površinami naselja Srgaši (BU-85/5, BU-85/7), medtem ko se jim z osnutkom DPN načrtovana trasa v celoti izogne. Obe rešitvi (MOK in DPN) izven naselja Srgaši potekata pretežno po kmetijskih zemljiščih, gozdu in v manjši meri po stavbnih zemljiščih razpršene poselitve, zato ta prostor ne predstavlja območja, v katerem bi bile primerne urbane sanacije v smislu zgoščanja poselitve, skladno z veljavno politiko in strategijo urejanja prostora v RS

Izsek iz GIS pregledovalnika – MOK:



(vir: GIS pregledovalnik - MO Koper, 6. 4. 2017)

Po osnutku DPN bo na odseku med priključkom Šalara in predorom Šmarje najbolj izpostavljena stanovanjska pozidava na območju pod viaduktom Stara Šalara, vendar bodo okoljski vplivi nove HC ob izvedbi predvidenih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje izpostavljenosti urbanega okolja majhni. Na tem območju je po osnutku DPN predvidena izvedba daljše protihrupne ograje in nasipa (skupaj približno 685 m). V nadaljevanju proti predoru Šmarje je trasa vkopana v pobočje, zato bodo vplivi prisotni le na območju vzhodno od ceste, kjer pa je gostota pozidave majhna. Po predlagani varianti MOK bi bili vplivi na okolje v osrednjem delu predora Šmarje zaradi daljšega poteka v predoru manjši. Zaradi večjih vplivov na okolje glede na rešitve iz osnutka DPN v začetnem delu trase pred predorom Šmarje (kjer se varianta MOK neposredno približa stavbam Šalara 8–10) pa bi bili po oceni potrebni dodatni ukrepi za zmanjšanje vplivov na bivalno okolje.

1.3 Predlogi razširitve ureditvenega območja DPN

V skladu z 51. členom z uveljavitvijo te Uredbe prenehajo veljati določila ostalih državnih in občinskih prostorskih aktov le na območju, ki ga ureja predlagan osnutek državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja.

Poleg prostorskih in prometnih predlogov izboljšav predlaganih ureditev, predstavljenih in utemeljenih v predhodnih točkah, Mestna občina Koper v območju urejanja z DPN predlaga vključitev naslednjih parcel/delov parcel v k.o. Bertoki: 6327/1, 6359, 6013, 6337/1, 6337/2, 6337/3, 6339/1, 6339/2, 908/1, 908/2, 909/9, 909/6, 909/5, 909/4, 909/7, 909/8, 914/2, 915, 916, 913/17, 913/2, 910, 917/1, 917/2, 918/1, 918/3, 918/2, 919/2, 914/1, 919/1, 5554/1, 5554/2, 5893, 5892/2, 5892/3, 5890/1, 5892/4, 6006/4, 6006/5, načrtovanega bencinskega servisa Bertoki v sklopu DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. list RS, št. 79/04, 109/04 in 33/071), ter predlagana ureditev celotnega območja križišča Slavček – Koprška vrata.

Glede na podano pobudo krajanov ter občine za bencinski servis Bertoki – DLN za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. list RS, št. 79/04, 109/04 in 33/071), da se to območje ureja s OPPN, se območje vključi v območje urejanja s DPN Koper–

Dragonja in dopolni uredba za to območje ter določi namenska raba, skladna z našo pobudo ter dopolni 51. člen z določilom, da se bo to območje urejalo z OPPN.

Stališče 1.3:

Pripomba se ne upošteva.

Na območju DPN se načrtuje tiste ureditve, ki so potrebne za izgradnjo in obratovanje načrtovane prostorske ureditve državnega pomena, skupaj z vsemi ukrepi, potrebnimi za preprečitev negativnih vplivov na okolje.

Prostorske ureditve, za načrtovanje katerih je pristojna občina, se načrtujejo z občinskimi prostorskimi akti.

Skladno z 82. členom ZUreP-2 lahko MOK na območju DPN načrtuje prostorske ureditve iz svoje pristojnosti po predhodni uskladitvi z investitorjem oz. upravljavcem načrtovane prostorske ureditve ter pod pogojem, da s tem soglaša Vlada RS.

1.4 Ostalo

Mestna občina Koper je v okviru javne razgrnitve podala prostorske in prometne predloge izboljšav, ki naj se smiselno vključijo v vse sestavne dele DPN.

Priloge:

- strokovna podlaga »Preveritev osnutka Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja s predlogi optimizacije«,
- strokovna izhodišča za pripravo OPPN Bertoki Lazaret.

Stališče 1.4:

Pripomba se smiselno upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Predlogi sprememb in optimizacije osnutka Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor, št. d. nal. NG/059-2016, november 2016)

1. Uvod – namen in predmet naloge

Umestitev in izvedba hitre ceste pomeni za prostor kakor tudi za njegove prebivalce in uporabnike velik poseg s pomembnimi vplivi in učinki na podobo, delovanje in uporabo prostora, kakor tudi življenje v njem.

Mestna občina Koper je za potrebe priprave predlogov in pripomb na javno razgrnjen osnutek državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (v nadaljevanju: DPN) naročila strokovno preveritev razgrnjenih rešitev s predlogi alternativnih rešitev in izboljšav v smislu optimizacije poteka trase, njenih posameznih elementov in prometno-tehničnih rešitev.

Strokovna preveritev je vključevala analizo in vrednotenje rešitev z vidika prostorskega in urbanega razvoja, strateškega prometnega načrtovanja, prometno-tehničnega vidika, krajinskega in okoljskega vidika. Na podlagi rezultatov preveritve je multidisciplinarna skupina strokovnjakov oblikovala alternativne rešitve izboljšav (sprememb in dopolnitev), ki so v nadaljevanju tudi strokovno utemeljene in obrazložene.

Strokovna podlaga se je tako v analitičnem delu kakor pri predlogih rešitev osredotočila na obravnavo odseka hitre ceste na območju Mestne občine Koper ob upoštevanju vplivov in povezav v širšem prostoru. Analiza in nadaljnja optimizacija rešitev izhaja iz dobrega poznavanja prostorske in siceršnje problematike konkretnega prostora in lokalne skupnosti, naravnih in ustvarjenih danosti in omejitev prostora ter njegovih razvojnih potencialov.

Končni rezultat strokovne podlage so predlogi za optimizacijo, in sicer so predstavljene izboljšave na naslednjih območjih/odsekih:

1. Priključek Bertoki
2. Šalara
3. Predlog ukinitve oskrbne postaje Šalara in avtocestne baze
4. Priključek Šalara
5. Predor Šmarje
6. Predlog razširitve območja DPN - Križišče Slavček – Koprška vrata
7. Predlog razširitve območja DPN - lokacija Bertoki

Predlagane alternativne rešitve so rezultat dela multidisciplinarne ekspertne skupine – prometnih načrtovalcev in inženirjev nizkih gradenj za področje prometne infrastrukture, prostorskih načrtovalcev, urbanistov in krajinske arhitekture v sodelovanju s predstavniki strokovnih služb Mestne občine Koper.

2. Predstavitev alternativnih rešitev

1.5 (2.1) Priključek Bertoki

Predvidena je razširitev nadvoza Bertoki čez hitro cesto, tako da bo po njem lahko potekala štiripasovnica z ločilnim pasom ter kolesarska steza in obojestranski hodnik za pešce (Bertoška vpadnica). Skupna širina nadvoza se bo tako povečala s 15 m na 22 m. nadvoz bo potrebno tudi podaljšati, da bo lahko pod njim potekala predvidena šestpasovna hitra cesta. Iz istega razloga bo potrebno razširiti tudi nadvoz preko železnice, poleg tega pa ga bo potrebno oblikovati tako, da bo lahko nanj deloma segalo tudi predvideno krožno križišče severnega dela priključka. Pod nadvozom bo morala poleg železnice potekati tudi predvidena daljinska kolesarska pot »Parenzana«.

Južni del priključka bo urejen kot turbo krožno križišče, delnega standardnega tipa s premerom med 46 m in 52 m.

Severni del priključka bo urejen kot turbo krožno križišče, standardno-jajčastega tipa s premerom med 46 m in 52 m. Pod vzhodnim krakom (priključek HC - H5, odsek 452) je predvidena izvedba podvoza za kolesarje in pešce širine 5 m ter dolžine 18 m.

Stališče 1.5:

Predlog se upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

1.6 (2.2) Šalara

Na območju preko Vanganelske doline se predlaga potek ceste v pokritem vkopu, in sicer v dolžini cca 1000 m, vključno z ukinitvijo oskrbne postaje Šalara in delno regulacijo reke

Badaševce. Cesta poteka v celoti pod terenom tako, da se na površini ohranjajo vse obstoječe komunikacije po prostoru.

Modifikacija trase se prične že v pokitem vkopu, kjer nekoliko zamaknemo teme vkopa ter zmanjšamo naklon spusta proti Vanganelski dolini (iz 4,9 % na 4 %). Iz tega razloga podaljšamo pokriti vkop za cca 30 m. predlagana varianta prečka Vanganelsko dolino na nasipu višine od 1,7 m do 3 m. po našem predlogu trasa poteka v pokitem vkopu. Iz tega razloga bo potrebno prestaviti strugo Badaševce proti dolini Pradišjol, kar pa sovпада s predlaganimi protipoplavnimi rešitvami na območju reke Badaševce; po izdelani študiji je predvideno, da bi se reka Badaševica v primeru večjih vod razlila po Pradišjolu.

Z okoljskega in prostorskega vidika se s predlagano rešitvijo pokritega vkopa dosežejo naslednji ugodni učinki:

- ne prekinjajo se obstoječe komunikacije v prostoru;
- ne ustvarja se fizične ločnice v prostoru;
- preprečijo oziroma bistveno se omejijo neugodni učinki in vplivi ceste in prometa na bivalno in delovno okolje (omejitev hrupa, omejitev svetlobnega osveževanja, emisije plinov);
- ohranja se celovitost vidne podobe prostora;
- omogočena je prostorska in funkcionalna kontinuiteta razvoja mesta.

Predlagana alternativna rešitev pokritega vkopa na obravnavanem območju Šalare in Vanganelške doline v konceptu urbanega razvoja jugovzhodnega dela mesta Koper postane del zelene poteze na stiku grajenega tkiva mesta in odprte krajine. Izvedba ceste v pokitem vkopu tako poleg bistvenega zmanjšanja oziroma preprečitve neposrednih okoljskih in funkcionalnih učinkov ceste prevzame še dodatno aktivno vlogo kot nosilec in soustvarjalec kakovosti in privlačnosti prostora (prostora ne degradira, ampak ga kvalitativno nadgradi!).

Stališče 1.6:

Predlog se smiselno upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

1.7 (2.3) Predlog ukinitve oskrbne postaje Šalara in avtocestne baze

Predlagana je ukinitve oskrbne postaje Šalara. Kompleks oskrbne postaje z bencinskim servisom zavzema veliko prostora, ki je na območju Šalare in Vanganelške doline pomemben tako za nadaljnji prostorski razvoj mesta kakor tudi z vidika ohranjanja najboljših kmetijskih zemljišč. Poleg tega je lokacija in zasnova načrtovane oskrbne postaje Šalara nezdružljiva s predlagano izvedbo pokritega vkopa Šalara (glej predhodno točko 2.2 in spremljajoče grafične prikaze).

V primeru, da je na obravnavanem odseku oskrbna postaja (bencinski servis) nujna, se predlaga lokacija na območju MMP Dragonja. V kolikor se izkaže, da v danih razmerah poseg ni izvedljiv, se predlaga lokacija Bandel, kjer je možno oskrbo postajo izvesti v 1. Etapi ne glede na dinamiko realizacije hitre ceste na odseku od priključka Šalara do MMP Dragonja.

Stališče 1.7:

Pripomba se delno upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

1.8 (2.4) Priključek Šalara

Predvidena je preureditev priključka v obliki romba s »turbo dog-bone« krožnim križiščem, ki bi se nahajal izvennivojsko pod hitro cesto Koper–Dragonja. Izvedba v obliki »romba s »turbo dog-bone« krožnima križiščema« predstavlja izboljšavo zaradi izboljšane prometne varnosti zaradi samih krožnih križišč, možnosti umestitve polno funkcionalnih dodatnih dveh krakov, nekoliko manjše porabe prostora ter lažje izvedbe gradnje hitre ceste po morebitnih etapah.

Preureditev zahteva izvedbo podvoza širine 25 m pod kotom 60° pod predvideno hitro cesto Koper–Dragonja v km 4.9 + 40.

»Turbo dog-bone« krožno križišče bi imelo obliko razpotegnjenega oziroma »stisnjenega« turbo krožnega križišča, razdalja med centroma krožnega vozišča bi znašala 160 m, medtem ko bi zunanja premera »turbo« polkrožnih vozišč znašala 60 m.

Glavna smer poteka po cesti Koper–Šmarje, ki je kategorizirana kot glavna cesta I. reda (G1–11/1062). Oblika »turbo dog-bone« krožnega križišča omogoča enostavno izvedbo polno funkcionalnih dodatnih dveh krakov. Tako bi z jugovzhodne strani omogočili direktno priključevanje občinske javne poti JP 677 350 »Šalara–Bošamarin–Grinjan–Šmarje«, s severovzhodne smeri pa poslovno-industrijsko cono na hitro cesto.

Tik za priključkom Šalara je predlagana ukinitve avtocestne baze oziroma trajna umestitev le-te na lokaciji v gospodarski coni Srmin, kjer je za njeno ureditev že predvideno zemljišče in velja izvedbeni prostorski načrt Zahodna gospodarska obrtna in razvojna cona SRMIN II. faza (Ur. l. RS, št. 63/2014).

Stališče 1.8:

Pripomba se ne upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

1.9 (2.5) Predor Šmarje

Na odseku od priključka Šalara naprej v smeri proti Dragonji se predlaga spremenjen potek trase ceste, in sicer s krajšim vodenjem po terenu in spremenjenim potekom predora Šmarje, ki se zaključi v izhodni točki predora Šmarje po osnutku DPN.

Skupna dolžina ceste se z predlogom spremenjenega poteka skrajša za 400 m, z vodenjem v tunelu se izognemo velikim gradbenim posegom na površini in večini rušitev ter seveda okoljskim in prostorskim vplivom in učinkom, ki jih prinese poseg. Z gradnjo predora je večina okoljskih učinkov omejena na čas gradnje, v fazi obratovanja pa so vplivi in učinki minimalizirani.

Dolžina predora je odvisna od uporabljenega naklona. Predpisi določajo največji naklon za predore te dolžine 1,5 %. V tem primeru znaša dolžina predora cca 2.800 m. V kolikor uporabimo iste parametre kot v izvedenem predoru Kastalec (max nagib 2,5 %), se dolžina predora zmanjša na 2.250 m.

S predlagano izvedbo daljšega predora Šmarje se:

- skrajša vodenje trase po razgibanem terenu, ki pogojuje zahtevne gradbeno-tehnične posege – vkope in useke, podporne zidove, nasipe, viadukte;
- ohranja obstoječe objekte in kmetijske površine;
- ohranja obstoječo strukturo in funkcionalnost prostora, ki omogoča dolgoročno urbano sanacijo v smislu zgoščanja poselitve;

- ohranja obstoječo vidno podobo prostora brez velikih gradbenih posegov (podporni zidovi, useki, viadukti ipd.);
- preprečijo oziroma bistveno omejijo neugodni učinki in vplivi ceste in prometa na okolje (omejitev hrupa, omejitev svetlobnega osveževanja, emisije plinov, še posebej ob upoštevanju neugodne naravne konfiguracije terena – to je ozka, zatrepna dolina potoka Pjažentin).

*Tabela 1: Primerjalna tabela gradbenih posegov na odseku priključek Šalara – zaključek predora Šmarje**

	Osnutek DPN	Predlog alternativne rešitve – predor Šmarje
Skupna dolžina odseka priključek Šalara – zaključek predora Šmarje	3.580 m, od tega cca: - 1.300 m predora, - 470 m viadukta, - 680 enostranskega useka (skupno 2.450 m zahtevnih gradbenih posegov)	3.180 m (400 m krajša trasa), od tega cca: - 2.250 m predora, - 200 m viadukta (skupno 2.400 m zahtevnih gradbenih posegov)
Gradbeni posegi	- 4 viadukti (pari) v skupni dolžini 936 m, - dvocevni predor (dolžini predorski cevi 1.420 m in 1.205 m), - obsežni useki in nasipi, podporni zidovi, regulacije vodotokov, deviacije prometnic ipd.	- dvocevni predor skupne dolžine 2.250 m, - 1 viadukt (par) v dolžini 412 m
Rušitve	62 (24 večjih in 28 manjših – pomožnih)	3 objekti (od teh 2 pomožna) (vsi objekti so tudi med predvidenimi rušitvami osnutka DPN)

*Opomba: Številčni podatki v tabeli so aproksimativni, pridobljeni na podlagi dostopnih gradiv, in služijo zgolj za okvirno orientacijo.

Stališče 1.9:

Predlog se ne upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

1.10 (2.6) Predlog razširitve območja DPN Križišče Slavček - Koprška vrata

Dodatno se predlaga razširitev območja DPN še na širše območje križišča Slavček v Kopru. Tu je v obstoječem stanju osrednje cestno vozlišče v mestu - izvennivojsko križišče, kjer se križajo prometni tokovi iz različnih smeri, različnega hierarhičnega nivoja in vrste prometa:

- v smeri vzhod-zahod poteka obstoječa obalna hitra cesta, kjer se prepletata tranzitni in lokalni promet;
- v smeri sever-jug poteka osrednja mestna vpadnica (Šmarska cesta, Ljubljanska cesta), ki prav tako služi tranzitnemu in lokalnemu prometu.

S prometnega vidika je križišče prometno tehnično nepopolno in preobremenjeno, s tem sta zmanjšani razumljivost logike vodenja prometa in prometna varnost. Umeščenost v urbano tkivo mesta poleg tega pomeni fizično omejitev in neugodne okoljske vplive za kontaktni in širši vplivni prostor. Onemogočeni, omejeni oziroma oteženi so notranji mestni tokovi pešcev in kolesarjev, omejene so možnosti urbanih rab in ureditev v

kontaktnem prostoru. Poleg tega so za okolico obremenjujoči hrup in vibracije, emisije plinov ipd.

Z izgradnjo HC Koper–Dragonja bo križišče prometno razbremenjeno dela tranzitnega prometa (proti Hrvaški), ostale pa bodo težave zaradi poteka obalne hitre ceste neposredno skozi urbano tkivo mesta in prepletanje prometnih tokov. Zato je za ustrezno razrešitev prometne zasnove križišča, predvsem pa za njegovo prostorsko in funkcionalno vključitev v urbano tkivo mesta ter za omejitev neugodnih vplivov na okolje predlagana njegova celovita prometna in krajinsko-urbanistična preureditev.

Predvidena je preureditev v obliki romba s »turbo dog-bone« krožnim križiščem, ki bi se nahajal izvennivojsko pod obalno hitro cesto.

Preureditev zahteva izvedbo viadukta dolžine 840 m (razdalja med stebri okoli 40 m). Začel bi se pri pokopališču oziroma gokart stezi, končal pa pred uvozom na bencinski servis. S tem razponom bi omogočil izvedbo dvopasovnega krožnega križišča ter priključnih ramp z vzdolžnim sklonom do 5 %. »Turbo dog-bone« krožno križišče bi imelo obliko razpotegnjenega oziroma »stisnjenega« turbo krožnega križišča, razdalja med centroma krožnega vozišča bi znašala 180 m, medtem ko bi zunanja premera 2turbo« polkrožnih vozišč znašala 60 m.

Glavna smer poteka po osrednji mestni vpadnici, ki je kategorizirana kot glavna cesta I. reda (G1-11/1475).

Oblika »turbo dog-bone« krožnega križišča omogoča enostavno izvedbo polno funkcionalnih dodatnih dveh krakov. Tako bi s severovzhodne strani omogočili direktno priključevanje železniške in glavne avtobusne postaje ter trgovskega predela centra mesta, z jugozahodne smeri pa poslovne, industrijske ter trgovske cone na hitro cesto. S tem ukrepom bi prihranili precej poti vozil ter razbremenili bližnja križišča.

Dvig hitre ceste na viadukt bi omogočil tudi boljšo povezavo primestnih naselij s centrom, saj bi bilo mogoče izvesti novo cestno povezavo med krožnima križiščema pri železniški postaji ter pri pokopališču v dolžini 250 m ter med Prečno ulico in Ulico 15. Maja v dolžini 160 m.

S celovito prometno, urbanistično in krajinsko ureditvijo širšega območja se na novo formira prepoznavna urbana podoba pomembnega prometnega vozlišča, ki je hkrati tudi vstopna točka v mesto – Koprška vrata.

Osrednjo prometno funkcijo križišča se dopolni z grajenimi in krajinskimi elementi, s katerimi se celotno območje strukturno in funkcionalno vključi v tkivo mesta, predvsem pa tudi omogoči njegovo aktivno urbano rabo.

Stališče 1.10:

Predlog se ne upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

1.11 (2.7) Predlog razširitve območja DPN - lokacija Bertoki

Na območju Bertokov je z Uredbo o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. list RS, št. 79/04, 109/04 in 33/071-ZPNačrt) predviden bencinski servis za potrebe avtocestnega omrežja, ki pa je bil zaradi umestitve v neposredno bližino naselja za lokalno skupnost nesprejemljiv in je med krajani sprožil odločno zavrnitev. Zato se dodatno predlaga razširitev območja DPN na območje, ki je z veljavnim Državnim prostorskim načrtom za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje

namenjeno bencinskemu servisu Bertoki, in sicer tako, da se na tem območju namesto načrtovanega bencinskega servisa predvidijo ureditve skladno s programi Mestne občine Koper oziroma da se območje ureja z OPPN.

Stališče 1.11:

Predlog se ne upošteva.

Glej stališče 1.3 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

1.12 3. Učinki in vplivi predlagane trase HC Koper–Dragonja na mestno okolje in urbani razvoj mesta Koper

3.1 Opis predlaganega poteka trase s predvidenimi objekti in ureditvami

HC Koper–Dragonja na odseku mimo Kopra se prične s pokritim vkopom pri Škocjanu, v nadaljevanju se spusti proti Vanganelski dolini in v širokem loku prečka ravninski predel Šalare in se usmeri proti pobočjem stare Šalare in Paderne, kjer preide v predor. Na obravnavanem odseku mimo Kopra HC poteka deloma v pokritem vkopu, v delu preko Vanganelške doline in proti Paderni pa pretežno na dvignjenem nasipu, v manjši meri pa po terenu. Na obravnavanem odseku mimo Šalare je ob osnovni trasi ceste predvideno obojestransko počivališče z bencinskim servisom, pri križanju z obstoječo Šmarsko cesto pa dvostranski izvennivojski priključek Šalara v obliki trobente.

3.2 Opis obstoječega stanja in vizije urbanega razvoja širšega kontaktnega in vplivnega območja ob trasi HC

Širše območje Šalare predstavlja južni del mesta Koper, kjer se dopolnjujejo stanovanjska območja in proizvodna območja ter območja mešanih centralnih dejavnosti (trgovine in storitve, poslovni programi ipd.). Predlagana trasa HC poteka pretežno po nepozidanih kmetijskih površinah, vendar v neposredni bližini obstoječe pozidave, natančneje v oddaljenosti 25–130 m od obstoječe pozidave. Na območju Stare Šalare in naprej v dolini potoka Pjažentin trasa poteka v pobočjih, kjer se kmetijske površine dopolnjujejo z razpršeno poselitvijo.

V najožjem kontaktnem pasu ob cesti so tako poleg kmetijskih zemljišč še stanovanjska območja in poslovno-proizvodna cona. Na ravninskem predelu Vanganelške doline je obstoječa poselitev zgoščena in z jasneje opredeljenim robom, od katerega je trasa bolj ali manj odmaknjena (25–130 m). V pobočjih Stare Šalare pa se pojavlja razpršena poselitev, kateri se trasa HC težko prilagaja in umika, saj se poselitev ne pojavlja zgoščeno, poleg tega je struktura parcelacije razdrobljena, veliko je poljskih in dostopnih poti, ki jih trasa ceste prekine ipd.).

Mesto Koper ima vsled naravnih in ustvarjenih omejitev, kot so obalna lega, slabše nosilna tla Bonifike, pobočne lege Semedele, Markovca in Žusterne, naravni rezervat Škocjanski zatok in kompleks tovrnega pristanišča precej omejene možnosti prostorske širitve. Vizija prostorskega razvoja mesta Koper zato poudarja preusmeritev pritiskov urbanega razvoja iz ožjega priobalnega pasu v pas bližnjega zaledja. V tem kontekstu je širše območje Šalare in Vanganelške doline prioriteto območje za nadaljnji urbani razvoj mesta, saj je dejansko edino območje, kjer se mesto lahko organsko širi in tudi notranje razvija (z urbano prenovno in zgoščevanjem obstoječega urbanega tkiva). Poleg tega je območje dobro prometno dostopno, vzpostavljena je infrastrukturna opremljenost in ugodne so terenske danosti (ravninski teren, osončena pobočja). Območje Stare Šalare proti Paderni v dolini potoka Pjažentin z vidika prostorskega razvoja predstavlja potencialno območje širjenja oziroma zgoščevanja stanovanjske pozidave v neposrednem zaledju mesta (v smislu sanacije območja razpršene poselitve).

Širše območje Šalare je bilo v okviru vrste strokovnih podlag in študij za potrebe priprav strateških občinskih prostorskih aktov prepoznano kot območje zaokroževanja in dopolnjevanja obstoječih stanovanjskih predelov (območja Nad Dolinsko, Nad Šmarsko, Stara Šalara), reurbanizacije, zaokroževanja in širitve poslovnih con (kompleks Tomos, Cimos – Šalara, ob Šmarski cesti) ter umeščanja javnih mestnih zelenih površin (območje za rekreacijo) z vzpostavljanjem zelenih koridorjev v zaledni prostor Vanganelške doline, ki bi predstavljale smiselni prehod urbane strukture v odprto zaledno krajino.

3.3 Ocena možnih/pričakovanih učinkov in vplivov predlagane trase HC na možnosti urbanega razvoja mesta Koper

Umestitev hitre ceste v prostor pomeni velik poseg in spremembo v prostoru z vidika delovanja in rabe prostora, okoljskih vplivov in vidnih učinkov za obstoječe stanje, kakor tudi pomemben element (spodbujanja in omejevanja) prihodnjega prostorskega razvoja. Glede na predstavljena dejstva in razvojne vizije izpostavljamo naslednje možne ali pričakovane učinke in vplive predlagane HC z vidika rabe in kakovosti prostora in prostorskega razvoja:

+	NOV CESTNI PRIKLJUČEK (prikluček Šalara) omogoči neposredno dostopnost <u>območja in vključitev v daljinski sistem prometnic.</u> RAZBREMENITEV MESTNEGA CESTNEGA OMREŽJA TRANZITNEGA PROMETA.
-	NEUGODNI VPLIVI in POTENCIALNA NEVARNOST ZA NARAVNO IN BIVALNO OKOLJE: - Hrup zaradi prometa (cesta na nasipu še povečuje širjenje hrupa v okolje, v neposredni bližini in v vplivnem območju so obsežna obstoječa in predvidena stanovanjska območja); - Svetlobno obremenjevanje okolja; - Emisije plinov (še posebej v povezavi z naravnimi terenskimi specifikami in mikroklimatskimi pogoji (zaprta zatrepna dolina potoka Pjažentin proti Paderni, območje neprevetrenosti na Vanganelškem polju); - Velik vpliv na vidno podobo in krajinsko sliko (umestitev trase in postavitev ceste na dvignjen nasip ne upošteva morfologije terena in krajinske podobe, obsežen poseg v pobočja Stare Šalare z velikimi vkopi, viadukti, ki izrazito zarežejo in zaznamujejo podobo krajine ipd.). FIZIČNA IN OKOLJSKA OMEJITEV ZA URBANI RAZVOJ IN ŠIRITEV: - HC kot element z neugodnimi vplivi na okolje (hrup, svetlobno onesnaževanje, emisije plinov, vpliv na vidno podobo in krajinsko sliko), ki slabšajo naravno, bivalno in delovno okolje in pomenijo omejitve za načrtovanje rabe prostora; - Trasa HIC kot fizična ločnica in ovira v prostoru, ki ostro zareže v prostor in močno omeji ali onemogoči organsko rast, močno omeji prehodnost v prostoru, prekine ali omeji komunikacijske možnosti (primer poteka obstoječe obalne hitre ceste preko koprške bonifike, ki je ostra in trajna ločnica v strukturi mesta Koper in otežuje komunikacije in urbano rabo v pasu med središčem mesta Koper in Semedelo).
	HITRA CEST kot velik porabnik prostora: posega na kakovostna kmetijska zemljišča in območja za poselitev, ne dopušča večnamenskosti rabe in pomembno omejuje rabo prostora v kontaktnem prostoru.
	RUŠENJE OBSTOJEČIH OBJEKTOV in OHRANJANJE CELOVITOSTI IN FUNKCIONALNOSTI KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ: razdrobljena struktura kulturne krajine in poselitve na pobočjih Stare Šalare otežuje umestitev ceste s ciljem umikanja obstoječi poselitvi in kmetijskih površinam.

Stališče 1.12:

Izbrana trasa HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka HC na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih kompleksno ovrednotila z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter skupnega vrednotenja predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto, kar pa ne pomeni, da nima vplivov in učinkov na okolje ali da je ne bi bilo možno dodatno optimizirati.

V okviru študije variantnih rešitev so bili že v predhodnih analizah (analiza smernic) evidentirani določeni nesprejemljivi vplivi na okolje (na poselitvena območja Škocjana, na območju kmetijskih zemljišč Pradišjola in Vanganelške doline). Na podlagi tega je bila trasa optimizirana tako, da poteka bolj zahodno in bližje naselju Šalara z namenom zmanjšanja neugodnih vplivov na celovitost kmetijskih zemljišč, ob ohranjanju možnosti smiselne urbane zaokrožitve in izvedbi učinkovitih omilitvenih ukrepov za minimaliziranje okoljskih vplivov ceste na urbano okolje in kakovost bivanja (trasa HC kot urbani rob, možnost umestitve robnega zelenega pasu kot cone omilitvenih ukrepov ob HC ipd.).

Glej tudi stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

2. Občina Izola, dopis št. 354-173/2012 z dne 14. 11. 2016 (933)

V sklopu javne obravnave DPN hitra cesta Koper–Dragonja, podajamo naslednje pripombe:

- 2.1 V osnutku dokumenta ni upoštevan utemeljen predlog glede spremembe trase (lokacija tunel pod Baredi), zato vztrajamo in zahtevamo vnos take rešitve. Istrski župani so večkrat predlagali, da se trase spelje na lokaciji Izola–Bandelj–Dragonja, s tem predlogom se absolutno strinja tudi Občina Izola.

Stališče 2.1:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 2.2 Lokacija tunel pod Baredi je bolj ekonomična, primernejša in lažje izvedljiva opcija projekta ter omogoča bolj logično navezavo na HC Jagodje–Lucija. Je tudi bolj pretočna in varna, zato vztrajamo pri taki rešitvi.

Stališče 2.2:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 2.3 Predlagana trasa v osnutku grobo in obširno posega v kmetijska zemljišča in rodovitno kmetijsko zemljo, ki jo je v dolinah premalo. Taki posegi v kmetijska zemljišča so nesprejemljivi. Predvsem se s predlagano traso predvideva nesorazmerno veliko število rušitev, kateri se morate izogniti. Iz izkušenj vemo, da je iskanje nadomestnih zemljišč zelo težavno in sistemsko neustrezno urejeno (občine pri zagotavljanju primernih nadomestnih zemljišč nimajo ustrezne zakonske podlage).

Stališče 2.3:

Potek trase HC se zaradi predpisanih elementov, ki jih je treba upoštevati ob načrtovanju, žal ne uspe v celoti izogniti kmetijskim zemljiščem, ki se v pretežni meri nahajajo v dolinskem svetu. Kljub vsemu stroka ugotavlja, da je poseg ob doslednem upoštevanju omilitvenih ukrepov, v še sprejemljivih okvirjih. Januarja

2007 je bilo v teku postopka CPVO pripravljeno Okoljsko poročilo na trasi HC Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. 2007, št. projekta U/004-2006), v katerem je bila med drugim opravljena tudi presoja vplivov na kmetijska zemljišča za načrtovano traso, ki je bila izbrana kot najustreznejša. MKGP je dne 6. 2. 2007 izdalo mnenje (št. 352-142/2006/8) s katerim je ugotovilo, da so vplivi predlagane variante, ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, sprejemljivi.

Za rušitev je na celotni trasi predvidenih 33 stanovanjskih stavb, 3 poslovne stavbe ter 201 enostavni ali nezahtevni objekt. Od tega so v občini Izola za rušitev predvideni 4 enostavni ali nezahtevni objekti.

Glej tudi stališče 3.6 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 2.4 Ukine naj se izvedba vsaj enega bencinskega servisa, so pogosto načrtovani.

Stališče 2.4:

Pripomba se upošteva.

Na podlagi pripomb in predlogov z javne razgrnitve se v predlog DPN vključi le spremljajoči objekt Bandel.

- 2.5 Na območju izolskega podeželja je predvidena umestitev deponij. Deponije materiala naj se izkoristi na način, da se deponirani materiali izkoristijo kot vodni zadrževalniki, da se torej deponije istočasno izkoristijo za nove vodne vire.

Stališče 2.5:

Pripomba se ne upošteva. Predlagane ureditve ne morejo biti del ureditev predmetnega DPN.

Vse ureditve predvidene v osnutku DPN HC Koper–Dragonja so usklajene z mnenjem ARSO (št.: 35001-507/2015-5 z dne 14. 12. 2015).

Odvečen zemeljski material le v majhnem odstotku v kakovostnem smislu ustreza zahtevam materiala za izgradnjo zadrževalnikov (pregrada zadrževalnika). Sicer je gradnja zadrževalnikov izven vodnih in priobalnih zemljišč možna, vendar je s tehničnega stališča manj primerna, saj je v takšnem primeru količina odloženega materiala bistveno manjša na račun zagotovitve potrebnega volumna za zadrževanje vode, namenjene posebni rabi.

Po ureditvi deponij se lahko zadrževalniki načrtujejo skladno z 82. členom ZUreP-2 kot prostorska ureditev občinskega pomena. In sicer lahko občina na območju DPN načrtuje prostorske ureditve iz svoje pristojnosti po predhodni uskladitvi z upravljavcem z DPN načrtovane prostorske ureditve in pod pogojem, da s tem soglaša vlada.

Ob načrtovanju objektov za posebno rabo vode je treba dodatno dosledno slediti še določilom Zakona o vodah glede pridobitve vodne pravice.

- 2.6 Deponija 1 in 2 na Baredih naj se ukineta. Višja deponija v osnutku predvideva nasutje sloje materiala na lokaciji, kjer sploh ni grape, taka rešitve naj se ukine.

Stališče 2.6:

Vse deponije "Baredi" (1a, 1b, 2a in 2b) so predvidene kot nadvišanje terena, vendar pa se s skrbnim oblikovanjem reliefa ohranja obstoječa konfiguracija terena. Ohranjanje konfiguracije je tudi pogoj, ki izhaja iz smernic Ministrstva za kmetijstvo (št. 35002-13/2013/4 z dne 2. 4. 2013).

Glej tudi stališče 3 v poglavju IV.3. Predlogi in pripombe na lokacije viškov zemeljskega izkopa.

- 2.7 Ob izvedbi nasutja je potrebno zaščititi obstoječe vodne vire.

Stališče 2.7:

Obstoječi vodni viri (vsi vodotoki) na območjih lokacij za vnos viškov materiala se ohranjajo v nespremenjeni obliki saj skladno z Zakonom o vodah (ZV-1, Ur. l. RS 67/02 in dopolnitvami) posegi na vodnem in priobalnem zemljišču niso dovoljeni.

Na območju lokacij za vnos viškov ni evidentiranih vodnih virov z izdanimi vodnimi dovoljenji. Na treh izmed obravnavanih lokacij (Pišine, Sv. Peter, Korte) so prisotni površinski vodotoki. Na lokaciji Pišine je tudi vodno zajetje. Izbrane so bile takšne rešitve z nasipavanjem in terasiranjem, da se bo izognilo poseganju v površinske vodotoke in vodne vire. V IDP za lokacije viškov so zajeti ukrepi za preprečitev nastanka erozije in plazenja zemljin, s čimer se pred vplivi plazenja in erozije novo nasutih zemljin nad obstoječimi vodnimi zemljišči ščitijo tudi vodni viri (vodotoki in zajetje).

Vpliv na vodne vire in vodotoke je presojan tudi v Strokovnih podlagah za vode za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/1-16 SP), kjer so zapisani omilitveni ukrepi, s katerimi bo zagotovljeno varovanje in ohranjanje vodnih virov z izdanimi vodnimi dovoljenji ter omilitveni ukrepi za varovanje podzemne vode.

Na podlagi pripomb z javne razgrniteve je bil v februarju 2017 izveden dodatni terenski ogled območja načrtovane trase, na katerem so bili evidentirani in geolocirani vsi vodni viri o katerih so poročali krajan. Vsa gradiva, tako DPN kot strokovne podlage, bodo ustrezno dopolnjena z ugotovitvami tega terenskega ogleda. Opredeljeni bodo možni vplivi posega na te vodne vire in po potrebi določeni omilitveni ukrepi in spremljanje stanja okolja.

- 2.8 Nujno je potrebno izvesti meritve hrupa in ob trasi postaviti ustrezne protihrupne ograje.

Stališče 2.8:

Osnutek DPN za odsek HC med Kopro in Dragonjo vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo med obratovanjem ceste zagotovljeno zakonsko dopustno obremenjevanje okolja s hrupom. Ukrepi obsegajo zmanjšanje emisije hrupa na viru s preplastitvijo ceste z delno absorpcijsko obrabno plastjo, omejevanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov, rušitev najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavb ter izvedbo ukrepov za zaščito bivalnih prostorov v stavbah, pri katerih zadostna zaščita okolja z drugimi ukrepi ni možna (pasivna protihrupna zaščita). V DPN je predvidena vgradnja absorpcijske obrabne plasti na celotni potezi HC, absorpcijska obloga portalov pokritega vkopa Škocjan ter portalov na severni strani predora Šmarje, vgraditev protihrupnih dilatacij na premostitvenih objektih, izvedba 29 sklopov protihrupnih ograj in nasipov v skupni dolžini 6,740 m, in pasivna protihrupna zaščita 24 stanovanjskih objektov. Na odseku HC na območju občine Izola izvedba dodatnih protihrupnih ograj ali

nasipov ni potrebna. Na podlagi rezultatov študije hrupa bo po potrebi načrtovana tudi protihrupna zaščita na portalih nadkritja Šalara, ki bo vključen v dopolnjen osnutek oz. predlog DPN ter prilagojena dolžina ostalih protihrupnih ukrepov.

Investitor HC bo med gradnjo in obratovanjem HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot je predpisan v Uredbi v DPN in rezultate ocenil v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času obratovanja bo na osnovi obratovalnega monitoringa hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov in po potrebi bodo predvideni tudi dodatni ukrepi. Prvo ocenjevanje hrupa bo izvedeno najkasneje v obdobju 15 mesecev po odprtju HC, obratovalni monitoring pa se mora zagotoviti na vsakih pet let. V okviru monitoringa bo izvedeno računsko ocenjevanje hrupa, dodatno pa bo treba zagotoviti tudi izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom kot posledice emisije vseh virov hrupa.

3. Občina Piran, dopis št. 35003-5/2004 z dne 18. 11. 2016 in dopis št. 35003-5/2004 z dne 10. 3. 2017 s priložo preveritve in predlogi optimizacij (izdelal PS Prostor, št. delovnega naloga: NG/059-2016, november 2016, dopolnitve januar 2017)

Podajamo vam naslednje mnenje:

- 3.1 Na javni obravnavi dne 7. 11. 2016 ob 16.00 uri v Avditoriju Portorož so občani podali veliko pomislekov glede umeščanja načrtovane trase HC v prostor ter glede smotrnosti njenega načrtovanja, stroškov njene izgradnje in podobno. Večina je izrazila stališča, da je treba načrtovano traso HC Koper–Dragonja ukiniti ter načrtovani nadomestno traso HC Koper–Baredi–Dragonja. Ugotavljamo, da bi v obeh primerih, torej tako v primeru izgradnje HC Koper–Šmarje–Dragonja kot v primeru izgradnje HC Koper–Baredi–Dragonja trasa na območju občine Piran potekala po podobni trasi. Ugotavljamo tudi, da zaradi pomanjkanja celovite presoje, vpogleda in ustreznega informiranja na vseh ravneh prihaja do nepotrebnih zastojev pri načrtovanju in izgradnji celovitega prometnega sistema na Obali. Vsekakor predlagamo, da se ponovno pretehta in predstavi celovit sistem omrežja obstoječih in načrtovanih prometnic na območju celotnega obalnega območja ter se ga po potrebi uskladi s stališči obalnih občin in stroke.

Stališče 3.1:

Seznanitev javnosti v postopkih priprave DPN za HC Jagodje–Lucija in DPN za HC Koper–Dragonja je potekala oz. poteka v skladu z veljavno zakonodajo, in sicer je bila v obeh postopkih priprave DPN javnost seznanjena z rešitvami tako v fazi izbora najustreznejše variante kot v fazi priprave osnutka DPN.

Koncept cestnih povezav na območju slovenske Istre je oblikovala Republika Slovenija, in sicer je opredeljen v naslednjih področnih dokumentih:

- *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki jo je v letu 2015 sprejela Vlada RS: ukrep Ro.17, Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran (povezava med Jagodjem in Lucijo) na AC-sistem,*
- *Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, ki jo je v letu 2016 sprejel Državni zbor Republike Slovenije (UL RS št. 75/16 in 90/21): ukrep Ro.17, Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC sistem s podukrepi:*
 - *Ro.17.2, Koper–Šmarje–Dragonja (obvoznica Šalara),*
 - *Ro.17.4, Koper–Šmarje–Dragonja,*
 - *Ro.17.5, Jagodje–Lucija,*
- *Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025, ki ga je v letu 2019 sprejela Vlada RS: ukrep Ro.17, Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC sistem s podukrepi:*
 - *Ro.17.2, Koper–Šmarje–Dragonja (I. etapa DPN v pripravi – predvidena kot HC (obvoznica Šalara),*

- Ro.17.4, Koper–Šmarje–Dragonja (II. etapa po DPN – predvidena kot HC),
- Ro.17.5, Jagodje–Lucija,
- **Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije (UL RS št. 76/04).**

Cilj načrtovane HC Koper–Dragonja:

- namenjena tranzitnemu (daljinskemu) prometu (razbremenitev Kopra),
- zagotoviti ustrezno povezanost Slovenije s Hrvaško Istro tako, da bo cesta hkrati omogočala tudi prometno povezavo v smeri Trst–Hrvaška Istra,
- razbremeniti obstoječo smer Koper–mejni prehod Sečovelje.

Cilj HC Koper–Izola–Jagodje–Lucija s priključno cesto za Piran:

- namenjena lokalnemu prometu,
- predstavlja povezavo somestja Koper–Izola–Piran.

Priprava DPN za HC Koper–Dragonja predstavlja realizacijo ene izmed nalog, ki so opredeljene v navedenih strateških dokumentih.

Glede variante Baredi glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 3.2 Pri načrtovanju HC naj se predvidi nov cestni priključek pri Padni. Treba je zagotoviti nadaljnjo prevoznost lokalnih in krajevnih cest in nadomestitev priključkov (tudi nekategoriziranih) zaradi zagotavljanja nadaljnje dostopnosti do obstoječih objektov.

Stališče 3.2:

Pripomba se upošteva.

Priključek Padna se vključi v prostorsko ureditev v fazi predloga DPN. Način priključevanja bo proučen v fazi dopolnitve strokovnih podlag po javni razgrnitvi.

- 3.3 Posebno pozornost je treba nameniti načrtovanju pešpoti, kolesarskih in konjeniških poti v območju DPN. Iz predložene dokumentacije ni razvidno, ali so na odseku DPN, ki poteka na območju občine Piran, predvidene tudi omenjene povezave. Občina Piran si aktivno prizadeva razvijati promet s kolesi, pešpoti in konjeniške poti, promet na tem območju poteka sedaj večinoma po obstoječih cestah, poteh in kolovozih. Zato predlagamo, da se v DPN pri vseh novih poteh, deviacijah, nadvozih ipd. upošteva dovolj široke pasove cestišč za ohranjanje prometa s kolesi, oziroma da se predvidijo ustrezne razširitve cest, ki bodo omogočale umestitev vsaj kolesarskih stez. Navezavo opisanih oblik prometa je potrebno dodelati pri novo načrtovanem prometnem vozlišču pred naseljem Dragonja ter naprej proti mejnemu prehodu. Na območju obstoječega semaforiziranega križišča pred naseljem Dragonja je označena steza za kolesarje in pešce, ki v novi ureditvi vozlišča ni predvidena, kot je bilo mogoče razbrati iz razgrnjene dokumentacije. V sklopu novega vozlišča naj se predvidijo tudi steze za kolesarje in pešce v vse smeri, tako, kot je sedaj. Na lokaciji DPNja obstaja sedaj veliko prečnih povezav med zaledjem (greben vasi Padna, Nova vas) ter Hrvaško, naprej proti območju Kroga, Občine Izola, Mestne občine Koper, Krajinskim parkom Sečoveljske soline ter do obale. Zato podajamo svoje stališče, naj se ne prekine poteka cest in s tem možnosti kolesarjenja, pohodništva in konjeništa, temveč se omogoči njihovo nadaljnjo uporabo in se poveča prometna varnost.

Stališče 3.3.:

Pri obdelavi načrta je bila posebna pozornost namenjena daljinski kolesarski stezi Parenzana. Obstoječe kolesarske poti se ob izgradnji HC ohranjajo oz.

nadomeščajo, na ostalih odsekih pa obstoječe kolesarske obremenitve ne opravičujejo izvedbe novih, ločenih prometnih površin za kolesarje. Nove kolesarske površine se ne načrtujejo v sklopu predmetnega DPN.

Konjeniški promet se lahko odvija po poljskih poteh.

Posebnih smernic za vodenje konjenikov in kolesarskih poti ni bilo podanih, le usmeritev v zvezi z načrtovanjem kolesarskih poti, in sicer je bila podana zahteva naj se z novo načrtovano traso HC ne onemogočijo prečne povezave med obalnim pasom in zaledjem, najmanj ob priključku Dragonja in predlaganem novem priključku Padna (pridobljeno elektronsko sporočilo predstavnika Občine Piran z dne 21. 3. 2017).

- 3.4 Povsod tam, kjer se cesta približa naseljem ali zaselkom, je potrebno predvideti in načrtovati ustrezne protihrupne zaščite.

Stališče 3.4:

Zakon o varstvu okolja in iz njega izhajajoči predpisi nalagajo, da investitor posega načrtuje in izvede ukrepe, ki bodo zagotavljali, da obremenitev s hrupom v okolju ne bo presegala mejnih vrednosti. Osnutek DPN vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo med obratovanjem ceste zagotovljeno zakonsko dopustno obremenjevanje okolja s hrupom. Ukrepi obsegajo zmanjšanje emisije hrupa na viru, omejevanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov, rušitev najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavb ter izvedbo ukrepov za zaščito bivalnih prostorov v stavbah, pri katerih zadostna zaščita okolja z drugimi ukrepi ni možna.

Investitor posega bo med gradnjo in obratovanjem HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot bo predpisano v Uredbi za DPN in rezultate ocenil v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času obratovanja bo na osnovi obratovalnega monitoringa hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov in po potrebi bodo predvideni dodatni ukrepi. Prvo ocenjevanje hrupa bo potrebno izvesti najkasneje v obdobju 15 mesecev po odprtju HC, obratovalni monitoring pa zagotoviti na vsakih pet let. V okviru monitoringa bo izvedeno računsko ocenjevanje hrupa, dodatno pa bo potrebno zagotoviti tudi izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom kot posledice emisije vseh virov hrupa.

- 3.5 Ugotavljamo, da zaradi umeščanja HC v prostor občina Piran izgublja zemljišča stavbne namembnosti. Zaradi tega naj se pri načrtovanju trase bodoče hitre ceste predvidi namembnost na novo pridobljenih zemljišč, kjer se cesta umika zaselkom. Te površine naj se predvidijo kot stanovanjske ali proizvodne površine skladno s Pravilnikom o pripravi prostorskih sestavin dolgoročnih in srednjeročnih družbenih planov občin v digitalni obliki (Uradni list RS, št. 20/2003). To so predvsem površine pri naselju Dragonja in površine znotraj »pentlje« novega priključka za Sečovlje. Znotraj te »pentlje« bodo površine po izgradnji HC manj primerne za kmetovanje in ker v občini Piran primanjkuje pravih proizvodnih površin, ki so istočasno še neposredno ob bodoči HC, si občina želi te površine nameniti proizvodnji in tako razširiti območje že obstoječe »obrtne cone« v Dragonji. Pri oblikovanju območij namenske rabe bo pripravljalec DPN moral sodelovati z Občino Piran.

Stališče 3.5:

Z DPN se v skladu zakonodajo s področja prostorskega načrtovanje ne načrtuje namenska raba prostora, zato pripombe ni mogoče upoštevati.

Načrtovanje namenske rabe prostora je v pristojnosti občine, ki v ta namen pristopi k pripravi občinskih prostorskih načrtov skladno z ZPNačrt oz. ZUreP-2.

Pri pripravi občinskih prostorskih načrtov je treba upoštevati vse predpise, ki urejajo to področje, v zvezi z usmerjanjem poselitve pa zlasti PRS in ZPNačrt oz. ZUreP-2.

- 3.6 Ugotavljamo, da bo v občini Piran potrebno nadomestiti stanovanjske in poslovne kapacitete; tako površine kot stavbe, zaradi načrtovanih rušitev stanovanjskih in poslovnih objektov. Nadomestitev odškodnin bo investitor urejal neposredno z oškodovanci. Glede na izkušnje pri umeščanju trase HC Jagodje Lucija pa pričakujemo, da bo občina Piran morala »rušencem« zagotoviti nadomestna stavbna zemljišča, s katerimi pa ne razpolagamo in jih je glede na izkušnje tudi nemogoče zagotoviti v postopku priprave OPN. Zaradi tega pričakujemo, da se bodo nadomestna stavbna zemljišča ustrezne namembnosti določila znotraj postopka priprave DPN občine Piran.

Stališče 3.6:

Reševanje nadomestitve stanovanjskih in gospodarskih objektov, ki jih je potrebno odstraniti zaradi graditve AC oz. HC, je ena od točk, ki sodi v sklop reševanja premoženjsko pravnih razmerij. Reševanje premoženjsko pravnih razmerij je pristojnost investitorja, k reševanju pa pristopi šele po tem, ko je sprejeta in uveljavljena uredba o DPN, ki predstavlja pravno podlago za reševanje teh razmerij. Reševanje premoženjsko pravnih zadev ni predmet DPN kot prostorskega izvedbenega načrta, ampak je predmet civilno pravnega razmerja med lastnikom nepremičnine in investitorjem posega v prostor.

Pridobivanje nepremičnin, potrebnih za graditev AC, natančno določa ZUDVGA v členih 8. do 12. in jih tu na kratko povzemamo:

- ***lastniku objekta, ki se poruši zaradi graditve AC, je treba zagotoviti pravično odškodnino,***
- ***če se z lastnikom nepremičnine doseže sporazum za nadomestilo v naravi, je treba razpoložljive nepremičnine poiskati na trgu oziroma sprejeti ponudbo, ki jo predlaga lastnik.***

Vsebinsko DPN kot prostorskega izvedbenega načrta določa ZUPUDPP oz. Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. 106/11 in 61/17 – ZUreP-2). Kaj obsega območje DPN za AC oz. HC določa tudi 4. člen ZUDVGA.

Noben od navedenih predpisov ne določa, da mora območje DPN obsegati tudi območja, na katerih se bodo zgradili stanovanjski in gospodarski objekti, kot nadomestitev tistih, ki jih bo zaradi načrtovane gradnje AC oz. HC treba odstraniti.

Vključevanje teh območij v ureditveno območje DPN za AC oz. HC je nemogoče iz naslednjih razlogov:

- ***Reševanje premoženjsko pravnih razmerij je predmet civilno pravnih razmerij in ne prostorskega izvedbenega načrta. Lastnik nepremičnine lahko od investitorja posega v prostor zahteva plačilo odškodnine ali nadomestitev nepremičnine v naravi. Nadomestitev nepremičnine v naravi pa seveda ni vezana izključno na novogradnje in še manj na novogradnje na lokacijah, ki v občinskih prostorskih planskih aktih niso opredeljene kot stavbna zemljišča.***

Iskanje nadomestnih nepremičnin mora torej potekati v sodelovanju med lastnikom, investitorjem posega v prostor in ob pomoči občine kot lokalne skupnosti. Seveda mora biti napor v zvezi z nadomestitvijo stanovanjskih in gospodarskih objektov usmerjen najprej v iskanje nezazidanih stavbnih zemljišč ali ustreznih zgrajenih objektov. To pomeni reševanje nadomestitve nepremičnin v okviru veljavnih občinskih planskih in izvedbenih aktov, ne pa spodbujanje novogradenj na zemljiščih, ki temu niso namenjena in posredno torej spodbujanje razpršene gradnje (kar pa je v izrecnem nasprotju s SPRS, PRS in ZUreP-2).

- *DPN je podlaga za izdajo dovoljenja za poseg v prostor. V kolikor bi bile t.i. »nadomestne gradnje« vključene v ureditveno območje DPN, bi moral ta že vsebovati natančne določbe za gradnjo konkretnih stanovanjskih in gospodarskih objektov, dovoljenje za poseg v prostor pa bi izdal republiški upravni organ. V kolikor bi želel lastnik v prihodnosti na takšni parceli dograditi objekt ali zgraditi dodaten objekt ne bi mogel pridobiti dovoljenja za poseg v prostor brez spremembe DPN, kar je mogoče storiti le po postopku, ki velja za njegov sprejem, dovoljenje pa bi seveda zopet moral izdati republiški upravni organ.*

Problem, ki se pojavi v zvezi z nadomeščanjem stanovanjskih in gospodarskih objektov, ki jih je potrebno odstraniti zaradi graditve AC oz. HC, ne nastane zaradi dejstva, da lokacije »nadomestnih gradenj« niso vključene v območje DPN. Problem nastane tedaj, ko v postopku pridobivanja nepremičnin za gradnjo AC lastnik objekta, ki ga je treba odstraniti, oz. investitor posega v prostor želi zgraditi »nadomestni objekt« na zemljišču, ki v občinskih planskih aktih ni opredeljeno kot stavbno zemljišče.

V kolikor na območju občine ni mogoče pridobiti ustrezne »nadomestne nepremičnine«, obstaja možnost izdelave in sprejetja sprememb in dopolnitev občinskih planskih aktov. Pri pripravi predloga sprememb in dopolnitve občinskih prostorskih načrtov (ali sprejemu novih) je treba upoštevati vse predpise, ki urejajo to področje, v zvezi z usmerjanjem poselitve pa zlasti PRS in ZUreP-2. Niti ZUDVGA niti katerikoli drugi zakon, ki ureja problematiko posegov v prostor, za primere nadomeščanja stanovanjskih in gospodarskih objektov, ki jih je potrebno odstraniti zaradi graditve AC oz. HC, ne določa nikakršnih ugodnosti oziroma izjem od splošnih pravil in jih je kot take potrebno upoštevati.

S stališča prostorskega načrtovanja in upoštevanja vseh zakonov in drugih predpisov je dosedanja praksa priprave DPN za infrastrukturne objekte državnega pomena povsem ustrezna. V postopku priprave DPN se torej ugotovi, katere objekte bo treba zaradi gradnje načrtovane prostorske ureditve oz. njo povezanih ureditev, odstraniti. V uredbi o DPN se navedejo objekti z oznako vrste objekta, katastrske občine in parcelne številke, na kateri objekt stoji. Za nadomestitev navedenih nepremičnin se, ob upoštevanju zahtev njihovih lastnikov, poiščejo ustrezne nadomestne nepremičnine v skladu s predpisi ter v skladu s pogoji, določenimi v občinskih prostorskih planskih in izvedbenih aktih.«

- 3.7 Ugotavljamo, da bodo med načrtovano traso HC Koper–Dragonja in obstoječimi naselji nastale t.i. »sive cone«, ki predstavljajo izjemen urbani potencial. Taka cona je npr. južno od naselja Dragonja, kjer je prostor izjemno primeren za ureditev športnih in ostalih igrišč. Vse te cone je potrebno v sodelovanju z občino Piran primerno načrtovani in urediti.

Stališče 3.7:

Z DPN se načrtujejo ureditve, potrebne za gradnjo in obratovanje načrtovane prostorske ureditve državnega pomena. Ostale zadeve iz svoje pristojnosti načrtuje občina z občinskimi prostorskimi akti.

- 3.8 Obe lokaciji za odlaganje viškov izkopnega materiala, ki ju umeščate v občino Piran (Pišine in Sv. Peter), smo kot potencialne lokacije za odlaganje viškov izkopnega materiala opredelili tudi na občini Piran in sicer v osnutku Občinskega prostorskega načrta Občine Piran (OPN). Ne strinjamo se s tem, da sta lokaciji namenjeni izključno potrebam ob izgradnji DPN, pač pa zahtevamo, da se namenita tudi odlaganju ostalih viškov materialov. V zvezi s tem naj se DPN dopolni z ugotovitvijo kapacitete obeh deponij in sanacijo deponij v fazi, ko bodo njune kapacitete že polne. Že v mnenju občine Piran na DPN za HC Koper–Dragonja št. 35003-5/2004 z dne 6. 3. 2013 in v odgovoru na vlogo za pridobitev dopolnitve smernic št. 350-08-42/2005-MOP/762-010011342 št. 35003-5/2004 z dne 15. 5. 2015 smo pojasnili svoje stališče, da je treba načrtovane deponije predvideti z večjo kapaciteto, saj v celotni občini Piran sedaj teh površin nimamo in se nam zdi prostorsko ekonomično, da se te deponije izkoristijo tudi za potrebe občine Piran in njenih prebivalcev.

Stališče 3.8:

Uredba v 4. odstavku 15. člena, ki se nanaša na lokacije viškov izkopa, že določa, da so njihova lega, kapacitete in krajinske ureditve razvidne iz grafičnega dela DPN, ki je sestavni del uredbe. Dodatno je končna ureditev posamezne lokacije podrobneje opisana še v 11. odstavku 18. člena, ki se nanaša na pogoje za oblikovanje obcestnega prostora in lokacij viškov izkopa ter zasaditev.

Z DPN se načrtujejo ureditve, potrebne za gradnjo in obratovanje načrtovane prostorske ureditve državnega pomena. Ostale zadeve iz svoje pristojnosti načrtuje občina z občinskimi prostorskimi akti.

V kolikor katera od navedenih lokacij ne bo v celoti zapolnjena, obstaja možnost, da občina v skladu z 82. členom ZUreP-2 na območju DPN načrtuje prostorske ureditve iz svoje pristojnosti (v tem primeru lokacije viškov) po predhodni uskladitvi z investitorjem načrtovane prostorske ureditve in pod pogojem, da s tem soglašata vlada.

- 3.9 Novo semaforizirano križišče pri naselju Dragonja in vse ostale cestne površine, ki po izgradnji HC ne bodo več v uporabi, je potrebno sanirati tako, da se odstrani asfaltna površina ter spodnji ustroj v celoti, ter na to mesto nasuje humusna plast (lahko tista, ki se dobi pri izkopu in pripravi spodnjega ustroja nove trase HC) ter primerno hortikulturno uredi.

Stališče 3.9:

Uredba v 10. odstavku 18. člena, ki se nanaša na pogoje za oblikovanje obcestnega prostora in lokacij viškov izkopa ter zasaditev, že sedaj določa, da se vse odseke obstoječih cest in poti ali drugih površin, ki po izvedbi prostorskih ureditev ostanejo brez funkcije, uredi s poravnavo terena in skladno z rabo sosednjih zemljišč ali pa se jih zasadi oziroma rekultivira.

- 3.10 Že v mnenju občine Piran na DPN za HC Koper–Dragonja št. 35003-5/2004 z dne 6. 3. 2013 smo pojasnili, da se nam nov bencinski servis oz. oskrbna postaja pod Padno, ki je tik ob meji z Občino Piran, ne zdi potrebna, oziroma da bi bilo bolje, če bi se ga predstavilo

na drugo lokacijo naprej v MOK, bližje urbanim površinam, saj bo dolina Dragonje z novo HC že tako ali tako precej vizualno degradirana. Tudi ob razgrnitvi podajamo pripombo, da sta dve oskrbni postaji (Bandelj in Šalara) na tako kratki trasi nepotrebni in predlagamo, da se v DPN umesti samo eno oskrbno postajo, in to na lokacijo bližje urbanim površinam v MOK in ne v dolino Dragonje.

Stališče 3.10:

Pripomba se delno upošteva.

Na podlagi vseh pripomb in predlogov z javne razgrnitve se v predlog DPN vključi le en spremljajoči objekt, in sicer na lokaciji Bandel, ki je bila načrtovana že v fazi študije variant.

Umestitev lokacij in opremljenost spremljajočih objektov na HC sta bili proučeni v študiji Spremljajoči objekti na primorskem kraku avtocest (RC Planiranje d.o.o., Celje, avgust 2000). Študija je predvidela postavitve manjšega spremljajočega objekta s poudarjeno turistično funkcijo na oddaljenosti 1–2 km od državne meje ter večjega spremljajočega objekta na oddaljenosti 10–15 km od državne meje. Glede na to, da je bila predvidena lokacija manjšega spremljajočega objekta v območju naselja Dragonja in v vplivnem območju MMP Dragonja, je bila v nadaljevanju predlagana postavitev postaje naprej ob trasi HC v smeri Kopra na lokacijo Bandel. Rezultati navedene študije so bili neposredno povzeti v vse nadaljnje faze in korake priprave strokovnih podlag in preveritev, okoljskih presoj in vrednotenj ter priprave prostorskega akta.

Ker je pobudnik naročil preveritev možnih lokacij, ki bi lahko nadomestile BS Bertoki se je v fazi izdelave strokovnih podlag in osnutka DPN pristopilo k iskanju primerne lokacije.

Izdelana je bila ponovna preveritev možnosti umestitve spremljajočega objekta.

Izdelana je bila Prostorska opredelitev lokacij oskrbne postaje na trasi hitre ceste Koper–Dragonja (ZUM d.o.o., št. Sl.-30/7068, 04.01.2012) v kateri je ugotovljeno, da je spremljajoče objekte možno umestiti na odseku, ki poteka ob mestu Koper in odseku, ki poteka v dolini reke Drnice do MMP Dragonja. Zaradi zagotovitve določene oddaljenosti spremljajočega objekta od državne meje, je ugotovljeno, da je v izdelanih strokovnih podlagah umeščen spremljajoči objekt primerno lociran, da pa je smiselno preveriti tudi območje ob mestu Koper.

Predlagano območje je bilo preverjeno tudi po segmentih okolja in s prometno-tehničnega vidika. Območje preverjanja je obsegalo področje med akumulacijo Pradisjol z Badaševico in deviacijo Tribanske ceste na vzhodu in priključkom Šalara na zahodu. Ugotovljeno je bilo, da med deviacijo Tribanske ceste in deviacijo Vanganelške ceste lociranje spremljajočega objekta ni primerno zaradi območja poplavnih površin in hidromelioracij ter bližine enot kulturne dediščine (EŠD 14080 Koper – Delavsko naselje Šalara).

Glede na preveritev z vseh vidikov varstva okolja (Preveritev z okoljskega vidika za umestitev oskrbne postaje na območje med km 4,000 in 5,000, Aquarius d.o.o., št. pogodbe naročnika U/071-2007, januar 2012), je najprimernejše območje za umestitev med km 4+140 in km 4+440 na levi in desni strani HC, to je območje med deviacijo Vanganelške ceste na vzhodu in priključkom Šalara na zahodu.

Na podlagi proučitve vseh pripomb in predlogov z javne razgrnitve je bilo ugotovljeno, da BS Bandel tudi enako dobro zagotavlja servis uporabnikom na odseku HC Koper-Dragonje kot bi to zagotavljal BS Šalara, zato se v predlog DPN vključi rešitev na lokaciji Bandel, ki je bila predlagana že predhodno s študijo variant.

- 3.11 Predvidi naj se ustrezna usmerjevalna prometna signalizacija, ki naj pretežni del tranzitnega in tovornega prometa usmerja na MP Dragonja.

Stališče 3.11:

Opremljenost s prometno signalizacijo ni predmet DPN. Strokovne podlage za DPN so namreč izdelane na nivoju IDP. Pripomba se bo zato smiselno upoštevala v nadaljnjih fazah načrtovanja po sprejemu uredbe o DPN, ko se bo v sklopu DGD izdelal tudi načrt prometne signalizacije.

Glede na dejstvo, da je glavna tranzitna smer za Hrvaško Istro predvidena preko MMP Dragonja, bo tudi temu prilagojena in načrtovana ustrezna usmerjevalna prometna signalizacija.

- 3.12 Vsi obstoječi vodni viri in vodotoki se morajo ohraniti in zaščititi. Treba je urediti in predvideti vse ustrezne ukrepe in ureditve za zaščito podtalnice in vodotokov (glede na katastrofalne poplave v dolini Dragonje je potrebno predvsem pravilno dimenzionirati vse ureditve in prepuste, namenjene preprečevanju poplav skladno z izdelano poplavno študijo).

Stališče 3.12:

Vpliv na vodne vire in vodotoke je presojan v Strokovnih podlagah za vode za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/1-16 SP). V IDP, ki bo podlaga za pripravo predloga DPN, bodo vodnogospodarske ureditve načrtovane na način, da se ekološko stanje vodotokov ne bo poslabšalo. Regulacije bodo načrtovane sonaravno, s protierozijsko zaščito brežin (na primer v kombinaciji z zatratitvijo brežine na bolj položnih brežinah se predvidi vgradnja pletiva iz jute ali kokosovega pletiva, na strmejših brežinah pa se brežine prekrije z biorazgradljivo geotekstilno mrežo). Tam, kjer je možno, se načrtuje manj strme brežine na katerih je možno zagotavljati stabilnost z intenzivno zasaditvijo avtohtone vegetacije in meandrirajočo strugo. Na erozijsko izpostavljenih delih struge (brežina in dno) se uporabi avtohtoni peščenjak vtisnjen v podlago. Strug in brežin se ne betonira.

V strokovnih podlagah so tudi zapisani omilitveni ukrepi s katerimi bo zagotovljeno varovanje in ohranjanje vodnih virov z izdanimi vodnimi dovoljenji ter omilitveni ukrepi za varovanje podzemne vode.

Na podlagi pripomb z javne razgrnitve je bil v februarju 2017 izveden dodatni terenski ogled območja načrtovane trase, na katerem so bili evidentirani in geolocirani vsi vodni viri o katerih so poročali krajani. Vsa gradiva, tako DPN kot strokovne podlage, bodo ustrezno dopolnjena z ugotovitvami tega terenskega ogleda. Opredeljeni bodo možni vplivi posega na te vodne vire in po potrebi določeni omilitveni ukrepi in spremljanje stanja okolja.

HC je v prostor umeščena na način, da bo poplavno varna, poplavna varnost preostalega vplivnega območja bo ostala enaka oz. se ne bo poslabšala. Poplavna varnost je bila v strokovnih podlagah za osnutek DPN obravnavana v načrtu vodnogospodarskih ureditev za DPN (HC Koper–Dragonja, IDP, načrt vodnogospodarskih ureditev, Spit d.o.o., oktober 2012), v okviru katerih so bile izdelane tudi karte poplavne nevarnosti. Trenutno je v izdelavi nova hidrološko hidravlična študija, ki bo podlaga za opredelitev vseh potrebnih ukrepov za novo načrtovano HC in vse spremljajoče ureditve iz DPN.

Vsi projektirani prepusti in jarki, ki odvajajo zaledne vode so bili v osnutku DPN načrtovani in dimenzionirani v skladu s predpisi tako, da prevajajo pretoke s povratno dobo 100 let. Na podlagi nove hidrološko hidravlične študije bo ustreznost rešitev ponovno preverjena, pri čemer se bodo upoštevali najnovejši relevantni podatki ter vpliv podnebnih sprememb.

Prav tako ustreznost rešitev predvidenih vodarskih ureditev pred izdajo mnenja k predlogu DPN natančno pregleda in potrdi Direkcija RS za vode.

- 3.13 Pri sami izvedbi naj se v čim manjši možni meri posega na obstoječa kmetijska in gozdna zemljišča in se jih v primeru začasnih posegov vrne v prvotno stanje.

Stališče 3.13:

Potek ceste se zaradi različnih elementov, ki jih je treba upoštevati ob načrtovanju, ne uspe v celoti izogniti posegom na kmetijska zemljišča in gozd, vsekakor pa je bil projekt pripravljen na način, da so posledice izvedbe na kmetijska zemljišča in gozd čim manjše. Gospodarno ravnanje s kmetijskimi zemljišči je zapisano med omilitvenimi ukrepi v Strokovnih podlagah za tla, gozd in kmetijska zemljišča za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja (Aquarius, d.o.o., Ljubljana, št. naloge 1369/2-16 SP, september 2016). Med drugim je predvideno, da se kmetijska zemljišča, na katera se posega le med gradnjo, po končani gradnji vrnejo v prvotno stanje ali, če to ni mogoče, se plača odškodnina skladno s predpisi s področja kmetijskih zemljišč. Ukrepi za varovanje kmetijskih zemljišč so zapisani v 34. členu Uredbe o DPN.

- 3.14 Zagotoviti je treba premestitev in nadaljnje funkcioniranje obstoječe komunalne infrastrukture za čas gradnje hitre ceste in po končani izgradnji.

Stališče 3.14:

V strokovnih podlagah za predmetni DPN so za vse prestavitve, zaščite in novogradnje obstoječe in predvidene infrastrukture izdelani posebni načrti.

Uredba v poglavju V. Pogoji glede križanj oziroma prestavitev gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra ter priključevanja prostorskih ureditev nanje določa pogoje križanj oziroma prestavitev gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra, dodatni pogoji pa so določeni še v poglavju IX. Drugi pogoji in zahteve za izvajanje državnega prostorskega načrta, in sicer v 47. členu dodatne obveznosti (npr. o obveščanju, evidentiranju in uskladitvi posegov z upravljavci gospodarske javne infrastrukture, o prestavitvah in odstranitvah gospodarske javne infrastrukture na način, da se zagotovi nemotena komunalna, energetska in telekomunikacijska oskrba objektov, o zaščiti infrastrukturnih objektov in naprav med gradnjo in saniranju eventualnih poškodb po gradnji ter drugi).

- 3.15 Občina Piran je trenutno v fazi izdelovanja nove CPS za občino Piran. Ta bo zaključena šele po datumu možne oddaje pripomb na DPN, zato že sedaj opozarjamo, da bo mogoče dodatne pripombe poslati po izdelavi in sprejemu CPS.

Stališče 3.15:

CPS za občino Piran je bila v času priprave stališč že sprejeta. V njej je zapisano, da bo do leta 2030 razširjeno omrežje kolesarskih povezav ter da je pred izgradnjo hitre ceste Jagodje – Lucija nujno potrebno izgraditi hitro cesto Koper–Dragonja (uradno mnenje občine Piran).

V stališčih do pripomb in predlogov z javne razgrnitve so se proučili vsi predlogi in pripombe, ki so bili podani v času javne razgrnitve. Ugotovitve so bile predstavnikom Občine Piran predstavljene na sestankih na MzI dne 3. 10. 2019 (zabeležka MzI DKP št. 350-66/2010/213-02111212, z dne 7. 10. 2019) ter dne 20. 7. 2021 na DARS, d. d. (zabeležka DARS št. 7.0.1./2021-DPN-108-ArK-207 z dne 9. 8. 2021).

Ne glede na to je cilj sprejema uredbe o DPN, da se v njej določi take rešitve, ki omogočajo izvedbo in nemoteno obratovanje načrtovane prostorske ureditve, zato se vsi relevantni podatki, pridobljeni tekom postopka priprave DPN, skrbno pretehtajo in smiselno upoštevajo v postopku priprave DPN ali v nadaljnjih fazah načrtovanja.

- 3.16 Krajevne skupnosti in podjetja, ki upravljajo z javno gospodarsko infrastrukturo na območju občine Piran, bodo svoje morebitne pripombe in predloge podale neposredno v ločenih dopisih.

Stališče 3.16:

Vse prispele pripombe so bile vključene v izdelavo stališč.

- 3.17 Prav tako podajamo pripombe v obliki strokovne preveritve, ki je samostojno priložena kot priloga tega dopisa.

Stališče 3.17:

Podana je ugotovitev.

Strokovna preveritev osnutka DPN za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (odsek od oskrbne postaje Bandel do MMP Dragonja)

Umestitev in izvedba hitre ceste pomeni za prostor kakor tudi za njegove prebivalce in uporabnike velik poseg s pomembnimi vplivi in učinki na podobno, delovanje in uporabo prostora, kakor tudi življenje v njem.

Občina Piran je za potrebe priprave predlogov in pripomb na osnutek državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (v nadaljevanju DPN) naročila strokovno preveritev razgrnjenih rešitev na odseku od oskrbne postaje Bandel do MMP Dragonja s posameznimi predlogi alternativnih rešitev in izboljšav v smislu optimizacije poteka trase, njenih posameznih elementov in prometno-tehničnih rešitev.

Pripombe in predlogi izboljšave za optimizacijo rešitev

Za obravnavni odsek hitre ceste od oskrbne postaje Bandel do MMP Dragonja po ozemlju občine Piran so podane naslednje pripombe in predlogi izboljšav:

- 3.18 Deviacija 1-18 in nadhod za divjad

S posegi na območju deviacije 1-18 in nadhoda za divjad se uniči obstoječi dostop do obstoječe stavbe v pobočju na vzhodni strani trase ceste, nadomestna dostopna pot s prikazanimi rešitvami ni predvidena. Predlagana rešitev deviacije in nadhoda za divjad zahteva relativno velik poseg v prostor z večstopenjskim usekom v obstoječi teren na vzhodni strani trase ceste, zato je predlagan zamik deviacije 1-18 državne ceste Koper–Dragonja bližje trasi HC (proti zahodu), s čimer se zmanjša potreben usek v obstoječi teren (na vzhodni strani), zmanjša nadhod za živali (medsebojno se približata podvoza HC in devilirane obstoječe glavne ceste). Dodatno je potrebno predvideti deviacijo obstoječe dostopne poti, tako da je omogočeno priključevanje na obstoječo glavno cesto Koper–Dragonja.

Stališče 3.18:

Pripomba, ki se nanaša na premik deviacije 1-18 se zaradi tehničnih zahtev ne upošteva.

Deviacija posega v obstoječo glavno cesto za katere trasiranje, umestitev v prostor je potrebno upoštevati ustrezne tehnične normative. Deviacija obstoječe ceste G1-11/1062 Koper–Šmarje poteka ob levi strani HC od P540 do P567. Na začetku se priključuje na obstoječo cesto, naprej se nadaljuje kot deviacija 1-19. Deviacijo je potrebno zgraditi, ker trasa HC povozi obstoječo cesto. Tlorisno je premaknjena za ca. 17 m proti vzhodu. Predvideni horizontalni elementi omogočajo hitrost 70 km/h. Niveletno je deviacija prilagojena obstoječemu stanju ceste. NPP je različen: na delu, kjer je postavljena jeklena varnostna ograja je NPP 10,00 m, na ostalem delu pa je NPP 9,50 m. Skupna dolžina deviacije je 511,5 m.

Dostop do obstoječe stavbe v pobočju na vzhodni strani trase ceste bo ustrezno priključen na deviacijo 1-18, kar bo upoštevano v predlogu DPN.

3.19 Deviacija poljske poti 1-21

Predvidena rešitev je prostorsko obsežna in prometno zapletena.

Predlagana je modifikacija deviacije poljske poti 1-21 na zahodni strani trase HC s strmejšim vodenjem priključevalnih poljskih poti in premikom križišča poljskih poti bližje hitri cesti, s čimer zmanjšamo poseg na kmetijska zemljišča.

Predlagana je prestavitev mostu in mesta priključka deviacije 1-21 na obstoječo glavno cesto Koper–Dragonja zrcalno obstoječemu priključku lokalne ceste iz Padne, s čimer dosežemo naslednje ugodne učinke:

- Izboljšana preglednost, jasnost prometne ureditve na obstoječi glavni cesti (združimo dva priključka stranskih cest v eno križišče);
- Pridobimo prostor za izvedbo vsaj polpriključka v obliki »pod-diamanta« v/iz smeri Koper, ki izboljša dostopnost za zaledne kraje Padna, Sveti Peter, Nova vas, Korte...

Predlagana spremenjena rešitev pogojuje odstranitev obstoječe stavbe v pasu med traso HC in obstoječo državno cesto, ki ima tudi sicer izjemno slabe pogoje bivanja in je njena odstranitev povsem upravičena in utemeljena. Izvedba novega priključka na hitro cesto posledično pomeni povečanje lokalnega prometa na lokalni cesti iz Padne, zato je treba dodatno preveriti te učinke in predvideti ukrepe za umiranje prometa v naselju.

Stališče 3.19:

Pripomba se nanaša na širše območje HC, kjer bo na podlagi predmetnih stališč v prostorsko ureditev vključen priključek Padna.

Pri pripravi novih strokovnih podlag za dopolnjen osnutek oz. predlog DPN se bo ponovno proučil način priključevanja deviacije 1-21 na glavno cesto. Odvisno od nove rešitve prostorske ureditve bo ponovno preučen tudi status obstoječe stavbe.

3.20 Deviacija dostopne poti 1-23

Osnutek DPN predlaga deviacijo dostopne poti 1-23 v km + 12,800 z izvedbo mostu preko HC. Za zagotavljanje dostopov do kmetijskih zemljišč predlagamo alternativno rešitev z ukinitvijo navedene deviacije z mostom preko HC in sledečimi nadomestnimi rešitvami:

- Izvedbo poljske poti (deviacija obstoječe polje poti) vzdolž trase HC na odseku cca od km + 12,200 do km + 12,400);
- Izvedbo dodatne navezave poljske poti na obstoječo glavno cesto Koper–Dragonja preko predvidenega prehoda za divjad v km + 13,680.

S tem zmanjšamo poseganje na kmetijska zemljišča, ni potrebna izgradnja mostu in se za prehod preko hitre ceste uporabi predviden prehod za divjad oziroma eventuelno naslednjo predvideno deviacijo 1-25 v km + 14,100.

Stališče 3.20:

Pripomba se ne upošteva. V predlogu DPN bo nadhod za divjadi zamaknjen za približno 30 m v smeri proti Kopru in bo premoščal tudi glavno cesto, zato priključek deviacije 1-23 na glavno cesto preko nadhoda za divjad ne bo možen. Prostorska ureditev, ki bo predlagana s predlogom DPN ne bo onemogočala morebitne naknadne ureditve poljske poti preko nadhoda za divjad.

Nadvozi preko glavne ceste za dostop na zemljišča so razporejeni čim bolj enakomerno z ozirom na prostorske danosti in na način, da se zagotovi optimalna dostopnost do parcel.

3.21 Priključek Dragonja

Predlagani priključek Dragonja vključno z navezovalnimi kraki in priključevanjem na obstoječo državno cesto Koper–Dragonja ima neugodne prometno-tehnične elemente (kratke dolžine priključnih krakov, pretočnost križišč, preglednost, velika površina voznih površin zaradi tripasovnih cest ipd.), zahteva veliko prostora, obsežno deviacijo obstoječe glavne ceste Koper–Dragonja in velike posege v obstoječi teren na vzhodni strani (useki).

Predlagana je alternativna prometna rešitev priključka Dragonja z izvedbo dveh krožišč in podaljšanimi priključnimi kraki na HC. S to rešitvijo dosežemo naslednje ugodne učinke:

- Zmanjša se obsežnost posega v prostor in širina prometnih koridorjev navezovalnih cest (niso potrebe tripasovne navezovalne ceste, zmanjšajo se potrebni useki v obstoječi teren ipd.).
- Križanja prometnih smeri in mesta priključevanj so rešena s krožišči, ki omogočajo boljšo pretočnost, večjo prometno varnost in umirjanje prometa.
- Zmanjša se število potrebnih križišč, saj krožišče na vzhodni strani združi priključevalne krake in devirano obstoječo glavno cesto Koper–Dragonja.

Stališče 3.21:

Predlagana varianta priključka Dragonja je bila preverjena v letu 2017, ko se je varianta preverilo tudi višinsko.

Predlagana rešitev predvideva deviacijo glavne ceste na zahodni strani hitre ceste. S tem premikom glavne ceste se le-to ne premika proti vzhodu v pobočje, kot je predvideno v DPN (dev 1-27) ter bi se izognili predvidenim izkopom na vzhodni strani, ki znašajo cca 150 000 m³.

Predlagatelj prične z deviacijo glavne ceste, kot je predvideno v DPN. Po cca 100 m se z desno krivino usmeri proti zahodu in v km 0,3 prečka hitro cesto, 100 m nižje pa vodotok Drnica. Za prečkanje hitre ceste se je potrebno niveletno dvigniti cca 10 m nad teren, na koto 22,0NMV. Ker je prečkanje Drnice kmalu za prečkanjem hitre ceste, smatramo da se za prečkanje zgradi objekt, viadukt v dolžini cca 147 m. S tako rešitvijo je rešena dostopnost in se izognemo gradnji zahtevnih kril ob mostu čez Drnico. Temu se izognemo z regulacijo Drnice ob zahodni strani prestavljene glavne ceste v dolžini cca 500 m. V nadaljevanju poteka devrirana glavna cesta ob zahodnem robu obrtne cone Kras, v km 0,8 prizadane obstoječi zadrževalni bazen. V km 0,880 je predvideno krožišče za napajanje obrtne cone. Menimo, da za prometne obremenitve obrtne cone zadostuje T-Krožišče. Rešitev križanja regionalne ceste Dragonja – Sečovelje in hitre ceste, kakor tudi zahodna polovica priključka Dragonja je povzeta po DPN, s tem, da so predvidena krožišča namesto štirirakih križišč.. Smatramo, da ima vzhodno krožišče premajhen premer za zagotovitev varnosti in preglednosti. Zahodno krožišče pa leži v prečkanju dveh smeri s 3,5% in 2,5% vzdolžnim sklonom. Predvidevamo, da se z izbiro večjega radija vzhodnega krožišča ne bo možno izogniti posegom v vzhodno pobočje, kakor tudi ne v širitev objekta prečkanja smeri Sečovelje – Dragonja s hitro cesto. Niveletno se deviacija glavne ceste po prečkanju s hitro cesto spusti v dolino Dragonje, prečka v km 0,720 Drnico in se z 2,5% vzdolžnim sklonom dviguje proti krožišču z regionalno cesto Sečovelje-Dragonja. Dolžina deviacije je 1138 m, predviden je viadukt dolžine 147 m in širine 9,50 m na prečkanju hitre ceste ter most preko Drnice dolžine 25 m in širine 9,50 m.

V fazi izdelave IDP je bila varianta s krožišči preverjena. V vsako od krožišč, vzhodno in zahodno, se steka pet prometnih tokov. V vzhodno krožišče prečna povezava, uvozno izvozni krak na Hc in uvoz/izvoz glavne ceste. V zahodno krožišče se priključuje prečna povezava, uvoz/izvoz na HC, smer Dragonja-Sečovelje in navezava obratov Kras. Da dosežemo boljšo pretočnost, večjo prometno varnost in umirjanje prometa je potrebno mesta priključevanj zadostno razmakniti po obodu krožišča, da se zagotovi vozniku ustrezna preglednost. Glede na število priključevanj, ne zadošča krožišče z zunanjim premerom 35 do 45 m, pač pa je potreben zunanji premer krožišča med 65 do 70 m. Tak premer, kakor tudi razporeditev priključkov glavne ceste, da se ne priključujeta tangencialno, pa pomeni bistveno večji poseg v vzhodno pobočje, kot je predvideno po DLN.

S predlagano ureditvijo priključka Dragonja se posegi v prostor ne zmanjšajo, saj na novo posegamo v prostor ob Drnici. Prav tako ni pojasnjeno zakaj je potrebno območje TEN-parkirišče za tovornjake, saj po prometnih podatkih beležimo 4% delež tovornjakov v PLDP. Površina potrebnega prostora za prometne koridorje je v obeh rešitvah približno enaka. Pri zahodni varianti deviacije glavne ceste je potrebno zgraditi premostitvene objekte v kvadraturi cca 1 634 m²(ocena 2 451 000 €), izkop v vzhodnem pobočju za izgradnjo deviacije 1-27 pa ocenjujemo na 980 643 €.

Uporabljeni prometno tehnični elementi v varianti iz osnutka DPN so usklajeni z tehničnimi normativi. Pretočnost in preglednost križišč sta bili preverjeni. Deviacija glavne ceste ni posledica lokacije priključka, temveč poteka trase hitre ceste. Manjši poseg v vzhodno pobočje z deviacijo, pomeni pomik trase hitre ceste proti zahodu, kar ima za posledico rušitev obratov Kras. Na lokaciji ramp priključka je devrirana glavna cesta pomaknjena proti vzhodu za 18 m od trase obstoječe ceste, na lokaciji križišča z cesto Dragonja – Sečovelje pa za 11 m.

Ugotovljeno je bilo, da je priključek v obliki diamanta in nadgradnja diamanta s krožnimi križišči manj ugoden. Kot najugodnejša se še vedno izkazuje varianta iz osnutka DPN.

3.22 Odmik od stavb v naselju Dragonja

Na odseku od km + 15,350 do km + 15,700 v skupni dolžini cca 350 m predvidena trasa HC poteka v neposredni bližini naselja Dragonja. Osnutek DPN predvideva tudi odstranitve posameznih obstoječih stavb, za ostalo območje naselja in stavbe v bližnjem kontaktnem pasu pa je predvidena protihrupna ograja, ki bo omilila neugodne učinke hrupa s hitre ceste.

Predlagana je prestavitev osi hitre ceste proti zahodu, da ni potrebno rušenje obstoječih stavb. Za celovito zmanjšanje neugodnih učinkov hitre ceste na širše kontaktno območje naselja Dragonja se namesto protihrupne ograje predlaga izvedba hitre ceste na navedenem odseku v pokritem vkopu.

Stališče 3.22:

Pripomba se ne upošteva.

Lokacija obstoječega MMP Dragonja pogojuje potek trase načrtovane HC mimo naselja Dragonja, čemur je treba prilagoditi tehnične elemente trase. Uporabljeni horizontalni elementi so že sedaj minimalni, v primeru premika trase proti zahodu pa bi bili celo nesprejemljivi.

Investitor je naročil izdelavo dodatnih strokovnih podlag, v katerih so bile preverjene alternativne rešitve na območju naselja Dragonja.

V kolikor bi želeli izvesti traso v pokritem vkopu (po predlogu Občine Piran), bi kota trase HC segala pod nivo visoke vode Dragonje (km 15+350 do 15+700), dvig z nivelete na plato MMP Dragonja pa bi bil prevelik glede na veljavne tehnične predpise. Glede na navedeno so predstavniki Občine Piran na usklajevalnih sestankih predlagali, da se namesto tehnično neizvedljivega pokritega vkopa mimo naselja Dragonja preveri možnost nadkritja trase HC z ohranjenim niveletnim in situativnim potekom trase, kot izhaja iz razgrnjenega osnutka DPN.

V skladu z dogovori sestanka na MzI, ki je bil 3. 10. 2019, je bil izdelan elaborat »Preveritev možnosti nadkritja trase HC na območju naselja Dragonja (po predlogu Občine Piran)« (Proinz, d.o.o. Ljubljana, št. načrta C – 180/07-20-Dragonja Ljubljana, februar 2020). Rezultati preveritve so pokazali, da rešitev z nadkritjem trase HC na tem območju ni možna, saj glede na veljavne predpise ne bi bilo mogoče zagotoviti ustrezne prometne varnosti. Zaradi značilnosti prostora, se rešitev z nadkritjem izkazuje tudi kot neprimerna s prostorskega in krajinskega vidika.

Glede na navedene ugotovitve, da nadkritje HC na tem območju ni izvedljivo, so projektanti različnih strok pristopili k iskanju alternativnih, celovitih rešitev obcestnega prostora, s katerimi bi bilo možno omiliti negativne učinke prometa s HC, pri čemer so izhajali iz naslednjih prostorskih in okoljskih usmeritev:

- ***prostor med naseljem Dragonja in načrtovano traso HC naj se ureja tako, da se bodo te površine pri nadaljnjem prostorskem razvoju lahko priključile k naselju,***
- ***naselje Dragonja se ustrezno zaščiti pred negativnimi vplivi načrtovane hitre ceste, predvsem pred hrupom in vidno izpostavljenostjo hitre ceste,***
- ***obravnavano območje je del kulturne krajine, zato se načrtuje skladno z ohranjanjem varovanih vrednot (uporabi naj se čim več naravnega materiala:***

zemljino, kamen ter skupine dreves in grmovnic v tradicionalnih oblikah, ki so značilne tako za naselja, kot tudi odprto krajino tega območja).

Predlagana je strokovna rešitev s kombinacijo protihrupnega nasipa in protihrupnega kamnitega zidu z ustrezno zasaditvijo. S tem se doseže, da je cesta (oz. promet na njej) vizualno minimalno izpostavljena, naselje je ustrezno zaščiteno pred hrupom, prostor med naseljem in traso hitre ceste se lahko uporablja v funkciji naselja, hkrati pa so upoštevane prostorske in okoljske usmeritve za oblikovanje prostorske ureditve.

V skladu z dogovori skupnega sestanka dne 20. 7. 2021 se bo v nadaljnjih fazah načrtovanja in projektiranja trasa HC mimo naselja Dragonja ponovno preučila z vidika možnosti izvedbe (dodatnih) ukrepov za zmanjšanje hrupne izpostavljenosti naselja Dragonja ter vidne izpostavljenosti HC iz naselja (npr. delno prekritje trase, ipd.).

Občina Piran je posredovala tudi elaborat z naslovom: Preveritev in predlogi optimizacije rešitev osnutka Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (od km+10.950,00 do km+15.800,00) (PS Prostor, št. d. nal. NG/059-2016, november 2016, dopolnitve januar 2017).

1. Uvodna izhodišča

Umestitev in izvedba hitre ceste pomeni za prostor kakor tudi za njegove prebivalce in uporabnike velik poseg s pomembnimi vplivi in učinki na podobo, delovanje in uporabo prostora, kakor tudi življenje v njem.

Občina Piran je za potrebe priprave predlogov in pripomb na osnutek državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (v nadaljevanju DPN) naročila strokovno preveritev razgrnjenih rešitev s predlogi alternativnih rešitev in izboljšav v smislu optimizacije poteka trase, njenih posameznih elementov in prometno-tehničnih rešitev za zmanjšanje vplivov na okolje, zmanjšanje posegov v prostor ali bolj smiselno umestitev v dani prostorski kontekst.

Na območju občine Piran poteka trasa predvidene hitre ceste od km + 10.950,00 pri mostu preko potoka Piševca do km + 15.800,00 pred platojem MMP Dragonja v skupni dolžini 4,850 m.

2. Pripombe in predlogi izboljšave za optimizacijo rešitev

Za obravnavni odsek hitre ceste na območju občine Piran, natančneje od mostu preko potoka Piševca v km + 10.950,00 do platoja pred MMP Drgonja v km + 15.800,00, so podane naslednje pripombe in predlogi izboljšav vzdolž stacionaže HC.

3.23 (1) Deviacija 1-18 in nadhod za divjad v km + 11.000,00 (3.18)

(priložena grafika ne prikazuje spodaj opisanih sprememb, temveč služi zgolj za orientacijski prikaz območja)

S posegi na območju deviacije 1-18 in nadhoda za divjad se uniči obstoječi dostop do obstoječe stavbe Padna 77 v pobočju na vzhodni strani trase ceste; nadomestna dostopna pot s prikazanimi rešitvami ni predvidena. Predlagana rešitev deviacije in nadhoda za divjad zahteva relativno velik poseg v prostor z večstopenskim usekom v obstoječi teren za vzhodni strani trase ceste, uniči se obstoječa dostopna pot od stavbe Padna 77 do glavne ceste v dolini.

Zato se predlaga zamik deviacije 1-18 državne ceste Koper–Dragonja bližje trasi HC (proti zahodu), s čimer se zmanjša potreben usek v obstoječi teren (na vzhodni strani), zmanjša nadhod za živali (medsebojno se približata podvoza HC in deviarane obstoječe glavne ceste). Dodatno je potrebno predvideti deviacijo obstoječe dostopne poti do stavbe padna 77, tako da je omogočeno priključevanje na obstoječo glavno cesto Koper–Dragonja.

Stališče 3.23:

Glej stališče 3.18 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

3.24 (2) Deviacija poljske poti 1-21 v km + 12.150,00 in novi priključek »Padna«

Predvidena rešitev na navedenem delu je z osnutkom DPN je prostorsko obsežna in prometno zapletena, ob tem, da rešuje le prehod poljske poti preko HC ter posamezne deviacije poljskih poti za vključitev v obstoječe stanje. Poljske poti se uporablja za dostope do kmetijskih zemljišč.

Predlaga se modifikacija deviacije poljske poti 1-21 na zahodni strani trase HC s strmejšim vodenjem priključevalnih poljskih poti in premikom križišča poljskih poti bližje hitri cesti, s čimer se zmanjša poseg na kmetijska zemljišča na zahodni strani trase HC.

Poleg tega je dodatno predlagana prestavitev mostu in mesta priključka deviacije 1-21 na obstoječo glavno cesto Koper–Dragonja zrcalno obstoječemu priključku lokalne ceste iz Padne, s čimer dosežemo naslednje ugodne učinke:

- izboljšana preglednost, jasnost prometne ureditve na obstoječi glavni cesti (združimo dva priključka stranskih cest v eno križišče);
- pridobimo prostor za izvedbo dodatnega priključka »Padna«, ki izboljša dostopnost za zaledne kraje slovenske Istre.

Predlagana spremenjena rešitev pogojuje odstranitev obstoječe stavbe v pasu med traso HC in obstoječo državno cesto, ki bi z realizacijo HC imela tudi sicer izjemno slabe pogoje bivanja in je njena odstranitev povsem upravičena in utemeljena. Izvedba novega priključka »Padna« na HC pomeni veliko pridobitev za zaledne kraje in prebivalstvo Šavrinskega gričevja treh obalnih občin (občin Piran in Izola ter mestne občine Koper) zlasti za širše območje Kort, Padne, Nove vasi, Puč, Koštabone in Krkavč. Bistveno prispeva k boljši dostopnosti krajev, ki pomeni tako korist za lokalno prebivalstvo (boljša povezanost z urbanih središči) kot tudi za lokalno gospodarstvo (boljša dostopnost in večja privlačnost za turistični obisk ipd.). Umestitev dodatnega priključka »Padna« je bila tudi izražena kot pobuda javnosti v okviru javnih razprav osnutka DPN.

Izvedba novega priključka na HC posledično pomeni povečanje lokalnega prometa na lokalni cesti skozi naselje Padna, zato je treba dodatno preveriti te učinke in predvideti ukrepe za umiranje prometa v naselju.

Stališče 3.24:

Glej stališče 3.19 in 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

3.25 (3) Deviacija dostopne poti 1-23 v km + 12.800,00

(priložena grafika ne prikazuje spodaj opisanih sprememb, temveč služi zgolj za orientacijski prikaz območja)

Osutek DPN predlaga deviacijo dostopne poti 1-23 v km + 12,800 z izvedbo mostu preko HC. Za zagotavljanje dostopov do kmetijskih zemljišč predlagamo alternativno

rešitev z ukinitvijo navedene deviacije z mostom preko HC in sledečimi nadomestnimi rešitvami:

- Izvedbo poljske poti (deviacija obstoječe polje poti) vzdolž trase HC na odseku cca od km + 12,200 do km + 12,400);
- Izvedbo dodatne navezave poljske poti na obstoječo glavno cesto Koper–Dragonja preko predvidenega prehoda za divjad v km + 13,680.

S tem zmanjšamo poseganje na kmetijska zemljišča, ni potrebna izgradnja mostu pri deviaciji 1-23, saj se za prehod preko HC uporabi predviden prehod za divjad.

Stališče 3.25:

Glej stališče 3.20 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

3.26 (4) Priključek »Dragonja«

Predlagani priključek »Dragonja«, vključno z navezovalnimi kraki in priključevanjem na obstoječo državno cesto Koper–Dragonja ima neugodne prometno-tehnične elemente: če naštejemo samo kratke dolžine priključnih in izvoznih krakov, slabša pretočnost in prometna varnost T-križišč, omejena preglednost, velika površina voznih površin zaradi tripasovnih cest ipd. Poleg tega zahteva veliko prostora, obsežno deviacijo obstoječe glavne ceste Koper–Dragonja in velike posege v obstoječi teren na vzhodni strani (useki).

Za izboljšanje prometno-tehničnih karakteristik priključka, zmanjšanje gradbeno tehničnih posegov v obstoječi prostor in še posebej pobočje na vzhodni strani ceste za širše območje priključka »Dragonja« predlagamo alternativno prometno rešitev, in sicer izvedbo dveh krožišč, podaljšanimi izvozno-priključnimi kraki na HC in deviacijo glavne ceste Koper–Dragonja na zahodni strani trase HC. S predlagano rešitvijo neposredno dosežemo naslednje ugodne učinke:

- Zmanjša se obsežnost posega v prostor in širina prometnih koridorjev navezovalnih cest: niso potrebe tripasovne navezovalne ceste, zmanjšajo se potrebni useki v obstoječi teren na vzhodni strani, s tem posledično tudi potrebe po deponiranju materiala ipd.
- Križanja prometnih smeri in mesta priključevanj so rešena s krožišči, ki omogočajo boljšo pretočnost, večjo prometno varnost in umirjanje prometa.

Z deviacijo glavne ceste Koper–Dragonja po zahodni strani HC niso potrebni obsežni useki v pobočje na vzhodni strani HC, kar ocenjujemo kot pomembno zmanjšanje posega v prostor in manjše okoljske učinke na mikrolokaciji, pomenijo pa tudi zmanjšanje potrebe za deponiranje materiala, kot nezanemarljiv prispevek k racionalizaciji gradnje. Poleg tega je problematika deponiranja materiala pomembna tudi za lokalno skupnost, saj na območju občine Piran ni razpoložljivih prostih deponij za potrebe lokalnih gradenj in posegov. Predvsem za potrebe izgradenj garažnih hiš, kjer želimo obalni pas razbremeniti mirujočega prometa in ker gre v tem primeru za priobalno območje so posredno to tudi ureditve državnega pomena. V tem primeru zmanjšanih potreb po deponiranju materiala z območja priključka »Dragonja« se lahko proste kapacitete v okviru predvidenih deponij HC na območju občine Piran prepusti in nameni potrebam lokalne skupnosti. Omenjena problematika je bila v prejšnjih letih že velikokrat omenjena in glede na sprostitev predvidenih kapacitet deponij, sedaj res ne vidimo nobenih zadržkov več po končni rešitvi tega problema (glej tudi dopis Darsa št. 350-08-42/2005-MOP/1008 z dne 24. 2. 2017).

Predstavitev trase glavne ceste Koper–Dragonja po alternativnem predlogu pogojuje delno regulacijo vodotoka Drnica.

Predlagana predstavitev glavne ceste Koper–Dragonja pa v prostoru poleg tega vzpostavi tudi novo logiko strukturiranja prostorskih celot, ki vodi k razmisleku o bolj kompleksnem

prostorskem načrtovanju in smotrni namembnosti in ureditvi širšega območja priključka Dragonja. S predlagano prestavljeno traso glavne ceste Koper–Dragonja se namreč na širšem območju obstoječe obrtne cone Dragonja vzpostavi prostorski okvir – kare med dvema prometnima koridorjema, ki bi ga bilo smiselno nameniti manjšemu delu zaokrožitve obstoječe obrtne cone, v ostalem večjem delu pa nujno potrebnega območja TEN- parkirišča za tovornjake, v smislu celovite prostorske ureditve in reurbanizacije območja. Deviirana glavna cesta Koper–Dragonja po zahodni strani bi v prostoru predstavljala jasno ločnico med urbanimi površinami obrtne cone in kmetijsko krajino doline Dragonje.

Na širšem območju priključka »Dragonja« predlagamo, da se v rešitve DPN vključi tudi načrtovanje kolesarske infrastrukture in ureditev za pešce. Urejanje kolesarskega pometa je na obravnavanem območju pomembno za vzpostavitev mreže kolesarskih povezav, ki bodo iz turističnega obalnega pasu vodile v naravno zaledje občine (podeželska naselja in krajinski park doline Dragonje, dolina Drnice).

Stališče 3.26:

Glej stališče 3.21 in 3.8 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Do leta 2017 je veljala Uredba o merilih in pogojih za določitev prostorskih ureditev državnega pomena (Ur. list RS, št. 103/13), po letu 2017 pa so ureditve državnega pomena, ki jih država načrtuje z DPN, opredeljene v ZUreP-2. Obrtne cone in parkirišča za tovornjake (ki niso del AC oz. HC) niso opredeljeni kot ureditve državnega pomena.

Občina je pristojna za usmerjanje prostorskega razvoja občine z določanjem ciljev in usmeritev za urejanje prostora v občini ob upoštevanju državnih usmeritev za urejanje prostora na lokalni ravni in jih lahko načrtuje že danes v okviru občinskega prostorskega načrta.

Sam potek deviacije glavne ceste je načrtovan skladno s Prostorskim redom Slovenije (Uredba o prostorskem redu Slovenije; Uradni list RS, št. 122/04, 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2), katerega osnovno pravilo za načrtovanje gospodarske infrastrukture je, da se, z namenom varčne rabe prostora, posamezne infrastrukturne sisteme načrtuje tako, da za poteke svojih tras in druge potrebne površine v čim večji meri izkoriščajo trase in površine drugih infrastrukturnih sistemov (skupni poteki infrastrukturnih koridorjev) ter da glede na načrtovano učinkovitost infrastrukturnega sistema porabijo najmanjšo možno površino (na primer čim krajši poteki tras, čim večja uporaba skupnih spremljajočih površin in naprav). Hkrati se prostorska infrastruktura načrtuje usklajeno z načrtovanjem razvoja poselitve, ki je razviden iz veljavnega občinskega planskega akta.

3.27 (5) Odmik od stavb v naselju Dragonja in izvedba pokritega vkopa

Na odseku od km + 15,350 do km + 15,700 v skupni dolžini cca 350 m predvidena trasa HC poteka v neposredni bližini naselja Dragonja. Osnutek DPN predvideva tudi odstranitve posameznih obstoječih stavb, za ostalo območje naselja in stavbe v bližnjem kontaktnem pasu pa je predvidena protihrupna ograja, ki bo omilila neugodne učinke hrupa s hitre ceste.

Za celovito zmanjšanje neugodnih učinkov hitre ceste na širše kontaktno območje naselja, torej tudi na višje ležeče stavbe in dele naselja Dragonja, se namesto protihrupne ograje predlaga izvedba hitre ceste na navedenem odseku v pokritem vkopu. Poleg tega je predlagana prestavitev osi hitre ceste proti zahodu, da ni potrebno rušenje obstoječih stavb.

Stališče 3.27:

Glej stališče 3.22 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

3.28 (6) Opomnik za preveritev zagotavljanja poplavne varnosti

Na območju doline Dragonja je že v preteklosti prihajalo do obsežnih poplav, ki so škodovala in ogrožala kmetijska zemljišča in naselja. Umeščanje novih obsežnih objektov v prostor, kakršna je tudi trasa HC, ki prečka dolino, se spreminjajo tudi pogoji odvajanja voda v vodotokih in padavinskih in zalednih voda. Vsled preteklih izkušenj obsežnih poplav opozarjamo, da je pri umeščanju in tehničnem načrtovanju predvidene hitre ceste in spremljajočih objektov in ureditev treba veliko pozornost nameniti zagotavljanju ustreznih razmer z urejenimi koridorji vodotokov, umestitvijo zadostnega števila in ustrezno dimenzioniranih prepustov, da cesta ne bo predstavljala neželene zaježitve.

Stališče 3.28:

HC je v prostor umeščena na način, da bo poplavno varna, poplavna varnost preostalega vplivnega območja bo ostala enaka oz. se ne bo poslabšala. Poplavna varnost je bila v strokovnih podlagah za osnutek DPN obravnavana v načrtu vodnogospodarskih ureditev za DPN (HC Koper–Dragonja, IDP, načrt vodnogospodarskih ureditev, Spit d.o.o., oktober 2012), v okviru katerih so bile izdelane tudi karte poplavne nevarnosti. Trenutno je v izdelavi nova hidrološko hidravlična študija, ki bo podlaga za opredelitev vseh potrebnih ukrepov za novo načrtovano HC in vse spremljajoče ureditve iz DPN.

Vsi projektirani prepusti in jarki, ki odvajajo zaledne vode so bili v osnutku DPN načrtovani in dimenzionirani v skladu s predpisi tako, da prevajajo pretoke s povratno dobo 100 let. Na podlagi nove hidrološko hidravlične študije bo ustreznost rešitev ponovno preverjena, pri čemer se bodo upoštevali najnovejši relevantni podatki ter vpliv podnebnih sprememb.

Prav tako ustreznost rešitev predvidenih vodarskih ureditev pred izdajo mnenja k predlogu DPN natančno pregleda in potrdi Direkcija RS za vode.

4. Petrol, dopis št. PET/PIR-15/2016 z dne 15. 11. 2016 (pripombo prejel in posredoval DARS)

Družba Petrol d.d. izdaja, na podlagi Zakona o urejanju prostora ZUreP-1 (Ur. list RS št. 110/02, 8/03-po.,... in 80/10-ZUPUDPP), Zakona o graditvi objektov ZGO-1 (Ur. list RS št. 102/04-UPB, 14/05-pop., ... in 19/15), Zakona o splošnem upravnem postopku ZUP-UPB2 (Ur. list RS št. 24/06 UPB2, 105/06-ZUS-1, 126/07, In 82/13), Energetskega zakona EZ-1 (Ur. list RS št. 17/14, 81/15), Odloka o ugotovitvi, katere sestavine zazidalnih načrtov, ureditvenih načrtov, lokacijskih načrtov in prostorskih ureditvenih pogojev so v nasprotju s sprejetimi spremembami in dopolnitvami prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana občine Piran v letu 1999 (Ur. objave Pn št. 19/99, 17/05, 85/13), Odloku o dejavnosti sistemskega operaterja distribucijskega omrežja zemeljskega plina in dejavnosti distribucije toplote na območju občine Piran (Ur. objave Pn, št. 29/2008), pogojev za dobavo in odjem plina iz plinovodnega omrežja (Ur. objave Pn št. 35/98) ter prejete vloge št. 3503-5/2004 z dne 11. 11. 2016 posredovane nam s strani Občina Piran, Urad za okolje in prostor:

Mnenje za državni prostorski načrt za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (faza osnutek)

1. Na ureditvenem območju državnega prostorskega načrta hitre ceste na odseku Koper–Dragonja, kot to izhaja iz projekta št. 7068, faza osnutek, izdelan dne september 2016 v Mariboru, vezano na ureditveno področje za Občino Piran, NISO nikjer predvidene plinovodne ne toplovodne instalacije za oskrbo s plinom ali toploto. Iz navedenega razloga v navezi z javno oskrbo plina ali daljinske toplote v Občini Piran ni nobenih zadržkov ne pripomb za morebitno izvedbo hitre ceste na območju kakor ta izhaja iz osnutka projekta št. 7068, izdelovalca ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., Grajska ul. 7, 2000 Maribor.
2. V primeru, da bi se v prihodnosti na zadevnem območju predvidela izgradnja plinovodnega ali toplovodnega omrežja se bo ta izvedla na način, da se bodo lahko izgrajeni objekti, priključili nanj.
3. Pred izgradnjo plinovoda se lahko oskrba rešuje tudi lokalno, s postavitvijo začasnih plinohramov za posamezne objekte. Pri izvedbi strojnih plinskih inštalacij je potrebno obvezno upoštevati prehod na zemeljski plin (delavni tlaki do 3 bar).
4. Za morebitne drugačne rešitve, ki bi odstopale od DPN hitra cesta na odseku Koper–Dragonja je potrebno pridobiti novo mnenje oz. pogoje ali ustrezno soglasje.

Obrazložitev

Na osnovi vloge št. 35003-5/2004 z dne 11. 11. 2016 posredovane s strani Občine Piran, Tartinijev trg 2, 6330 Piran in na osnovi fotokopije vloge Ministrstva za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana št. 350-08-42/2005-MOP/889/-1092-18 z dne 8. 11. 2016, ter iz priloženega oz. dostopnega gradiva na spletni strani Ministrstva za okolje in prostor za državni prostorski načrt za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja (http://www.mop.gov.si/delovna_podrocja/prostorski_nacrti/javne_razgrnitve_in_seznaitve) je bilo ugotovljeno, da na območju obravnave niso predvidene plinovodne ne toplovodne inštalacije za rešitve oskrbe z energijo, kar izhaja tudi iz projektne dokumentacije Plinifikacija Občine Piran, Idejni projekt št. B 062/2 (Maj 1998), ki ga je izdelalo podjetje IBE d.d., Ljubljana ter iz novonastalih sprememb in dopolnitev k temu projektu.

Naročnik in investitor hitre ceste na odseku Koper–Dragonja je oz. bo DARS, Družba za avtoceste v RS d.d., Ul. XVI. Divizije 4, 3000 Celje, pobudnik investicije je Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet, Dunajska c. 48, 1535 Ljubljana.

V primeru, da bi se v prihodnosti na zadevnem območju predvidela izgradnja plinovoda je pri prehodu na zemeljski plin predvidena prehodna vmesna faza OMP (mešanica UNP/zrak) s tlakom v omrežju do objekta 350 mbar.

Pravni pouk:

Zoper to mnenje je dovoljena pritožba v roku 15 dni od prejetja. Pritožba se vloži pisarno na sedežu družbe Petrol d.d., Dunajska cesta 50, 1527 Petrol.

Stališče 4:

Podano je pozitivno mnenje k rešitvam iz osnutka DPN.

II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja

UVODNO POJASNILO

Koncept cestnih povezav na območju slovenske Istre je opredeljen v državnih strateških aktih in predvideva HC Koper – Dragonja (namenjena daljinskemu, tranzitnemu prometu) in HC Koper – Izola - Jagodje – Lucija (namenjena lokalnemu prometu, povezava somestja Koper – Izola – Piran).

Vlada Republike Slovenije je na svoji 48. redni seji dne 29. 7. 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sklep št.: 37000-3/2015/8).

Predmetna investicija predstavlja enega od 48 podrobnejših ukrepov za doseg zastavljenih posebnih ciljev na področju cest, ki se glasi »Ro. 17 Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper-Izola-Piran (povezava med Jagodjem in Lucijo) na AC sistem«.

Vlada Republike Slovenije je na 103. redni seji, 29. septembra 2016, sprejela Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16, 90/21) (v nadaljevanju Nacionalni program). V Nacionalnem programu so določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti ter okvirni stroški.

Koncept cestnih povezav na območju slovenske Istre je opredeljen z naslednjimi ukrepi:

- Ro.17 Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper-Izola-Piran na AC sistem«;
 - podukrep Ro.17.2 Koper – Šmarje Dragonja (obvoznica Šalara)
 - podukrep Ro.17.4 Koper – Šmarje Dragonja;
 - Podukrep Ro.17.5 Jagodje - Lucija

Decembra 2019 je Vlada RS sprejela Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020-2025, v katerem so opredeljeni naslednji ukrepi:

- Ro.17 Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper-Izola-Piran na AC sistem;
 - podukrep Ro.17.2 Koper – Šmarje Dragonja (1. etapa DPN v pripravi – predvidena kot HC (obvoznica Šalara))
 - podukrep Ro.17.4 Koper – Šmarje Dragonja (2. etapa po DPN – predvidena kot HC); e.
 - Podukrep Ro.17.5 Jagodje - Lucija

Vsaka drugačna varianta cestne povezave bi pomenila odstopanje od zadanega koncepta, ki je bil predhodno preverjen skozi študije in se je izkazal kot edini ustrezen.

1. Iniciativni odbor za ohranitev zelene Slovenske Istre, elektronska pošta z dne 10. 11. 2016 (892)

Predlogu DPN nasprotujemo v celoti iz nacionalno-strateških, okoljevarstvenih in davko-plačevalskih-finančnih razlogov!

Zahtevamo, da se predlagani DPN umakne iz postopka in pripravi predlog z eno HC direktno od Jagodja do hrvaškega AC ipsilona.

Obrazložitev:

Čudaška je dosedanja ideja z DVEMA (sic!) avtocestama (nadaljevanje dosedanje do Lucije in novoizgradnja od Bertokov (Kp) do Dragonje) na komaj par km zračne razdalje. (Tega ni niti v Porurju!)

Nedvomno je tako načrtovanje reliekt preteklih časov, neumnosti in neomejenih finančnih apetitov gradbenih lobijev.

Preprosta in logična varianta je enostavno nadaljevanje obstoječe izolske štiripasovnice – obvoznice pri Jagodju v predore pod Šaredom, Malijskim hribom in Kortami do doline Dragonje. Nato pa prečkanje doline Dragonje z viaduktom (med vasjo Dragonja in Sečovljami) v najkrajši liniji do obstoječe hrvaške istrske avtoceste pri Plovaniji?! (glej zemljevid).

Število predorov bi bilo odvisno od reliefa glede na izbrano traso.

S tem bi ohranili Slovensko Istro precej manj asfaltirano, v Luciji pa avtocesta ne bi tekla pod balkoni stanovanjskih blokov, kar bo zagotovo povzročilo revolt prebivalstva.

Portorož (z Lucijo) in Piran bi v tej varianti imela celo dva priključka na avtocesto: enega po sedanji mimo Strunjana, novega pa v Sečovljah mimo Letališča Portorož.

Kako je s STROŠKI?!

Ena predorska avtocesta je enostavno CENEJŠA od dveh površinskih + mnogo krajša, cca 7 km v primerjavi z 20 km, kolikor se nabere obeh še neizgrajenih tras.

Zanimivo, da najbolj logična rešitev z nadaljevanjem sedanje štiripasovnice pod Šaredom, Malijo, Kortami in z bližnjico na Hrvaško, ne pride na misel strokovnjakom in obalnim županom. Ko bodo stroji zaropotali v Luciji, bo prišlo do upora prebivalcev, saj bodo ljudje šele tedaj spoznali, kaj pomeni imeti avtocesto pod svojim balkonom.

Asfaltirati Slovensko Istro še z drugo avtocesto med Kp (Bertoki) in Dragonjo zaradi sezonskega turističnega prometa v netranzitno hrv. Istro, je megalomanstvo brez primere. Razen poletnih mesecev v turistični sezoni, je povprečni dnevni promet na tej trasi zanemarljiv. Hrvaška Istra namreč ni tranzitna in se kot slepa ulica konča v Puli. Zato je tudi v uradnih dokumentih ta trasa ocenjena za ekonomsko neupravičeno!

Slovenija ima zelo malo (sub)mediteranske pokrajine in edina dolgoročna rešitev v Istri je spraviti promet v predore. Pa še ceneje je: 7 km ene trase proti 20 km dveh avtocest!

Vedno je priložnost, da se pretekle avtocestne »resnice in dogme« spremenijo in sprejmejo NOVE ODLOČITVE, ki bodo v skladu s sodobnimi dognanji 21. Stoletja, ne pa ujetnice prejšnjega časa. Potrebna je politična volja, pogum in odločnost.

Hvaležni Vam bodo davkoplačevalci, naravovarstveniki in zanamci.

Pa še povzetek z nekaj argumenti za revizijo potratnih preteklih načrtovanj:

- Po dograditvi tunela pod Markovcem, predorska varianta (pod Šaredom, Malijo in Kortami) s sedanje štiripasovnice pred bencinskima črpalkama (Jagodje nad Izolo) do doline Dragonje (med Sečovljami in vasjo Dragonjo) + 1 km do hrvaške meje v smeri istrske avtoceste pri Plovaniji **STRATEŠKO REŠI** problem prometa v slovenski Istri, s hkratno maksimalno ohranitvijo naravnega okolja.
- Odpadejo veliki (nepopularni!) posegi v urbanem okolju za HC do Lucije in uničenje zelene doline Drnice ter Dragonje za potrebe HC Koper–Dragonja.

V Portorož in Piran se v primeru tunnelske variante dostopa po sedanji cesti mimo Strunjana in novem priključku na HC pri letališču Portorož v Sečovljah.

- **STROŠKI**: ena trasa je CENEJŠA od 2 (dveh!) načrtovanih istrskih avtocest (Jagodje–Lucija in Koper–Dragonja) na zračni razdalji cca 3 km. Ob tem je potrebno upoštevati, da je

- načrtovana HC Koper–Dragonja po uradnih (vladnih) izračunih itak katastrofalno ekonomsko neupravičena.
- Že pred leti so dogradili štiripasovno obvoznico okoli Trsta (od Padrič do Doline). Sosedom Italijanom, ki imajo morja in obale na pretek, ni bilo škoda narave in ljudi reševati z dvema lepima tuneloma v dolžini cca 4 km, tako da ta del avtoceste pomeni močno zmanjšan poseg v okolje.

Zahtevamo, da upoštevate naš racionalni predlog in preprečite nepotrebno pretirano asfaltiranje in uničenje Slovenske Istre in Obale.

Zahtevamo, da se predlagani DPN umakne iz postopka in pripravi predlog z eno HC direktno od Jagodja do hrvaškega AC ipsilona.



Slika 4: Sedaj veljavni trasi



Slika 5: Novi predlog predorske trase

Stališče 1:

Glej stališči 1.1 in 3.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

2. Safet Hodžić, občan MOK, elektronska pošta z dne 11. 11. 2016 (894)

Sem Safet Hodžić prebivalec mestne občine Koper. Po temeljitem pregledu predloga za hitro cesto Koper–Dragonja bi vam rad sporočil nekaj mojih pripomb glede ideje. Po tej cesti se vozim vsak dan in res je, da je izjemno prometna, v poletnem času je kolona v obe smeri, vendar je promet tekoč. Jaz za svojo 1.200 m dolgo pot porabim približno 10 minut.

Republika Slovenija na tem delu načrtuje gradnjo hitre ceste zaradi turistov, kateri se bodo spet premikali po Kopru zaradi mejnega prehoda na Hrvaškem. Iz tega razloga menim, da bodo zaradi gradnje nastali samo stroški, ki bodo nenadomestljivi. Za uresničitev projekta bi bilo namreč potrebno porušiti 52 objektov, uničiti ogromno obdelovalne, dobre in rodovitne zemlje v dolini Šalare, katera nam podarja pridelke 12 mesecev v letu. Menim, da bi bila to za vse nas velika škoda. Zaradi navedenih razlogov upam in prosim ljudi, ki bodo o tem odločali, da upoštevajo mnenja primorskih strokovnjakov in se v skladu s tem tudi odločijo o primerni rešitvi tega problema. Menim, da bi bila najboljša rešitev nadaljevanje projekta izgradnje hitre ceste naprej od predora Markovec proti Luciji ter mejnemu prehodu Sečovlje. Iskreno upam na najboljše. Lep pozdrav.

Stališče 2:

Trasa HC se zaradi različnih elementov, ki jih je treba upoštevati ob načrtovanju, žal ne uspe izogniti posegom na kmetijska zemljišča. Kljub vsemu je ugotovljeno, da je poseg ob doslednem upoštevanju omilitvenih ukrepov v še sprejemljivih okvirih. Januarja 2007 je bilo v teku postopka CPVO pripravljeno Okoljsko poročilo na trasi HC Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. 2007, št. projekta U/004-2006), v katerem je bila opravljena tudi presoja

vplivov na kmetijska zemljišča za načrtovano traso, ki je bila izbrana kot najustreznejša. MKGP je dne 6. 2. 2007 izdalo mnenje (št. 352-142/2006/8) s katerim je ugotovilo, da so vplivi DPN, ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, sprejemljivi.

Glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

3. občan, elektronska pošta z dne 14. 11. 2016 (989)

Vso obmorsko področje od Rižane do Pirana - ne bi več smeli obremenjevati s širokimi pasovi cest.

- Transitna cesta za pretok v Hrvaško Istro je po mojem prepričanju potrebno speljati že pri ali pred Črnim Kalom.
- Začasna rešitev gneče v treh poletnih mesecih leta je t.i. tunel Baredi (kaj se še čaka???)

Prilagam skico o predlogu spremembe dela trase, ki ima vpliv na okolje, ljudi in zmanjšanje stroškov.

S tem projektom se še bolj posega v živeče prebivalstvo na tem okolju, kot v samo okolje.

Nezadovoljstvo in čut ogroženosti ljudi se ne da izmeriti.

Skica s komentarji (zamik poteka trase HC):



Vaš predlog

- na področju doline Šalare gre trasa po desni strani
- POSEGA PO OBDELANIH KMETIJSKIH ZEMLJIŠČIH
- POSELJENO PODROČJE IN VIADUKT NAD VASJO ŠALARA (rušenje več bivalnih objektov)



Moj predlog

- trasa po levi strani (rumeno obarvana črta)
- to je po kmetijsko - - neobdelovalnem pobočju
- odmaknjeno od bivalnega naselja Šalara

Naj vas spomnim, da je bila ta označena varianta že v starih časih predvidena (19.stoletju).

Dodatni komentarji

-članek // V koprski **SLS** pa načrtu niso naklonjeni. Kot so zapisali v sporočilu za javnost, so načrtovalci traso ceste med Šalaro in Paderno pomaknili v bregove na desno stran obstoječe glavne ceste v smeri proti Dragonji ter tako gladko brez pomisleka "povozili" celo vrsto hiš, predvidena trasa pa bi uničila tudi obdelane terase na območju od Šalare do desne krivine Šmarske ceste.

Menim, da se je potrebno zavzemati za že potrditve županov in civilne inicijative Gažon–Šalara.

Po njihovem je bolj upravičeno in smiselno iskati rešitve s pomočjo t.i. variante Baredi, ki izkorišča že izgrajen predor Markovec in bistveno manj posega v urbani del naselij in kmetijska zemljišča.

TRANZITNI PROMET za Hrvaško Istro bi potreboval avtocesto že pred dolino RIŽANE to pa pomeni na območju Črnega Kala.

Področje od Rižane pa do Pirana je premajhno in naravno bogato, da se tu umešča široke pasove avtocest, kot vsi ugotavljamo, da imajo katastrofalne vplive na okolje in prebivalstvo.

Stališče 3:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

4. Milan Rejec, občan Kopra, knjiga pripomb z dne 15. 11. 2016 (899, 913)

Na javni obravnavi predloga v Kopru, v mali gledališki dvorani, 8. novembra 2016, je bilo masovno in odločno, ter z aplavzom in ploskanjem glasno potrjena varianta izgradnje avtoceste Koper–Dragonja, po predlogu Jakomina in Zajca. Vsak drugi načrt bi bil le politična in ekonomsko zgrešena investicija. Ne vztrajajte več na tem predlogu, še posebej ne po vseh pripombah Mestne občine Koper, ki pokažejo vso zgrešenost takega planiranja in načrtovanja. Vaša varianta ima kar cel nahrbtnik neumestnih rešitev (viadukte, cestne baze, črpalke, seka urbanistično zasnovu mesta, draga je, ruši se mnogo objektov, ..., itd.

Torej, moj odločen ne! vašemu sedanjemu načrtu (in seveda nisem osamljen s tem predlogom in upam, da ste zapisali mnenja in vzdušja na vseh javnih obravnavah, predlog Civilne inicijative, predloge občin, objave v medijih,, itd.).

Stališče 4:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

5. Stanislav Černe, elektronska pošta z dne 15. 11. 2016 (903) in elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (916) in zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

Pripombe:

- 5.1 Kmetijske površine. Izbrana trasa povozi obsežne kmetijske površine na ravnih predelih v Vanganelški dolini na obrobju Kopra in v dolini Drnice v občini Piran. Ta zemljišča so še kako primerna za obdelavo s sodobno kmetijsko mehanizacijo in so v območju že urejenih ali mogočih namakalnih sistemov (ti postajajo s podnebnimi spremembami vse pomembnejši). Predlagam resen razmislek o predlogu MO Koper za prehod Vanganelške doline v pokitem vkopu, za spremembo priključka Šalara in za opustitev oskrbne postaje Šalara ter AC baze na predlaganih lokacijah. Predlagam (ponoven) resen razmislek o trasi na odseku C (iz analize variant) skozi dolino Drnice po desnem, zahodnem robu.

Vendar ne razmišljati o poteku HC po ravnem, obdelanem dnu doline ampak o trasi dvignjeni na zaraščeno zahodno pobočje pod na novo urejene oljčnike. Tako vodenje trase bi omogočalo lažje in manj obsežne prehode poti, vodotokov in poti za divjad pod njo namesto obsežnih nadvozov, ki segajo na drugo polovico doline. Pred (ali za) obrtno cono Dragonja trasa lahko prečka dolino Drnice na viaduktu (podobno kot n.pr. viadukt Lijak na vipavski HC) tako, da čim manj škoduje obdelanim površinam in se priključi v osnutku predlagani rešitvi. Menim, da so bili v analizi variant uporabljeni argumenti za samo eno predlagano traso na odseku C preslabotni: trasa HC iz osnutka DPS ob obstoječi državni cesti Koper–Dragonja mnogo bolj degradira dolino še dodatno s svojimi objekti (nadvozi, zadrževalniki, prehodi za živali ...), kot bi jo primerno umeščena in oblikovana, nad dno doline rahlo dvignjena po zahodnem pobočju. Tudi viadukt je lahko svojevrsten okras urejeni krajini, če je dobro zasnovan in oblikovan.

Stališče 5.1:

Poseg na kmetijska zemljišča je velik, še posebej v dolinskem svetu. Kljub temu stroka ugotavlja, da je poseg ob doslednem upoštevanju omilitvenih ukrepov, v še sprejemljivih okvirih.

Glede predloga v zvezi z upoštevanjem predlogov MOK glej tudi stališča v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Na podlagi pripomb in predlogov z javne razgrnitve se bo v predlog DPN vključil spremljajoči objekt Bandel, AC baza pa ostaja na isti lokaciji.

Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006) je nabor variantnih rešitev in izbor najustreznejše variante obravnavala tudi z vidika vpliva na kmetijska zemljišča: na odseku preko Pradišjola in Vanganelške doline je tako ravno argument ohranjanja celovitosti najboljših kmetijskih zemljišč odločil premik trase HC bližje naselju. Vendar pa je pomembno poudariti, da primerjava variantnih rešitev in končni izbor najustreznejše variante temeljita na vsebinsko in metodološko kompleksnem procesu in (ne)ustreznosti posameznih odsekov, zato jih nikakor ni možno vrednotiti le na podlagi enega izbranega kriterija.

Varianta odseka HC s potekom v zahodnem pobočju doline Drnice (varianta C5) je bila že v predhodnem vrednotenju opuščena zaradi poseganja v nenačet naravni prostor. Z umestitvijo na zahodno stran doline bi z obeh strani dolino obdajal in omejeval cestni koridor z vsemi spremljajočimi objekti in ureditvami, »kar bi dolino močno degradiralo z vidika vplivov na vidne kakovosti, kulturno krajino, kompleksne značilnosti prostora ipd.« (Študija variant..., PS Prostor d.o.o., Koper, oktober 2006). Poleg tega bi bili potrebni dve prečkanji doline (pri Bandelu in pri Dragonji). K opustitvi variantne rešitve C5 dodatno prispeva še dejstvo, da se navezuje na predhodni odsek B5, ki je bil v predhodnem vrednotenju ravno tako izločen iz nadaljnje obravnave in optimizacije.

V zvezi z opustitvijo AC baze ob priključku Šalara glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 5.2 Prikluček Padna. V pripravljalnih dokumentih za izdelavo DPN, na javnih obravnavah leta 2007 odobran, v variantah, analizi variant in v izbrani varianti je bil povsod predviden priključek Padna. V osnutku DPN, ki je pravkar razgrnjen, je priključek izpadel, ga ni. Argument za to dejanje, naveden v gradivu in povedan na javni obravnavi v Portorožu dne 7.11.2016, da je za umestitev premalo prostora, ne drži. Ker bi bil priključek prometno manj obremenjen, predvsem bi bilo malo tovornih vozil, je zanj prostora dovolj. Podobnih je nekaj primerov na HC in AC po Sloveniji. Še bolje bi bilo, če bi bil priključek Padna urejen v sklopu oskrbne postaje Bandel, za kar bi za oboje skupaj bilo potrebno

manj prostora, kot če bi bila umeščena vsak zase. Temu podobnih rešitev je po Evropi vse polno, nekaj tudi v Sloveniji (n. pr. priključka Radovljica, Lukovica ...).

Stališče 5.2:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 5.3 Dve oskrbni postaji nista potrebni na razdalji manj od 10 km ena od druge. Oskrbna postaja Šalara je na povsem neprimernem mestu na obdelanih njivah sredi Vanganeljske doline. Tam nikakor ne nadomešča že nekaj časa zavrnjenega bencinskega servisa pri pokopališču v Bertokih. Primernejša je lokacija oskrbne postaje Bandel tako, kot je zarisana v osnutku DPN. Tam so zemljišča že degradirana z viški izkopanih zemljin v preteklem desetletju. Če bo urejena skupaj s priključkom Padna, bo uporabna tudi za voznike po obstoječi državni cesti in za prebivalce bližnjih naselij Dragonja, Sv. Peter, Nova vas, Padna, Grintovec, Korte ... Predlagam resen razmislek o postavitvi oskrbne postaje v industrijski coni Bertoki desno za obe smeri HC tako, kot v predlogu MO Koper. Tako nameščena bi zajela promet z obravnavane HC, z obalne HC iz vseh smeri in proti Izoli, Trstu ter Ljubljani.

Ponavljam: res nista potrebni!

Če bi prišlo do gradnje HC neposredno iz Jagodja (s konca že zgrajene štiripasovne HC) v dolino Drnice in na MMP Dragonja, ne bo potrebno graditi nobene nove oskrbne postaje in zasedati popolnoma novih površin. Ob hitri cesti od Kopra do Dragonje bosta v tem primeru z ustrezno dograditvijo povsem dovolj že obstoječi obojestranski oskrbni postaji v Kopru na Bonifiki in v Jagodju nad Izolo.

Stališče 5.3:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 5.4 Odlagališča viškov izkopanega materiala morajo biti dostopna po cestah, ki vzdržijo težek tovorni promet v času gradnje. Ta je povsem predvidljiv glede na količino materiala, ki naj bi na posamezna odlagališča bila pripeljana. Zato je mogoče predvideti in načrtovati ukrepe na teh cestah. To bi moralo biti del ureditev predvidenih v DPN. Ni dovolj, da so dostopi samo omenjeni, ureditve pa le v obliki dovoznih ramp z obstoječih poti. Viške bi morda lahko zmanjšali s primernejšim vodenjem trase smerno in višinsko. Veljalo bi razmisliti o morebitnih odlagališčih viškov izkopanega materiala v okviru DPN za širitve koprškega pristanišča.

Stališče 5.4:

Del pripombe, ki se nanaša na dostopne ceste za lokacije viškov izkopa, se upošteva tako, da se dovozni cesti za lokaciji viškov izkopa Pišine in Korte v območju, ki ga je treba urediti, vključita v območje DPN.

Za gradbiščne poti, tudi za dovoz do lokacij viškov izkopa, se bodo uporabljale obstoječe kategorizirane in nekategorizirane ceste izven območja DPN ali načrtovane dovozne ceste, ki so znotraj območja DPN. V 47. členu uredbe je zato določeno, da se za obstoječe ceste, ki se bodo uporabljale kot gradbiščne poti, izvede posnetek ničelnega stanja, če so ožje od 3,50 m, se jih razširi, ustrezno

uredi in protiprašno zaščiti, v primeru poškodb pa le-te odpravi in vzpostavi takšno stanje, kot je bilo pred pričetkom gradnje ali boljše (sedma alineja 2. odstavka).

Izven območja DPN je dostop do odlagališč viškov materiala v večini primerov možen preko javnih kategoriziranih cest, ki so že primerno utrjene. V kolikor v času gradnje HC Koper–Dragonja le-te ne bodo več v primernem stanju se jih bo, pred dovozom materiala na odlagališče, v sklopu vzdrževalnih del v javno korist, primerno uredilo.

V primerih, kjer dostop ni omogočen preko primerno utrjenih ali dovolj širokih cest (lokaciji viškov izkopa Pišine in Korte), vse potrebnenove dostopne poti z načrtovanimi ukrepi se vključijo v območje DPN. Vse ceste se po zaključku del sanirajo.

Za samo vodenje trase v predvidenem koridorju, smerno kot niveletno, z upoštevanjem vseh omejitvenih faktorjev je smatrati, da so možnosti bolj ali manj izčrpane. Bistveni vzrok za nastale viške je neuporabnost izkopanega materiala za vgraditev v nasipe.

V okviru preučevanja alternativnih načinov uporabe viškov materiala je bila preverjena tudi možnost odlaganja materiala v morje z namenom, da se pridobi nove kopne površine. Analize preperine fliša, katerega lapornati del predstavlja okvirno tri četrtine celotne kamninske mase, so pokazale, da ima material veliko specifično površino, zato je dovzeten za absorpcijo vode. Zaradi tega kamnina (preperina fliša) ni primerna za odlaganje pod nivo vode, saj material ob stiku z vodo ne ohrani homogene in kompaktne strukture. Odlaganje flišnega materiala pod nivo vode oz. v morje bi bilo možno zgolj z zahtevnimi tehničnimi ukrepi, pri čemer bi se fliš lahko uporabil zgolj kot polnilo, obdano armiranobetonskimi kasetami, s čimer bi se preprečil neposredni stik fliša z morskno vodo.

Poleg tega raba morja (vir: Uredba o Pomorskem prostorskem planu Slovenije (Uradni list RS, št. 116/21)) kaže, da je na območju morja RS veliko raznovrstnih dejavnosti in pravnih režimov, ki močno zmanjšujejo možnosti za poseganje v morje.

Zato je bilo ugotovljeno, da, glede na številčnost in pestrost rabe morja in številnih pravnih režimov in omejitev, ki veljajo za poseganje v morje, ter glede na lastnosti viška materiala (preperina fliša), ki ni primeren za odlaganje pod nivo vode, tako odlaganje viškov materiala, ki bo nastal pri ureditvi HC, ni ustrezno.

Poleg tega je zaradi različne časovne realizacije posameznih projektov nemogoče predvideti uporabo viškov za potrebe izvedbe drugih državnih ureditev.

- 5.5 Predlagam nadaljevanje postopka za sprejem DPN za HC Koper–Dragonja upoštevajoč pripombe, ki sem jih navedel in upoštevajoč mnoge druge umestne pripombe podane med javno razgrnitvijo osnutka DPN.

Vendar:

Dve štiripasovnici na ravni HC, ona na tri četrt zgrajena iz Kopra mimo Izole v Lucijo in ona iz Kopra v Dragonjo, v slovenskem delu Istre nista potrebni. Tako bo vsaj še 20 let, tja do leta 2040. Je pa že sedaj močno čutiti, da primerne cestne povezave v hrvaško Istro ni. Z gradnjo obalne ceste v Lucijo to ne bo preseženo, poleg tega prebivalstvo tam štiripasovnice ne potrebuje. Taki, kot je sedaj načrtovana, nasprotuje. To so jasno povedali udeleženci na predstavitvah javne razgrnitve, ki je v teku. Obalna štiripasovnica

je zgrajena do Jagodja, zemljišča za nadaljevanje pa so odkupljena tudi naprej. Zato predlagam, da

- pripravite zbir variant poteka trase HC neposredno iz Izole ali Jagodja v dolino Drnice in na MMP Dragonja,
- z analizo variant (podobno, kot za HC Koper–Dragonja) izberete najprimernejšo in
- jo projektantsko obdelate do takega nivoja, da bo možna objektivna primerjava s traso HC Koper–Dragonja v bistvenih parametrih (prometno tehnično, stroškovno, prostorsko, glede porabe kmetijskih zemljišč, sprejemljivosti za prebivalstvo, potrebnega časa za projektiranje in izgradnjo ...).

Med variante neposredne povezave iz Izole (Jagodja) na MMP Dragonja za obdelavo lahko uvrstite:

- varianto »predor Baredi« po predlogu dr. Jakomina in mag. Zajca,
- varianto »predor Cetore« v dveh inačicah po mojem predlogu, ki je opisan v prilogi (priponki) v E dopisih iz letošnjega leta,
- druge možne variante, ki bi jih predvideli drugi predlagatelji, predvsem kvalificirani cestarski projektanti.

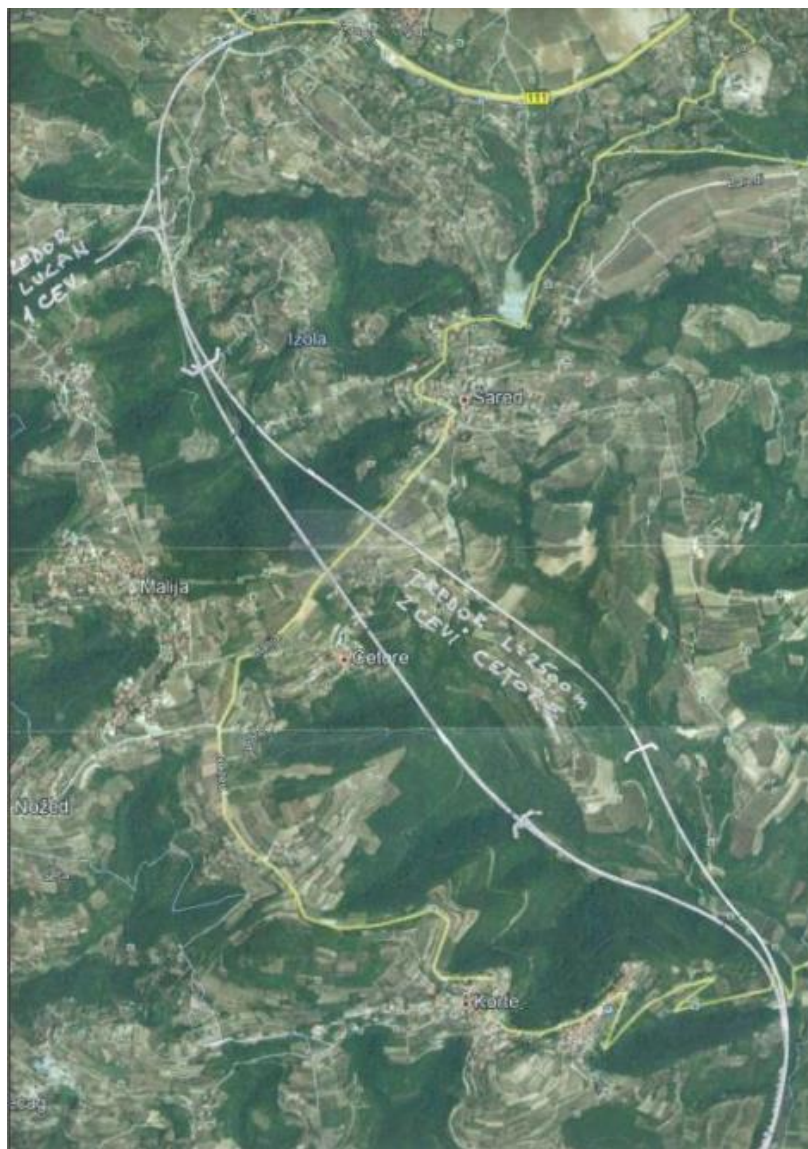
Vsekakor je nujno v tem sklopu ponovno proučiti možnost poteka trase HC skozi dolino Drnice po zahodnem pobočju. Za potek, ki ne »povozi« njiv na dnu doline, se zavzemajo lokalni prebivalci, obdelovalci teh njiv.

Če bi se izkazalo, da je povezava iz Izole neposredno na MMP Dragonja primerna, lahko v normalnem času, ta je vsaj 6 krat krajši od do sedaj porabljenega za pripravo obravnavanega osnutka DPN, izdelate DPN za izbrano varianto neposredne povezave.

Tudi, če bo DPN za HC Koper–Dragonja sprejet, kot je bilo povedano, do konca leta 2017, glede na dosednji potek dogodkov je to manj verjetno, se gradnja na tem odseku ne bo kmalu pričela. Po analogiji drugih DPN (n.pr. železniška proga Divača–Koper, pristanišče v Kopru) se vsaj 5 ali 6 let ne bo zgodilo na trasi nič. Torej bo ob primernem naporu za proučitev alternativnih tras HC dovolj časa za primerjavo dveh različic, za kateri pa bosta, recimo, leta 2020 pripravljena DPN.

Na ta način bi lahko v kratkem času do leta 2023 zgradili neposredno povezavo slovenskega AC sistema na istrski Y in pri tem porabili, o tem sem prepričan, mnogo manj denarja kot za sedaj edino predvideno rešitev. Ta bi bila poleg tega tudi časovno zamudnejša.

Če bi se izkazalo, da bo cestni promet v Istro in med mesti tako narasel po letu 2040, da predlagana rešitev ne bi več zadostovala, bo tedaj že izdelana podlaga za traso Koper–Dragonja in bo z dopolnitvami takrat takoj izvedljiva.



Slika 6: Varianta »predor Cetore« v dveh inačicah

Prepis priloge E dopisi iz letošnjega leta:

Stanislav Černe, 13. 3. 2016 za Občino Piran

Spoštovani gospod župan Peter Bossman!

V sobotnem Delu je Boris Šuligoj, dober poznavalec prometnih vprašanj v Istri pa tudi širše, v članku Obalna cesta bi soline oddaljila od Unesca zapisal med drugim, da naj bi prihodnje leto pričeli graditi cesto Jagodje–Lucija. Načrtovana je kot štiripasovnica, ki se v Luciji konča. Dejstvo je, da Lucija skupaj s Portorožem, Piranom in vsemi bližnjimi naselji tako zmogljive ceste ne potrebuje. Naprej nima kam zaradi goste poselitve, zaradi naravnega parke Soline, predvsem pa nadaljevanje v smeri Sečovelj ne bi imelo navezave na že zgrajeno cesto štiripasovnico v hrvaški Istri, ta je usmerjena na prehod meje pri Dragonji.

V lanskem letu sta mag. Igor Zajec in dr. Livij Jakomin predlagala drugačen razmislek o poteku trase proti hrvaški Istri, kar je izredno hvale vredno: po bližnjici nekje sredi izolske obvoznice skozi predor pod Baredi v dolino Drnice in po predlagani (pa še ne umeščeni) trasi do meje pri Dragonji. Eden od pomembnih razlogov za tako rešitev je, da dve avtocesti od Kopra naprej nista potrebni. To popolnoma drži.

Moj predlog ima podobno logiko. Izkoristili bi že zgrajeni odsek okrog Izole v celoti, nadaljevali z gradnjo štiri pasovnice od Jagodja naprej do mesta, kjer se trasa obrne proti Luciji skozi predor Lucan. Tam bi predvideli priključek in po že projektirani trasi proti Luciji gradili dvo pasovno cesto skozi enocevni predor Lucan. Ta cesta bi služila kot priključna cesta na hitro štiripasovno cesto, ki bi se od priključka nadaljevala po dolini, nato skozi dvocevni predor pod vasjo Cetore, pod Kortami bi se spustila v dolino Drnice in po zahodnem pobočju (ali po že predlagani »šmarski varianti« ob obstoječi cesti, kar je manj ugodno) do meje pri Dragonji. Predor ne bi bil daljši od 2500 m, kar je primerljivo z že zgrajenimi predori od Kozine dol. Priključek za Lucijo bi omogočal tudi priključitev naselja Šared in bližnjih zaselkov na hitro cesto. Naslednji priključek pod Padno, predviden je tudi v »šmarski varianti«, bo omogočal dostop na hitro cesto naseljem Padne, Nova vas, Sveti Peter in Korte. Povezava od priključka za Lucijo do meje pri Dragonji bi bila dolga okrog 8 km. V grobem je navedeno prikazano na skici v priponki.

S takim ali podobnim potekom hitre ceste, včasih smo ji rekli Obalna cesta, bi se izognili nepotrebni gradnji dveh avtocest v Istri, izognili bi se nepotrebni napeljavi hitre štiripasovne ceste v Lucijo in (morebitnemu) podaljšku proti Sečovljam skozi naselja in ob zaščitениh solinah, omogočili bi hiter in kratek dostop iz večine mest in naselij slovenske Istre, pri tem pa omogočili učinkovit tranzitni promet v hrvaško Istro in v celoti izkoristili že zgrajen dvocevni predor Markovec.

Z malimi spremembami načrtov bi lahko izkoristili umeščeno traso, že narejene projekte, odkupljena zemljišča in ostale priprave tako, da bi leta 2017 morda lahko res nadaljevali z gradnjo od Jagodja naprej. S hitro cesto do priključka Lucija, nato po navadni dvopasovnici do Lucije. Do Jagodja je bila izolska obvoznica zgrajena leta 1989 in začasno navezana na staro cesto pri Belvederu s provizorijem za, takrat je bilo tako rečeno, za leto ali dve. Nabralo se jih je že 27. Zato bi res veljalo nekaj storiti tako, da bi bilo kar najbolj prav.

Predlagam, da se z ministrstvom za infrastrukturo in naročnikom DARS o vprašanih poteka hitre ceste, ki prihaja v našo občino in držanja obljub glede časovnega poteka izvedbe resno in trdno pogovarjate in dogovarjate. Tako je storila večina občin po Sloveniji, skozi katere so bile, ali pa še bodo, speljane avtoceste. Pri tem uporabite kompetentne ljudi. Hitrost ne bi smela biti razlog za napačne rešitve.

Želim vam uspešno delovanje na tem področju, pa tudi na ostalih, ki so pomembna za naše kraje in vas pozdravljam! Stanislav Černe

p.s. Stanislav Černe, Padna 4b, 6333 Sečovlje – Sicciole, po poklicu sem univ. dipl. inž. gr., sedaj v pokoju. Celo službeno dobo sem delal na področju izgradnje prometnih objektov, tudi in predvsem cest in avtocest. V naši občini živim od malega že več kot 66 let. Zato mi ni vseeno, kaj se bo izcimilo iz te ceste, o kateri je bil govor še preden sem pred 50 leti pričel študirati gradbeništvo.

Moir Mahnič, 24. 3. 2016 za g. Černeta

Spoštovani gospod Stanislav Černe,

Zahvaljujem se vam za vaše prizadevanje za čim bolj racionalno izvedbo bodoče hitre ceste. Vsekakor vemo, da vam je kot kompetentnemu strokovnjaku zelo mar za prihodnost cestne infrastrukture v naši občini.

Seznamamo vas, da se intenzivno dogovarjamo z Ministrstvom za infrastrukturo za uveljavitev drugačne trase ceste in bomo vsekakor trdno zaščitili interese Občine Piran pri bodočih posegih v prostor.

S spoštovanjem,

Peter Boossman, župan občine Piran

Stanislav Černe, 30. 5. 2016 za MzI

Spoštovani gospod minister Peter Gašperšič!

V petek, 27. 5. 2016 ste se z istrskimi župani pogovarjali o avtocestah, hitrih cestah in povezavah med istrskimi mesti in tranzitni povezavi s hrvaškim delom Istre. Kot sem razbral iz časopisnih vesti o tem dogodku, bodo v DARS v 30 dneh (med drugim) proučili alternativno traso povezave z mejo pri Dragonji pod Baredi, ki sta jo lani predlagala mag. Zajec in dr. Jakomin.

Predlagam, da proučijo tudi predlog podobne povezave pod vasjo Cetore. Z opisom te inačice poteka hitre ceste sem seznanil piranskega župana g. Bossmanna marca letos tako, kot je zapisano spodaj in prikazano v shematični skici v priponki. Tak potek hitre ceste v veliki meri upošteva že umeščeno, sprojektirano in že opravljene odkupe. Ne obremenjuje s tranzitom gostih naselij v piranski občini, se kar najbolj umika obdelanim kmetijskim zemljiščem, izkoristi zgrajen in obratujoč predor Markovec in ne podvaja po nepotrebnem avtocest na razmeroma majhnem področju Istre.

Moj predlog je, da zamisli ne zavržete kar tako z zamahom roke, da jo vsaj malce podrobneje pogledate skupaj s proučevalci in jo skušate kot možnost vnesti v časovne načrte, ki bodo drznejši od omenjenih na razgovoru zadnji petek.

Uspešno delo vam želim in vas lepo pozdravljam!

Stališče 5.5:

Varianta odseka HC s potekom v zahodnem pobočju doline Drnice (varianta C5) je bila že v predhodnem vrednotenju opuščena zaradi poseganja v nenačet naravni prostor. Z umestitvijo na zahodno stran doline bi z obeh strani dolino obdajal in omejeval cestni koridor z vsemi spremljajočimi objekti in ureditvami, »kar bi dolino močno degradiralo z vidika vplivov na vidne kakovosti, kulturno krajino, kompleksne značilnosti prostora ipd.« (Študija variant..., PS Prostor d.o.o., Koper, oktober 2006). Poleg tega bi bili potrebni dve prečkanji doline (pri Bandelu in pri Dragonji). K opustitvi variantne rešitve C5 dodatno prispeva še dejstvo, da se navezuje na predhodni odsek B5, ki je bil v predhodnem vrednotenju ravno tako izločen iz nadaljnje obravnave in optimizacije.

Glede izbora variante glej tudi stališča do pripomb in predlogov v poglavju III. Pripombe, ki se nanašajo na študijo variant.

6. Jakomin in Zajec, Portorož, dopis z dne 5. 11. 2016 (pripombo prejel in posređoval DARS)

Iniciativnemu odboru za ohranitev zelene Slovenske Istre

Dne 3. 10. 2016 sta me v imenu iniciativnega odbora za ohranitev zelene Slovenske Istre obiskala Lovrečič Valerio in Grižon Flavio in mi pokazala pismo, ki je bilo poslano županu občine Piran gospodu Petru Bossmannu. Iz pisma se da razbrati, da iniciativni odbor nasprotuje izgradnji dveh hitrih cest in to: hitre ceste Jagodje–Lucija ter hitri cesti Koper–Dragonja. Obe predlagani trasi po njihovem mnenju grobo posegajo v dragoceni prostor Slovenske Istre. V svojem pismu predlagajo novo varianto, ki bi preko predorov pod Šaredom, Malijskim hribom in Kortani nadomestili predlagani DPN.

Ker za predlagano varianto nista predložila natančnejših podatkov razen že znanih ugotovitev, ki so bile objavljene ob variantnih predlogih dr. L. Jakomina in mag. I. Zajca kot tudi v predlogu dipl. ing. Černeta se do tega predloga ne bomo opredeljevali, čeprav je vsak predlog vreden ponovne temeljite proučitve in strokovne presoje.

Ker je namen javne razgrnitve osnutka DPN pridobivanje pripomb in stališč javnosti za traso Koper–Dragonja meniva, da se morajo predlagatelji osredotočiti na ta dokument in predstaviti pripombe do katerih se bo moral predlagatelj v nadaljnjih postopkih opredeliti.

- 6.1 Za prebivalce vasi Padna, Nova vas, Korte je predlagan potek ceste od Bandela do mejnega prehoda Dragonja nesprejemljiv, ker je umeščen med obstoječo cesto in vodotokom Drnico. S tem posegom se uničuje najrodovitnejša zemlja v dolini, ogroža vodotok Drnica kot tudi drugi vodni viri in kanali, ki služijo v sušnem obdobju za namakanje doline.

Stališče 6.1:

Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006) je ena izmed strokovnih podlag za pripravo DPN za HC na odseku Koper–Dragonja. Izdelovalci študije so v preučitev dobili širok nabor predhodno pripravljenih variantnih rešitev po posameznih odsekih. V okviru študije je potekalo večstopenjsko vrednotenje s cilji po posameznih korakih:

- *oženja nabora variantnih rešitev v 1. koraku – Predhodne analize in določitve variant,*
- *podajanja priporočil za nadaljnjo optimizacijo ožjega nabora variantnih rešitev v 2. koraku – Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev) ter*
- *predloga najustreznejše variantne rešitve za nadaljnjo pripravo prostorske in projektne dokumentacije v 3. koraku.*

V dolini Drnice je HC umeščena tako, da čim bolj sledi koridorju obstoječe ceste in s tem v prostoru ne ustvarja novega koridorja, ki bi funkcionalno in strukturno razdeljeval in fragmentiral dolino, da se ogiba geološko neugodnim terenom, ki bi pogojevali zahtevnejše in večje posege v prostor, in ob tem zagotavlja ustrezno traso in prometnotehnično zasnovo ceste.

Vpliv na vodne vire in vodotoke je presojan v Strokovnih podlagah za vode za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/1-16 SP). V IDP, ki bo podlaga za pripravo predloga DPN bodo vodnogospodarske ureditve načrtovane na način, da se ekološko stanje vodotokov ne bo poslabšalo.

V strokovnih podlagah so tudi navedeni vsi omilitveni ukrepi s katerimi bo zagotovljeno varovanje in ohranjanje vodnih virov z izdanimi vodnimi dovoljenji ter omilitveni ukrepi za varovanje podzemne vode.

Na podlagi pripomb podanih na javni razgrnitvi je bil v februarju 2017 izveden dodatni terenski ogled območja načrtovane trase, na katerem so bili evidentirani in geolocirani vsi vodni viri, na katere so opozorili krajan. Geološki zavod Slovenije je izdelal tudi posebno Hidrogeološko poročilo o ogledu vodnih virov na projektirani trasi HC Koper–Dragonja na območju doline Drnice med Sergaši in Dragonjo. Na podlagi predmetnega gradiva bodo v nadaljnjih fazah načrtovanja projektne rešitve ustrezno dopolnjene.

Neposredno bosta prizadeta dva vodna vira, ki ju bo treba zajeti in speljati izven trase HC. Izdatnost vodnih virov se zaradi ceste predvidoma ne bo poslabšala. Na podlagi ugotovitev bodo dopolnjene Strokovne podlage za vode.

Zaradi uničevanja kvalitetnih kmetijskih površin kot tudi grobih posegov v naravno okolje predlagamo:

- 6.2 Da se ponovno valorizira predlog o HC Izola–Tunel Baredi – od tu naj se cesta umesti na pobočje hriba in poteka približno po občinski meji med Izolo in Piranom. Po tem pobočju

naj se trasa nadaljuje mimo Kamnoseka Čeligo in Klavnice od tu po najkrajši varianti do mejnega prehoda. Ta varianta valorizira do sedaj izgrajeno HC in tunel Markovec je najcenejša in najkrajša (glej varianto predloga dr. L. Jakomin in mag. Zajec).

Stališče 6.2:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 6.3 Da se ponovno prouči variantni predlog, ki ga je podal dipl. ing. Černe, da se prouči variantni predlog Iniciativnega za ohranitve zelene Slovenske Istre o izgradnji predorske variante pod Šaredom, Malijo in Kortami in po najkrajši poti do meje s Hrvaško.

Stališče 6.3:

Glej stališče 5.5 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

7. občan MOK, knjiga pripomb z dne 8. 11. 2016

Podpiram predlog DPN za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja.

- Obstoječe cestno omrežje na področju slovenske Istre je zastarelo in nesposobno sprejeti naraščajoči promet.
- Načrtovanje in gradnja cestnega omrežja poteka zelo počasi in zaostaja za potrebami prometa.
- Začetna in končna točka, ki določata logični potek same hitre ceste, sta že dolgo let znani. Sprememba začetka in konca trase ni več možna.
- Alternative predlaganemu DPN, ki se pojavljajo brez ustreznih analiz in študij so nesprejemljive in samo zavlačujejo začetek gradnje več kot nujne tranzitne prometnice proti hrvaški Istri.
- Zgrajen odsek hitre obalne ceste s predorom Markovec je bil načrtovan za medmestno prometno povezavo med slovenske Istre Kopra, Izole in Pirana, zato ta hitra cesta ni sposobna sprejeti tranzitnega prometa, ki bo potekal v smeri hrvaške Istre.
- Zgrajen odsek hitre ceste na področju mesta Koper je mesto razdelil na dva dela, kar predstavlja veliko oviro v prometni povezavi obeh strani mesta. Poleg tega pa pomeni velik izvor onesnaževanja mestnega okolja s hrupom in izpušnimi plini.
- Mesta slovenske Istre Koper, Izola in Piran s svojim zaledjem in priobalnim pasom predstavljajo poseben prostor, ki ga je potrebno zavarovati pred škodljivimi vplivi tujega tranzitnega prometa.

Stališče 7:

Izraženo je mnenje.

8. občan MOK, pripomba z dne 8. 11. 2016 (926)

Tu je več hudih težav:

Nadaljevanje izgradnje AC od Jagodja proti Luciji in naprej proti Sečovljam je NEZAMISLJIVO, nedopustno, to bi bila nepopravljiva zloraba našega dragocenega prostora. Ta trasa bi povzela vse sončne agrarne doline na Slovenski Obali. In v vsakem primeru bi energetsko in realno/materialno presekala vse poti, poglede, kulturno krajino...

Že to, da je AC domala taknila morje pod Semedelo, je neumnost, ki ji ni para. Poleg vsega je presekala naravno povezavo najbližjega koprskega naselja s historičnim mestom.

Uničili ste že najboljšo agrarno zemljo v dolini Pivol pri Izoli. Tam so (bili) nasadi prvih cvetočih breskev in zelenjave. A briga to gradbene investitorje.

Zakaj je vse to potrebno? zakaj naj bi vsi drveli z veliko hitrostjo...Kam?? V Lucijo??

AC Bertoki–Šalara–predor Šmarje pa bi naredila še en, a tokrat dokončen robusten cestni obroč okoli našega malega, že zdaj s cestami mučenega mesta, ki ima zagotovo že brez te načrtovane hitre ceste največ asfaltiranih površin na prebivalca. Zelo težko je priti v stik z naravo, saj smo prepredeni s cestami. Šalara bi živela kot ob nekdanjem Barlinskem zidu. Zdaj pa ljudje vrtnarijo ob robu naselja, kjer še lahko srečaš kakšno divjo živalco. Ta AC bi uničila še preostale primestne agrarne in naravne površine (Bertoki, Škocjan, Pradešjol, Šalara) na peš-dosegu. Le pogledite, kako je hitra cesta uničila agrarno zemljo med Bertoki in Rižano ter Val Stagnonom; odkar je ta cesta, zemlje tam nihče več je ne obdeluje. Logično. Rastejo le še oglasni panoji in na prvovrstni zemlji kompleksi za storitvene dejavnosti. Pa je bila tista zemlja zelenjavni vrt Kopra.

Hrup pa tako in tako uniči širše področje, morebitne visoke zaščitne/protihrupne ograje pa presekajo vse poti in tudi poglede in s tem zrujinirajo pokrajino. Da življenja ob/pod viadukti niti ne omenjam. Tega si nihče ne želi imeti nad seboj.

Zagovarjam traso predor Markovec–predor Baredi–Dragonja.

Z njo bi bila uničena »le še« manj osončena dolina od Šmarij do Dragonje. Na njenem zgornjem platoju pod Sergaši je sicer neponovljiva kulturna krajina z oljčniki. Ta zemlja bo poslej ničvredna, polna težkih kovin. In ta dolina bo z AC postala ne le škodljiva za kmetovanje, ampak tudi neprijetna za bivanje. Bo pa »idealna« za še več območij za odlaganje »odvečne« zemlje, za predelavo gradbenih odpadkov, za proizvodne in skladiščne hale, za »čistilno-predelovalne« dejavnosti...pod njo je pa drugi velik vrt ob reki Dragonji...

Največja možna neumnost bi bila spraviti pod/nad AC še Jagodje, Strunjan, Lucijo, Parecag, Sečovelje in le nekaj km vzhodne peljati na hrvaško stran drug, vzporeden krak AC Bertoki–Dragonja. To je res viške prostorske arogance! Naš prostor je nadvse krhek, občutljiv, ranljiv; tu ni širokih enotnih površin, kjer se AC lahko »skrije«...

Tunel pod Markovcem je menda preozek za ves promet. Le kdo ga je načrtoval??? Sočasno so namreč Italijani naredili takoj za mejo 2 predora s po 2 voznima in enim odstavnim pasom, ki sta dejansko veliko manj klavstrofočnična od naših. A kar je, je. Semedela je že zdaj obremenjena s hrupom in izpušnimi nesnagami. Tu bo treba urediti protihrupne pregrade in poskrbeti za goste ozelenitev.

Predlagam tudi upočasnitev prometa na območju Kopra pa vse do predora Baredi.

Želim predvsem čim manj nepopravljivega nasilja nad prostorom.

Stališče 8:

Izraženo mnenje se ne nanaša na predmetni DPN.

Glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

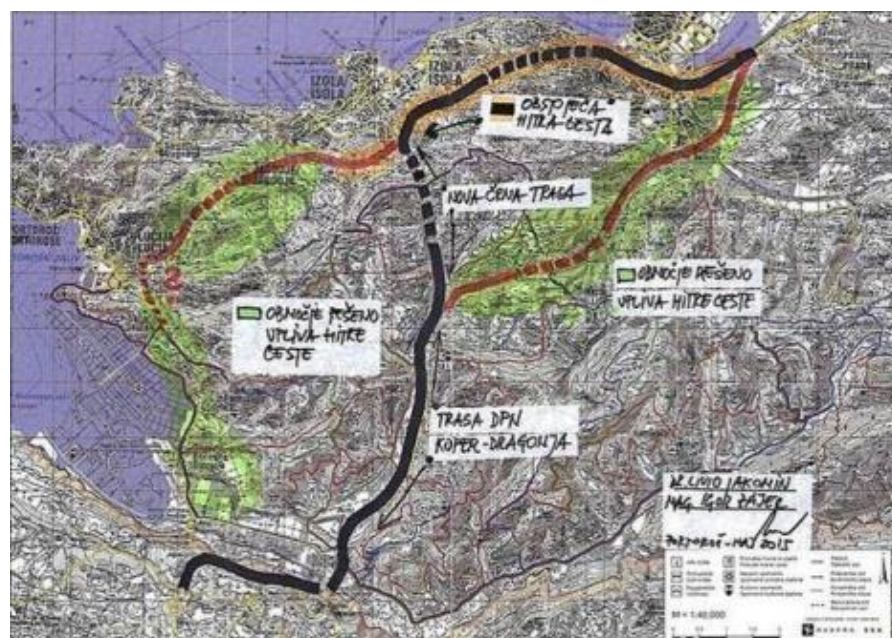
9. Milorad Kalajdžić in dva občana, tri elektronske pošte z dne 21. 11. 2016 (927, 934, 935)

Predlagam, da se namesto trase, predstavljene v osnutku DPN za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja, zgradi trasa hitre ceste od Izole do Dragonje s predorom pod Baredi, ki sta jo že predstavila dr. Livio Jakomin in mag. Igor Zajec.

Trasa iz osnutka DPN je preveč uničujoča za naravno okolje in kmetijske površine – vinograde, oljčnike, obdelovalne površine, vodne vire itn. poleg tega zahteva rušenje veliko več hiš in poslovnih prostorov ter manjših objektov kot t. i. varianta Baredi.



Slika 7: Hitra cesta



Slika 8: Nova trasa

Stališče 9:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

10. Sindikat kmetov Slovenije, Gospodinjska ul. 6, Ljubljana, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (925) in Sindikat kmetov Slovenije, podružnica Slovenska Istra, elektronska pošta z dne 22. 11. 2016 (963)

Spoštovani, na javni obravnavi osnutka D.P.N. za hitro cesto Koper–Dragonja v gledališču Koper ste bili seznanjeni z vidika stališča kmetov v Slovenski Istri. Glede predvidene varijante za hitro cesto Koper–Dragonja, podajam pripombe še v pisni obliki.

Podpiramo predlog obalnih občin tj. varijanto v tunelu pod Baredi Izola, enako sklepe zbora krajanov K.S. Bertoki, K.S. Škocjan, K.S. Šalara in sklepe inicijative krajanov Dragonje. Državna infrastruktura v Slov. Istri že dosedaj je ogromno posegla v neokrnjeno naravo po kakovostnih

kmetijskih zemljiščih po obali in morju ter poslabšala življenjske pogoje ljudem v vseh 4 štirih obmorskih občinah. Regija – pokrajina Slov. Istra ima enkratno edinstveno mikroklimo v Sredozemlju za pridelavo in gojenje vrhunskih kvalitetnih – butičnih kmetijskih proizvodov in rib iz morja, kamor se stekajo že okoljske oporečne vode. Analize voda iz čistilnih bazenov ob A.C. na in pod Kraškim robom presegajo vse dopustne normative onesnaženih voda, hrupa, raznih plinov, ter svetlobno onesnaževanje. Okrnjena in onesnažena narava v Osapski dolini, spodnji Rižanski – Dekanski dolini, Ankaranski bonifiki – Bertoški z obtočnimi kanali, okrnjena spodnja Vanganelška dolina z Badaševico, okrnjen Pradisioł pri Izoli, Strunjanska dolina, Sečoveljska in poseg po dolini Dragonje z vsemi posledicami. Vrhunski kakovostni pridelki, kateri uspevajo na območju Slovenske Istre, so bili zelo iskani že pod Beneško republiko, pod Avstrijo vse do Dunaja, pod Italijo Trst Furlanija do Udin, pod Jugoslavijo in Slovenijo. Levji delež za razvoj daje Kmetijstvo in ribištvo v Slovenski Istri – brez nobenega nadomestila. Stroka in politika, naj se zamisli in »moralo« da pred zakone za tako velike posege v prostor po kakovostnih kmetijskih zemljiščih. Vsi vpleteni v ta poseg smo samo trenutni uporabniki in upravljalci tega prostora, ter dolžni zanj skrbeti za naše zanamce. Hvala za razumevanje.

J. Pino KLABJAN, Kontakt: Mob. 041 637 220

Stališče 10:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

11. Dušan in Ljubica Deisinger, Koper, pripomba z dne 16. 11. 2016 (932)

Popolnoma zavračam predlog za hitro cesto Koper–Dragonja, saj temelji na vsaj 10 let starem osnutku. V tem obdobju je bil končno zgrajen predor Markovec in je edina smiselna in gotovo v teh težkih gospodarskih razmerah tudi najcenejša v letu 2015 predlagana rešitev izgradnja AC odseka kot nadaljevanje predora Markovec v nov predor pod Baredi v dolino Dragonje. S tem bi odpadla potreba po gradnji AC odseka Koper–Dragonja–Izola–Strunjan–Valeta–Lucija–mejni prehod. Apelirava na razum, poštenje in ekonomsko dobrobit vseh državljanov RS.

Stališče 11:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

12. občan, pripomba z dne 16. 11. 2016 (932)

Predlog te trase izrazito neugodno posega v to okolje. Podpiram predlog gradnje AC: predor Markovec pod Baredi v Dragonjo – kot najcenejši in za okolje in kvaliteto prebivalcev obale najbolj sprejemljiv.

Stališče 12:

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je predvsem namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in čezmerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev težav in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2). Omenjena variantna rešitev predstavlja ravno to: združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na enotno traso.

Študija variant s predlogom najustrežnejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006) je ena izmed strokovnih podlag za pripravo DPN za HC na odseku Koper–Dragonja. Izdelovalci študije so v preučitev dobili širok nabor predhodno pripravljenih variantnih rešitev po posameznih odsekih. V okviru študije je potekalo večstopenjsko vrednotenje s cilji po posameznih korakih:

- ožjenja nabora variantnih rešitev v 1. Koraku – Predhodne analize in določitve variant,
- podajanja priporočil za nadaljnjo optimizacijo ožjega nabora variantnih rešitev v 2. Koraku – Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev) ter
- predloga najustrežnejše variantne rešitve za nadaljnjo pripravo prostorske in projektne dokumentacije v 3. koraku.

Glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

13. občan, pripomba z dne 16. 11. 2016 (932)

Nikakor nisem za vaš predlog! Ne uničujte ta naš mali košček obale – pošljite turiste na po najbližji in gotovo cenejši poti (predor Markovec – le zakaj je pa bil zgrajen) – pod Baredi–Dragonja.

Stališče 13:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

14. občan MOK, pripomba z dne 15. 11. 2016 (932)

Res želim izraziti moje nestrinjanje k osnutku trase za hitro cesto Koper–Dragonja. S tem se bi bistveno preveč približali naselju Šalara in ljudem, ki tam živijo še dodatno okrnili kvaliteto bivanja. Sem za 1 avtocesto: tunel Markovec–tunel pod Baredi–Dragonja, pa bo s tem bistveno nižja cena kot za 2 AC (Koper–Dragonja–Izola–Lucija–Sečovelje). Ne razmetujte denarja davkoplačevalcev, ker ga je premalo za zdravstvo, pokojnine, šolstvo, za dostojno preživetje upokojencev in za nujne zaposlitve mladih.

Stališče 14:

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustrežnejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in doseženega konsenza predstavlja najustrežnejšo in najbolj sprejemljivo varianto, kar pa ne pomeni, da nima vplivov in učinkov na okolje ali da je ne bi bilo možno dodatno optimizirati.

Na odseku preko Vangannelske doline se je v fazi optimizacije variantnih rešitev trasa HC dejansko približala naselju Šalara z namenom zmanjšanja neugodnih vplivov na celovitost kmetijskih zemljišč, vendar ob ohranjanju možnosti smiselne urbane zaokrožitve in izvedbi učinkovitih omilitvenih ukrepov za minimaliziranje okoljskih učinkov ceste na urbano okolje in kakovost bivanja (trasa HC kot urbani rob, možnost umestitve robnega zelenega pasu kot cone omilitvenih ukrepov ob HC ipd.).

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je predvsem namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in čezmerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev težav in slabše življenjske pogoje na druge

odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2). Omenjena variantna rešitev z eno cesto (predor Markovec–predor Baredi–Dragonja) predstavlja ravno to: združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na enotno traso.

Glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

15. občan MOK, pripomba z dne 15. 11. 2016 (932)

Podpiram samo 1 možnost – graditev le 1 avtoceste, kot je bil dan predlog v I. 2015 – le AC tunel Markovec – nato pod Baredi do Dragonje, da bodo turisti čim prej na Hrvaškem, ker nam samo onesnažujejo zrak, puščajo ob cesti smeti, denar pa gre k sosedom. Enostavno: Slovenija nima denarja za 2 AC

1. Koper–Dragonja
2. Izola–Lucija–Sečovelje

Stališče 15:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

16. Boris Cepuder, odvetnik za Društvo za zaščito Seče in solin »POMPA«, pripomba z dne 21. 11. 2016

Društvo za zaščito Seče in solin »POMPA« se, po svojem s pooblastilom izkazanim zastopnikom, obrača na zgornji naslov v zvezi z DPN za HC odsek Koper–Dragonja ter pravočasno, do 21. 11. 2016, podaja pripombe na javno razgrnitev osnutka DPN za HC Koper–Dragonja in HC Jagodje–Lucija.

Javna razgrnitev osnutka - javne obravnave zadevnega projekta so potekale 7. 11. 2016 v Portorožu in Kortah ter 8. 11. 2016 v Kopru. Predstavitve so bile v obrazložitvi in obrazložitvi dokumentacije za HC Koper–Dragonja, po mnenju lokalnih civilnih skupnosti, zelo pomanjkljive. Predstavniki države in podizvajalci so bili očitno, na vseh treh predstavitev, v veliki časovni stiski, zato so nas za podrobnejši ogled pričajoče dokumentacije napotili na dotično ministrstvo.

Skupno stališče vseh prisotnih civilnih iniciativ (na vseh javnih razgrnitvah) je bilo, da je s strani države predlagana varianta hitre ceste Koper–Dragonja slaba in da je najustreznejša in najbolj ekonomična varianta prof. dr. Livija Jakomina (t.i. varianta predor Baredi). Ta varianta je bila predstavljena v pomladi 2016 in so jo tedaj podprli, in jo še vedno podpirajo, vsi župani obalnih občin. To varianto podpirajo tudi neodvisni strokovnjaki s področja prometa in ekonomije, predvsem zato, ker najbolj optimalno in celovito rešuje problem prometa na obalnem območju (Koper–Dragonja, Izola–Lucija).

Po napotilu odgovornih na javnih razgrnitvah osnutka smo se predstavniki društva dne 16. 11. 2016 zglasili na Ministrstvu za okolje in prostor ter odgovorne prosili za dodatne strokovne podlage, ki so sicer navedene v obrazložitvi predlagane variante, vendar niso bile dostopne med javno objavljenimi strokovnimi podlagami na spletni strani Ministrstva za okolje in prostor. Z gospo Barbaro Leskovar je bilo dogovorjeno, da bo naprošene strokovne podlage v čim krajšem času poslala po elektronski pošti. Poslane strokovne podlage smo prejeli 18. 11. 2016. Ob kratkem roku za posredovanje pripomb, ki se zaključijo 21. 11. 2016, ni bilo mogoče podrobno strokovno pregledati vseh naknadno posredovanih strokovnih podlag. Ugotovili smo tudi, da ni bila posredovana vsa zaprošena dokumentacija.

Navezujoč se na izpostavljeno stališče ga. Barbare Leskovar, da so bile nekatere zaprošene strokovne podlage relevantne v prvem delu postopka priprave državnega prostorskega načrta, ki je

bil potrjen na Vladi RS 3. 1. 2013, menimo, da bi morale iste biti tudi sedaj javno dostopne na spletnih straneh MOP. Temu ni bilo tako.

Poleg tega, ob površnem pregledu ugotavljamo, da so nekatere strokovne podlage zastarele in zato ne morejo biti podlaga sprejeti odločitvi.

Obsežne dokumentacije, ki nam je bila poslana tik pred iztekom roka (18. 11. 2016) in zahteva poglobljeno analizo ni bilo mogoče pregledati in v tako kratkem času (do 21. 11. 2016) spisati strokovno utemeljene pripombe, zato predlagamo, da nam Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja in Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet dodelita razumni dodatni rok za podajo pripomb.

Istočasno tudi naprošamo, da nam posredujete manjkajoče strokovne podlage. Te smo prosili že dne 16. 11. 2016, vendar nam, do sedaj, niso bile posredovane in sicer Prometna študija PNZ svetovanje in projektiranje d.o.o. maj 2008 in PNZ svetovanje in projektiranje d.o.o., št. 12-1295 januar 2009).

Stališče 16:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je predvsem namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in čezmerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev težav in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2). Omenjena variantna rešitev predstavlja ravno to: združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na enotno traso.

Zahtevane strokovne podlage so bile posredovane takoj, ko so bile pridobljene s strani naročnika teh strokovnih podlag. Vse strokovne podlage, na katerih temelji izdelava študije variant, so javnosti dostopne v času javne razgrnitve študije variant. V nadaljevanju postopka priprave DPN se za potrebe priprave osnutka DPN izdelajo številne nove strokovne podlage, ki so javno objavljene v fazi javne razgrnitve osnutka DPN. Ne glede na to pa je postopek priprave DPN javen in so vsa gradiva, izdelana v celotnem postopku priprave DPN, ves čas na vpogled pri koordinatorju priprave DPN.

17. Nataša Štrekelj, pripomba z dne 18. 11. 2016

Pripomba/predlog: Sem proti obstoječemu predlogu gradnji hitre ceste, ker:

Ker je nestrokovno zasnovan, saj ne upošteva obstoječih razmer, cestno-prometnih povezav in potreb tega področja:

- Obstoječe razmere: sedanja hitra cesta s pravkar zgrajenim predorom Markovec in že načrtovano cesto od tu dalje (med Jagodjem in Lucijo) – del trase nove predlagane hitre ceste bi namreč potekal vzporedno na razdalji le nekaj kilometrov. Kot v Deželi Butale – če razumete, kaj to pomeni!!!
- Potrebe tega območja zagotovo niso odrezati obalna mesta (ki živijo tudi ali pa pretežno od turizma) od tranzitnega prometa – pretežno turistov iz Evrope proti sosednji Hrvaški. Država se v tem primeru obnaša do Slovenskega Primorja mačehovsko in ne kot dober gospodar, kot bi morala.

Ker je ta predlog neracionalen, tako z vidika obremenitve okolja (dve vzporedni hitri cesti, uničenje najboljših zemljišč in s tem degradacija prostora in krajine), kot s finančnega vidika.

Komu je v interes taka, bistveno dražja varianta in zakaj argumenti zanjo niso transparentni in strokovno podkrepjeni? Po tej varianti se hitra cesta izolske občine praktično ne dotika, kljub temu pa bi se večji del izkopanega materiala nalagal prav tu.

Ker že dejstvo, da se država izogiba mnenju lokalne skupnosti in ne daje pravih, jasnih in strokovnih argumentov oz. ne postreže z jasno državno prometno strategijo za obalno področje – daje vedeti, da sledi interesom določenih skupin, namesto da bi upoštevala predloge in pripombe lokalne skupnosti in strokovno premišljen predlog dr. Livija Jakomina in mag. Igorja Zajca, ki ima tudi podporo kopske in izolske občine.

Stališče 17:

Obravnavana HC na odseku Koper–Dragonja je prednostno namenjena tranzitnemu prometu preko slovenske Istre, kar pa nikakor ne pomeni, da ni namenjena oziroma ne prinaša koristi lokalnemu prebivalstvu in gospodarstvu. Z razbremenitvijo obstoječe cestne infrastrukture se izboljšajo pogoji bivanja prebivalcem ob obstoječi cesti na odseku Koper–Dragonja v poletnih mesecih, izboljša se dostopnost zalednih krajev slovenske Istre oziroma njihova povezanost v smeri obalnih mest kot glavnih zaposlitvenih in oskrbnih središč kakor tudi vključenost v širšo AC omrežje, ki je vsekakor lahko tudi pomembna priložnost za lokalno gospodarstvo, zlasti v zalednih krajih slovenske Istre.

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

18. občan MOK, pripomba z dne 18. 11. 2016 (pripombo prejel in posredoval DARS)

Pripomba/predlog:

- Odločno sem proti načrtani trasi.
- Pri predlaganem načrtu ni sodelovala lokalna skupnost.
- Predlagana trasa pregrešno draga.
- Predlagana trasa uniči veliko obdelovalnih površin.
- Na trasi se ruši ogromno objektov, kar ni sprejemljivo za vse.
- Z izgradnjo nove trase bi potekale praktično dve vzporedni cesti (Koper–Jagodje–Lucija in Bertoki–Dragonja).
- Turisti brez vinjet bodo še vedno ustvarjali kolone na lokalnih cestah.
- Predlagana trasa bi potekala blizu spalnega naselja.
- Razpisati referendum kaj si krajani želijo.
- Nobenega razgovora ni bilo opravljenega z oškodovanimi strankami (tistimi, katerim se objekt odstrani).
- Hitra cesta namenjena samo turistom, ki gredo na Hrvaško. Preveč denarja za državo, ki nam ni naklonjena.
- Predlagana trasa bo prometna samo med turistično sezono, preostalo obdobje bo prazna (to se že dogaja na cesti Ljubljana–Koper od odcepa za Sežano naprej).
- Denar naj se raje nameni za drugi železniški tir, ker je bolj nujen za razvoj obale.

Stališče 18:

Izraženo je mnenje.

Glej tudi stališča do pripomb v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin in II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

19. Simon Miani, pripomba z dne 18. 11. 2016 (pripombo prejel in posredoval DARS)

Pripomba/predlog: Sem proti obstoječemu predlogu gradnji hitre ceste, ker:

- Ker po nepotrebnem zavzema bistveno več kmetijskih površin, kot če se hitra cesta gradi od Izole dalje (varianta Baredi),
- Ker je to dražja rešitev, kot če bi nadaljevali gradnjo po obstoječi, novi hitri cesti iz predora Markovec, ki je tako rekoč že narejena do Belvederja (Jagodja) nad Izolo. Do meje s Hrvaško je razdalja več kot razpolovljena.
- Ker je to okoljsko sporna rešitev, saj predlagana trasa, ki poteka mimo Šalare, prečka reko Badaševico, tretjo reko v Slovenski Istri, ter veliko najboljših kmetijskih zemljišč,
- Ker je dolina pri Šalari in ravnica Pradišjol desno od Šalare (gre za 50–100 ha ravne površine) je najbolj vlažna in hladna v slovenski Istri. Temperature se v tej dolini pozimi spustijo tudi za 5 stopinj in več nižje kot na hladni koprski Bonifiki. V zimskem času so tam idealne razmere za zmrzal na cesti, kar je sporno tudi iz vidika varnosti.
- Ker bi od avtoceste, ki bi se jo gradilo proti mejnemu prehodu Dragonja, imela korist samo sosednja Hrvaška in bencinske črpalke, katerih gostota je že zdaj večja kot pa v Italiji, Hrvaški ali Avstriji. Financiranje takega projekta je nesmiselno, razen če glavino bremena prevzame tisti, ki bo od tega imel največjo korist (torej Hrvaška in bencinske črpalke!).
- Ker bi bile lokalne ceste s tem še dodatno obremenjene, saj bi se večina prometa – pravzaprav le tranzita – iz smeri Italije, da bi se izognila plačilu vinjete, usmerila na lokalne ceste (tako kot sedaj).
- Ker je to neracionalno, saj bi bila taka cesta večino leta prazna, medtem ko bi lokalna cesta Portorož (Piran)–Koper bila še vedno preobremenjena.
- Sprašujem se, zakaj je lokalna skupnost bila izključena pri predlogih za določanje trase, saj le ta najbolj pozna specifiko in potrebe tega področja?

Sprašujem se tudi, zakaj se je sploh gradil predor Markovec, če bi se po predlogu trase glavna turistov v poletni sezoni speljala po drugi cesti, namesto mimo Kopra, Izole in Portoroža (Pirana), ki bi mogoče v tranzitu tako prenočili ali se na kratko zadržali na Obali?

In še: komu je v interes taka odločitev?

Predlagam traso s tunelom pod Baredi ali traso, ki bi nadaljevala pot do Lucije in naprej na Hrvaško. Če pa se hočemo izogniti obalnemu mestu, naj se odcepi pri Črnem kalu.

Stališče 19:

Izraženo je mnenje.

Za HC Koper–Dragonja je Vlada je 3. 1. 2013 potrdila predlog najustreznejše variante, na podlagi katere se nadaljuje podrobnejše načrtovanje.

Trasa je načrtovana in optimirana, tako da v največji možni meri upošteva strokovne usmeritve z okoljskega in prostorskega vidika v sodelovanju s pristojnimi NUP in njihovimi strokovnimi ustanovami.

Glej tudi stališča k pripombam v poglavjih I. Mnenja, predlogi in pripombe občin in II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

20. SLS Koper, elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (944)

Na podlagi razgrnitve DPN za HC Koper–Dragonja in udeležbe na javni predstavitvi v Kopru dne 8. 11. 2016 podajamo spodaj zapisane pripombe, pomisleke in predloge.

Navedena cesta je v »obravnavi« že dolgih dvanajst let, zato je nemogoče pričakovati od javnosti, da bi bi v vseh teh letih sledila vsem spremembam. Termini za javno predstavitev so bili nezadostno komunicirani, saj večina prizadetih občanov o nameravani gradnji in vsem povezanem s tem sploh nič ne ve. Doslej, kar smo spremljali dogajanja okrog trase, se je govorilo o trasi, ki bi potekala na levi strani šmarske ceste oz. tudi o možnosti, da se obstoječo šmarsko cesto enostavno razširi. Javnosti tako niste predstavili in odgovorili na vprašanje zakaj je ta varianta najbolj optimalna. Kateri primerjalni kazalci (in ovrednoteni) so tisti, ki so odločili pri študiji variant

za sedanji potek trase. Primerjave med različicami morajo biti ovrednotene iz vseh vidikov, tako finančnega, posegov v prostor, okoljevarstvenega, posegov na kulturno dediščino, razvojnega vidika, itd. To javnosti ni poznano in pričakujemo temeljito pojasnitev.

Trase za H5 močno posega v urbane dele pobočja nad sedanjo Šmarsko cesto ter na kmetijska zemljišča. v Škocjanskem hribu je predvidena izgradnja pokritega vkopa in ne klasičnega tunela, kar je nesprejemljivo. Izgradnja bencinskih servisov in baze sta za to mikro okolje absolutno predimenzionirani in bi uničila velik del doline, zelenja in kmetijskih površin.

Niste predstavili kako bo rešena problematike koprskega zamaška – križišče INDE, kajti ob sezonskem prometu se tu pretaka (polževsko premika) do 50.000 vozil dnevno, obstajali pa naj bi ločeni načrti te pereče problematike. Takoj je potrebno z enostavnimi in poceni ukrepi izboljšati pretočnost sedanje glavne ceste od Slavčka skozi Šalaro do Paderne z izgradnjo izvennivajskih krožišč in dodatnih dveh pasov od Hiper Marketa do Paderne.

Na javni razgrnitvi smo pričakovali prikaz faznega finančnega okvirja (celotna investicija naj bi znašala 360 mio EUR), bojimo se, da bi lahko kot znani slovenski balon poletel projektu tudi nad 500 mio EUR, upravičeno se sprašujemo kako boste obvladovali finance?

Dejansko bi z izgradnjo trase H5 imeli na razdalji 500 m kar tri ceste, kar je povsem nesmisleno. Morda pa bi bilo racionalno in ekonomično graditi obvoznico po vzoru graditve cest do mesta Maribor, ki je v končni varianti postala avtocesta. Smo proti, da bi nova trasa potekala na območju stare Šalare nad sedanjo glavno cesto in zagovarjamo potek ob sedanji glavni cesti od Šalare do Paderne.

V SLS Koper menimo, da je bolj upravičeno in smiselno delati projekcije na tako imenovani varianti Baredi predlagatelj Zalc-Jakomin, ki izkorišča že izgrajen predor Markovec in bistveno manj posega v urbani del naselij in kmetijska zemljišča. Z izgradnjo cestne povezave Šalara–Baredi–Izola, bi imeli veliko korist obe občini (ne samo sprostitev obale za plažo) Izola in Koper. Ob cesti bi se povečale možnosti za nove pozidave in obstoječi prebivalci bi imeli direkten dostop do daljinskih cest. In ne kot sedaj, ko morajo, če želijo potovati bolj daleč, iti najprej v Izolo, Koper, Semedelo, Olmo, Žusterno (obremenjujejo mestne, stanovanjske ceste) in šele nato naprej. Prednost tega predloga je tudi, da ne bi bilo treba bistveno spremeniti predlagane variante.

Ker bo celotna cesta HC Koper–Šmarje–Dragonja vinjetna cesta, bi koprsko vzhodno obvoznico naredil kot 6 pasovnico. Naredil bi jo po zgledu obvoznice skozi Udine v Italiji. Tudi tam je avtocesta, ki je plačljiva in ob njej je tudi navadna obvoznica, ki ni plačljiva. Predlagamo torej, da bi bili 4. notranji pasovi plačljivi, vinjetni, zunanja dva pa bi bila nevinjetna. In sicer zato, da bi po teh zunanjih pasovih potekal promet od sedanje ceste Koper–Arjol–Bertoki–Prade (mimo pokopališča Škocjan) do sedanje ceste od Šalare do Šmarji. Seveda bi bilo treba malo predelati priključek sedanje ceste Koper–Šalara–Šmarje (tukaj bi se tudi končala vzhodna koprška obvoznica) na novo hitro cesto Koper–Šmarje–Dragonja. Zakaj pa sploh 6 pasovna vzhodna koprška obvoznica? Ali bo postala 6 pasovna tudi cesta Bertoki Bivje?

Od te točke (kjer se konča vzhodna koprška obvoznica v Šalari) predlagamo, da se izvede direktna cesta Šalara–Baredi–Izola, ki bi lahko v bodočnosti nadomestila sedanjo obalno cesto (spremeniti jo hočemo v plažo in iz nje umakniti ves promet med Koprom in Izolo), ki ob obali povezuje Koper in Izolo. S tem bi lahko »ubili« več muh na en mah in sicer:

- pridobili bi 3 km plaže med Koprom in Izolo,
- po izgradnji vinjetne in nevinjetne vzhodne Koprške obvoznice bi lahko res razbremenili priključek Slavček. Potovanje iz Bertokov, Prad, Škofij, Italije proti Izoli bi potekalo izven mesta Koper. To seveda velja za nevinjetni in vinjetni daljinski in tovorni promet,
- s tako vzhodno koprsko obvoznico, bi izgradnjo hitre ceste s predorom pod Šmarjami potisnili v prihodnost, oziroma bi jo izvedli takrat, ko bi sedanja tripasovnica čez Šmarje ne mogla več prevajati prometa iz smeri Trsta (Italija) proti Istri. Zagotovo bo potrebno to izvesti, ko bo Hrvaška vstopila v šengenski režim in ne bodo ljudje več čakali na mednarodnem mejnem prehodu Dragonja, ampak na Slavčku,

- in ne nazadnje s tako vzhodno koprsko obvoznico, bi v celoti razbremenili mesto Koper (križišče Slavček) vinjetnega in nevinjetnega daljinskega prometa v smereh Izola, Dragonja, Hrvaška, Ljubljana, Trst, Italija.

Vsekakor pa bi lahko delno uporabili sedanjo staro (opuščeno) cesto Koper–Gažon–Šmarje, ki je v zelo slabem stanju.

Menimo, da bi tak predlog omogočil bodočim načrtovalcem veliko možnosti, variant in manevrskega prostora v smislu načrtovanja prometne politike celotne Obale, novih zazidalnih površin in razbremenjevanje prometa.

Absolutno pa nasprotujemo rušenju bencinskega servisa na Srminu, kot je napovedala Mestna občina Koper. To je podeželski bencinski servis, dobro obiskan, oskrbuje bližnje in daljne vasi, kmetijsko mehanizacijo in tudi promet, ki je usmerjen proti Trstu in mora tako tudi nadalje ostati. Nasprotujemo tudi gradnji novega bencinskega servisa na kmetijskih zemljiščih v Bertokih, novega bencinskega servisa ne potrebujemo.

Stališče 20:

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Obravnavane variante tras so bile po posameznih vidikih podrobneje vrednotene z izbranimi kazalniki oziroma merili:

- *Okoljski vidik je bil celovito ovrednoten v okviru okoljskega poročila. Variantne rešitve so bile presoјane na podlagi obsega sprememb po posameznih kazalcih stanja okolja in njihovi pomembnosti ter stopnji upoštevanja varstvenih ciljev. V okoljskem poročilu so bili ovrednoteni vpliv na površinske in podzemne vode, podnebne spremembe in kakovost zraka, naravo in zavarovana območja narave, kulturno dediščino, gozd, kmetijska zemljišča in hrup.*
- *Funkcionalni vidik je bil ovrednoten z računalniško simulacijo po metodi dinamičnega obremenjevanja po merilu prometne učinkovitosti variantnih rešitev.*
- *Razvojno urbanistični vidik je bil obravnavan po merilih vpliv na urbani razvoj (spremembe prometne sheme in urbanega prostora, razvoj naselij, kakovost bivalnega okolja), vpliv na infrastrukturna omrežja (prometna in komunalna infrastruktura), vpliv na prostorske (gospodarske) potenciale (primarna gospodarska raba – kmetijstvo in gozdarstvo, gospodarske dejavnosti, turizem in rekreacija).*
- *Tehnični vidik je bil ovrednoten po merilih tehničnih elementov trase, števila in lokacij priključkov, dolžine obvoznice in dolžine kategoriziranih deviacij, rušitev objektov, količine zemeljskih del, geoloških razmer, etapnosti gradnje, potrebnega časa za gradnjo in prometnih ureditev med gradnjo. Bolje so bile ocenjene trase s krajšim potekom, ugodnejšimi tehničnimi elementi (večji radii horizontalnih in vertikalnih krivin ter manjši vzdolžni nagib).*
- *Ekonomske vidik je bil presoјan glede investicijske vrednosti in ekonomske upravičenosti, pri čemer so bile bolje ocenjene variante z manjšo investicijsko vrednostjo in boljšim razmerjem med koristmi in stroški.*

Pomembno je poudariti, da imajo glede na značilnosti posega, variantnih različic in prostora, v katerega se poseg umešča, posamezni kriteriji, podrobnejša merila in vidiki pri vrednotenju različno težo pri odločanju o ustreznosti. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Študija variant je ena izmed strokovnih podlag za pripravo DPN za HC na odseku Koper–Dragonja. Študija se s tehničnimi rešitvami in izboljšavami posameznih variantnih rešitev ni podrobneje ukvarjala, temveč so bila podana le načelna opozorila glede ključnih slabosti ali nevarnosti ter splošna priporočila za optimizacijo, vendar brez konkretnih gradbeno-

tehničnih izboljšav. V fazi izdelave strokovnih podlag za osnutek DPN se je trasa HC optimizirala.

Obravnavana trasa HC v največji meri sledi obstoječemu prometnemu koridorju (ne ustvarja ali podvaja ločenih koridorjev) ob prilagajanju konfiguraciji terena, ogibanju geološko neugodnih območij, ogibanju poselitvenih območij in sočasnem zagotavljanju prometno-tehnične ustreznosti in izvedljivosti ceste.

Cilj gradnje HC Koper–Dragonja je ločevanje tranzitnega in lokalnega prometa (minimaliziranje neposredni in posrednih učinkov in vplivov tranzitnega prometa na lokalno okolje. Ukrepi na Šmarski cesti vključno z ureditvijo priključka Slavček niso predmet tega DPN. Te ureditve so predvidene v "Dogovoru o aktivnostih za izvedbo investicijskih posegov na Šmarski cesti v Kopru na G1-11/1062 od priključka na H5 do ustrezne navezave na obstoječe stanje", ki je bil podpisan med MOK, MzI, DARS in DRSI dne 18. 1. 2017 in na podlagi katerega je bil dne 5. 5. 2017 sklenjen tudi sporazum.

Pripomba glede BS Bertoki se upošteva. Na podlagi pripomb in predlogov iz javne razgrnitve se v predlog DPN vključi le spremljajoči objekt Bandel.

Pripomba glede BS Srmin se ne nanaša na DPN.

Izvedba pokritega vkopa Škocjan je pogojevana z višino nadkritja in geološkimi razmerami na terenu, glede na to bi bila izvedba predora bistveno zahtevnejša.

V zvezi z opustitvijo AC baze ob priključku Šalara glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

21. Elvis Gregorič, elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (950)

Že na začetku naj povem, da sem z osnutkom hitre ceste Koper–Dragonja odločno proti. Prebivamo v dolini Drnice, kjer imamo manjšo kmetijo, katero bo porušila hitra cesta, hišo in vse spremljajoče objekte ter bližnje sadovnjake in njive. Tako bo kmetija izgubila ves svoj pomen, saj bodo ostale same obdelovalne površine, ki so še v bližini.

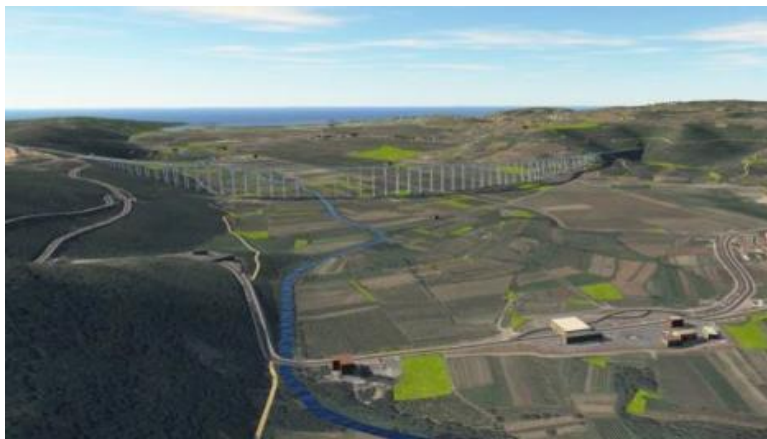
Še tako majhna dolina z rodovitno zemljo in pomembnimi vodnimi viri bo tako uničena. Hitra cesta bo potekala paralelno z obstoječo cesto, na tej strani pa so vsi objekti, ki bodo ogroženi.

Tukaj poteka od vodovoda, telekomunikacijskih omrežij do daljnovodov in kar je najpomembnejše so tukaj vodni viri, ki tudi v največjih sušnih obdobjih ne presahnejo in so za naše dejavnosti življenjsko pomembni. Če že bi mogla cesta potekati po dolini Drnice, zakaj se ne izbere varianta, ki bi potekala od Bandela naprej na nasprotni strani doline po bregu, kjer bi se praktično v večini izognila vsemu opisanemu.

Zakaj moremo imeti že na tako majhni Obali dve hitri cesti? Sedaj slišimo, da predor Markovec ne bo prenesel prometa zaradi varnosti!! Zakaj pa so takega sploh gradili? Pa predora Dekani in Kastelec bosta prenesla?

Ta projekt je res megalomanski in bi ogromno posegal v naš življenjski prostor. Ena hitra cesta za naš prostor bi bila dovolj, če bi bila pravilno speljana.

Kaj pa varianta kot prilagam sliko, ko se iz tunela po doline Dragonje in na stebrih cesta naveže na Kaštel?



Slika 9: Varianta iz tunela po doline Dragonje in na stebrih proti Kaštelu

Tako je moje skromno mnenje, smo pa vsi, ki živimo in delamo v tej dolini Drnice podobnega mnenja.

Stališče 21:

Izbrana trasa poteka HC ceste na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

V dolini Drnice je HC umeščena tako, da čim bolj sledi koridorju obstoječe ceste in s tem v prostoru ne ustvarja novega koridorja, ki bi funkcionalno in strukturno razdeljeval in fragmentiral dolino, da se ogiba geološko neugodnim terenom, ki bi pogojevali zahtevnejše posege v prostor, in ob tem zagotavlja ustrezno traso in prometnotehnično zasnovo ceste. Obravnavana trasa HC upošteva in obravnava vse pogoje upravljavcev gospodarske javne infrastrukture, ki je s HC tangirana in/ali predvidena.

Varianta odseka s potekom v zahodnem pobočju doline Drnice (varianta C5) je bila že v predhodnem vrednotenju opuščena zaradi poseganja v nenačet naravni prostor. Z umestitvijo na zahodno stran doline bi z obeh strani dolino obdajal in omejeval cestni koridor z vsemi spremljajočimi objekti in ureditvami, »kar bi dolino močno degradiralo z vidika vplivov na vidne kakovosti, kulturno krajino, kompleksne značilnosti prostora ipd.« (Študija variant..., PS Prostor d.o.o., Koper, oktober 2006). Poleg tega bi trasa HC po tej različici dvakrat prečkala dolino (pri Bandelu in pri Dragonji). K opustitvi variantne rešitve C5 dodatno prispeva še dejstvo, da se navezuje na predhodni odsek B5, ki je bil v predhodnem vrednotenju ravno tako izločen iz nadaljnje obravnave in optimizacije.

V zvezi z vodnimi viri glej tudi stališča do pripomb iz poglavja IV.2 Predlogi in pripombe na vpliv načrtovane ceste na vodne vire.

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je prvenstveno namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in prekomerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev problemov in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–

Dragonja (2). Omenjena variantna rešitev predstavlja ravno to: združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na enotno traso.

Promet v predorih Dekani in Kastelec ni neposredno primerljiv s predorom Markovec, saj se prometni tokovi bistveno spremenijo, predvsem zaradi mednarodnega prometa s smeri Škofij (PLDP v predorih Dekani in Kastelec je ca. 22.000 vozil, odsek Bertoki–Koper pa ca. 37.000 vozil). Predor Markovec je bil načrtovan ob upoštevanju dejstva, da bo zgrajena HC Koper–Dragonja.

22. Ana Morgan in somišljeniki, pripomba z dne 20. 11. 2016 (954)

Nasprotujemo razgrnjeni trasi HC Koper Dragonja kot tudi Uredbi o DLN za HC Koper Dragonja v celoti in zahtevamo, da se prekine in opusti priprava DLN v tem koridorju.

Zakaj?

Pobudo za pripravo državnega lokacijskega načrta za hitro cesto (v nadaljevanju HC), na odseku Koper–Dragonja je podal minister za promet z dopisom št. 2644-38/2001/16-0403, dne 21. 4. 2004. Na čem je osnovana ta pobuda v tem koridorju se ni vprašal prav nihče, državno birokratko kolesje je v skladu z zakoni pričelo delovati. Noben sodelujoči strokovnjak, politik, uradnik tega ni problematiziral. Kakšna kratkovidnost.

Odločitev naj bi bila sprejeta na podlagi Prostorskih sestavin dolgoročnega plana Republike Slovenije za obdobje od leta 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 1/86, 41/87 in 12/89 ter Uradni list RS, št. 36/90, 27/91, 72/95, 11/99 in 4/03) in prostorskih sestavin srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije za obdobje 1986–1990 (Uradni list SRS, št. 2/86, 41/87 in 23/89 ter Uradni list RS, št. 72/95, 11/99 in 4/03).

Že iz naslova prostorskega dokumenta je razvidno, da je bil ta pripravljen v drugačnih časih in v prejšnji državi, zato je bil neprimeren za tako pomembno politično strateško odločitev, kot je prav trasa HC z novim izvozom/odcepom čez Vanganelško polje in po dolini Drnice do MP Dragonja.

Študija variant in izbrana varianta na kateri temelji razgrnjena trasa DLN naj bi bila v skladu z Odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/04), ki ima zapisano tudi naslednjo vsebino: »Vzdržen prostorski razvoj je temeljno načelo prostorske strategije. Pomeni zagotavljanje take rabe prostora in prostorskih ureditev, ki ob varovanju okolja, ohranjanju narave in trajnostni rabi naravnih dobrin, ohranjanju kulturne dediščine in drugih kakovosti naravnega in bivalnega okolja omogoča zadovoljitev potreb sedanje generacije brez ogrožanja prihodnjih generacij«.

Načelo vzdržnega razvoja je z novo HC Koper–Dragonja poteptano, saj se z novo megastrukturo HC Koper–Dragonja požira zelena, pretežno kmetijska zemljišča (primorski zelenjavni vrt Slovenije) v dolžini 15 km in širini 30 m (dodatno še za odcep Bertoki, 2 izvoza, za kar dve oskrbni postaji na tako kratki razdalji), vnaša v nenačet prostor Vanganelškega polja in doline Drnice avtomobilski hrup zračnega upora 100 km/h drvečih avtomobilov, ki ga bomo deležni prebivalci v naseljih na okoliških gričih: Triban, Šalara, Bošamarin, Paderna, Šmarje, Srgaški, Korte, Padna, Sv. Peter.

Taka prostorska ureditev v tem prostoru ne varuje okolja kljub omilitvenim ukrepom iz Okoljskega poročila in Odločbi MOP o sprejemljivih vplivih na okolje, ne ohranja narave, ne zagotavlja trajnostne rabe naravnih dobrin in ogroža prihodnje generacije.

Edini relevanten zapis iz SPRS na katerega bi se lahko sklicevali pri študiji variant je iz poglavja 2.1 Razvoj prometne infrastrukture, 2.11. Cestno omrežje:

»(3) Na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezujejo cestne povezave čezmejnega pomena v smereh od Razdrtega preko Nove Gorice in naprej proti Vidmu iz smeri Trsta preko Škofij do Kopra in preko Dragonje naprej proti Bujam, od Celja preko Velenja in

Slovenj Gradca naprej proti Velikovcu in od Celja preko Novega mesta ter Metlike proti Karlovcu, od Maribora do Dravograda, od Slovenske Bistrice do Hajdine in naprej preko Ptuja in Ormoža proti Varaždinu, od Vidma preko Tolmina in Škofje Loke naprej do Domžal ter od Želina preko Idrije do Logatca z navezavo na omrežje mednarodnih daljinskih cestnih povezav ter od Ljubljane do Kočevja in naprej proti Delnicam.«

Mnenja smo, da »smer cestne povezave čezmejnega pomena« ni nujno enaka obstoječemu koridorju državne regionalne ceste.

Iz SPRS se v osnutku DPN zaključuje gradivo z naslednjim, ki naj bi dokazovalo, da je osnutek DLN v skladu s SPRS.: »Načrtovana hitra cesta bo omogočila ustrezno prometno povezanost Slovenije s področjem hrvaške Istre, istočasno bo omogočala povezavo v smeri Trst–hrvaška Istra ter razbremenila Koper tranzitnega prometa. Hitra cesta na odseku je predvidena v OdSPRS kot cestna povezava čezmejnega pomena, je skladna s podanimi usmeritvami za razvoj cestnega omrežja in bo omogočala uresničevanje zastavljenih ciljev prostorskega razvoja Slovenije.«

Žal ugotavljamo, da niti v enem stavku ali grafičnem prikazu omenjena Strategija prostorskega razvoja Slovenije ne daje osnove za izdelavo DLN za hitro cesto Koper–Dragonja po točno tem koridorju.

Odločitev in izdelava osnutka DLN po tem koridorju je nestrateška ozkoglednost.

Nikjer v strokovnih podlagah za izdelavo DLN za HC Koper Dragonja ni najti prikaza celovitega, dolgoročnega in nacionalno odgovornega prostorskega načrta prometnic v Slovenski Istri z Obalo, italijanskim tržaškim delom in Hrvaško Istro.

V razgrnjenem gradivu ni niti ene grafične priloge s celovitejšim prikazom širšega ozemlja in cestnih povezav.

Prav tako ni nikjer jasno razviden obstoječi in prihodnji prometni tok ter predvidevanja teh tokov.

Izgleda že tako, kot da se s HC Koper–Dragonja na račun Slovenske Istre rešuje samo poletni prometni kaos v Kopru in na G1-11 zaradi pritiska turistov v Istro in vikendašem hitrejši dostop v Istro.

Ob 42 km Slovenske obale z zaledjem, razgrnjena trasa HC deli Mestno občino Koper s kar dvema hitrima cestama; uničuje v celoti slovenski, zaenkrat še obdelani primorski dolini: Vanganelško polje in dolino reke Drnice, ki sta po svoji klimatski in reliefni obliki lahko zelenjavni in sadni vrt Slovenije in prehranska varnost za bodoče rodove Slovencev.

Nikjer v strokovnih podlagah ni celovitega pogleda na slovenski del Istre in ne na prometno omrežje in tokove preko tega omrežja. V vseh gradivih se operira samo in izključno s starimi in preživeli načrti, ki ne vključujejo prihodnosti.

Zaradi 12-letne priprave DLN ni vključena v gradiva niti že zgrajena HC skozi predor Markovec, niti to, da bo Hrvaška tudi enkrat v Schengnu, niti to, da se spodbuja razvoj železniškega prometa in druge oblike prevoza.

Z najbolj enostavno rešitvijo problema poletne prometne vročice v Kopru »z dodatno HC v skoraj istem koridorju kot poteka obstoječa regionalna Koper–Dragonja« se je rokohitrsko, brez celovitega pogleda v prihodnost in ob zanemarjanju deklariranega trajnostnega prostorskega razvoja Slovenije, predvsem pa Slovenske Obale in Istre odločilo, da se zapravlja gore davkoplačevalskega denarja za umeščanje in projektiranje DLN in celovito presojanje vplivov na okolje samo tega koridorja in njegovih minimalnih različin.

Zakaj ni celovite obravnave AC in HC na celotnem območju?

Kljub temu še vedno ni prepozno za razumno odločitev. Prihodnji rodovi Slovencev nam bodo hvaležni.

Nikomur izmed vseh vpletenih politikov, uradnikov in strokovnjakov ni padlo na pamet, da je Slovenska Istra dragocen prostor, ki ga ne gre uničevati z dvema skoraj vzporednima avtocestama na razdalji od 6 km do 2,8 km. Obe skoraj vzporedni HC ne vodita nikamor drugam kot do morja, slovenskega in hrvaškega.

In da se v prihodnosti promet ne bo neskončno povečeval, saj ni predvidenih v tem delu nobenih industrijskih območij ali novih naselbin. Ob razvoju mobilnosti se v prihodnosti išče alternativne oblike prevoza do turističnih destinacij.

Tako goste mreže HC imajo samo v industrijskih območjih zahodne Evrope – v Porurju in na Nizozemskem. Tam ni gričev in ni mediteranske klime, gostota poselitve pa je neprimerljiva z Istro.

Zato zahtevamo, da se:

1. Opusti sprejemanje DLN Koper–Dragonja v tem koridorju;
2. Trenutne poletne prometne zagate turistov in domačinov reši z upravljanjem prometa in izboljšavami državne regionalne ceste (tropasovnica v celoti, upravljanje prometa v Kopru na izvozu Slavček v konicah, nadvozi oz. križišča za lokalne povezave, traktorska pot, kolesarska pot, ali še kaj...)
3. Da se ponovno celovito in dolgoročno preuči avtocestno omrežje in se primorska avtocesta poveže s hrvaškim istrskim AC ypsilonom neposredno od Jagodja, ne pa da se zaključi v obrtni coni Lucija brez izhoda (kar je katastrofa za Lucijo in Portorož).

Z razgrnjenim DLN Koper–Dragonja netrajnostno razvijamo in zapravljamo Slovenijo.

Prosimo za odgovor na naša razmišljanja in pobude.

Stališče 22:

Pobuda za pričetek postopka priprave državnega lokacijskega načrta za HC na odseku Koper–Dragonja je bila podana na osnovi Resolucije o nacionalnem programu za izgradnjo AC v RS, ki je vključevala v okviru dodatnega programa tudi HC na odseku Koper–Dragonja in jo je potrdil Državni zbor RS dne 27. 2. 2004. Priprava predmetnega državnega lokacijskega načrta je bila utemeljena v državnih prostorskih planskih aktih in sicer v Spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana RS (Ur. list RS, št. 72/95 in 11/99). Odsek HC se je obravnaval v Idejni študiji HC Koper–mejni prehod Dragonja, ki jo je izdelal Investbiro Koper d.d. v juliju 2001. V študiji je bilo primerjanih šest variant, med katerimi je varianta V2a izbrana za najugodnejšo.

Tudi SPRS, ki je nadomestila prostorske sestavine Dolgoročnega plana RS, opredeljuje koncept zasnove prometne mreže za notranje in mednarodne povezave. Osnovno državno cestno omrežje tvori omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, omrežje cestnih povezav čezmejnega pomena in omrežje cestnih povezav nacionalnega pomena. V okviru mednarodnih povezav je naveden tudi koridor iz smeri Trsta, preko Škofij do Kopra in naprej proti Dragonji, medtem ko so za navezovanje obalnega somestja na omrežje daljinskih cestnih povezav predvidene navezovalne ceste. Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) tako predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je prvenstveno namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in prekomerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev problemov in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2).

Pri umeščanju novih prometnic v prostor se prednostno upošteva obstoječe koridorje, naravne in ustvarjene danosti in omejitve v prostoru, da se širšega prostora ne obremenjuje in načena z novimi koridorji, da se sledi uveljavljeni logiki prostora in prometnih tokov ipd. Trasa načrtovane HC Koper–Dragonja v največji meri sledi koridorju obstoječe glavne ceste.

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Izdelava strokovnih podlag, vključno z omenjeno študijo variant, ter okoljska presoja v okviru postopka CPVO so zakonsko in strokovno uveljavljeni mehanizmi zagotavljanja in doseganja okoljsko in družbeno čim bolj sprejemljivih prostorskih rešitev z namenom zagotavljanja vzdržnega prostorskega razvoja.

Glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

23. vas Srgaši - Šmarje, pripomba z dne 21. 11. 2016 (959)

- 23.1 Zakaj morata biti dve avtocesti na razdalji cca 1500 m zračne linije. A ne bi nadaljevali z obstoječo? Če pa že morata biti dve, zakaj ne bi podaljšali tunel pod vas Srgaši in prišli ven nižje.

Stališče 23.1:

SPRS opredeljuje koncept zasnove prometne mreže za notranje in mednarodne povezave. Osnovno državno cestno omrežje tvori omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, omrežje cestnih povezav čezmejnega pomena in omrežje cestnih povezav nacionalnega pomena. V okviru mednarodnih povezav je naveden tudi koridor iz smeri Trsta, preko Škofij do Kopra in naprej proti Dragonji, medtem ko so za navezovanje obalnega somestja na omrežje daljinskih cestnih povezav predvidene navezovalne ceste. Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) tako predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je prvenstveno namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in prekomerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev problemov in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2).

Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006) je preučevala nabor predhodno pripravljenih variantnih rešitev po posameznih odsekih, med katerimi so bile tudi variante z različnim potekom predorov pod Šmarjami, Srgaši in Gažonom. Po kompleksnem, večstopenjskem in multidisciplinarnem presojanju variantnih rešitev, je bila kot najustreznejša varianta ocenjena rešitev s predorom pod Šmarjami. Pomembno je poudariti, da ustreznosti posameznih odsekov ceste ni mogoče obravnavati ločeno kot samostojnih enot, temveč vedno v kontekstu celotne trase oziroma vsaj v smislu medsebojne povezljivosti posameznih

sosednjih odsekov. Pomembna merila, ki so vplivala na manjšo ustreznost variantnih rešitev, ki so vključevale predor pod Srgaši (to sta varianti V2 in V6), so neugodne geološke razmere, velik obseg zemeljskih del in število potrebnih rušitev objektov. S celovitega tehničnega vidika se je V6 v vrednotenju izkazala kot najmanj ustrezna.

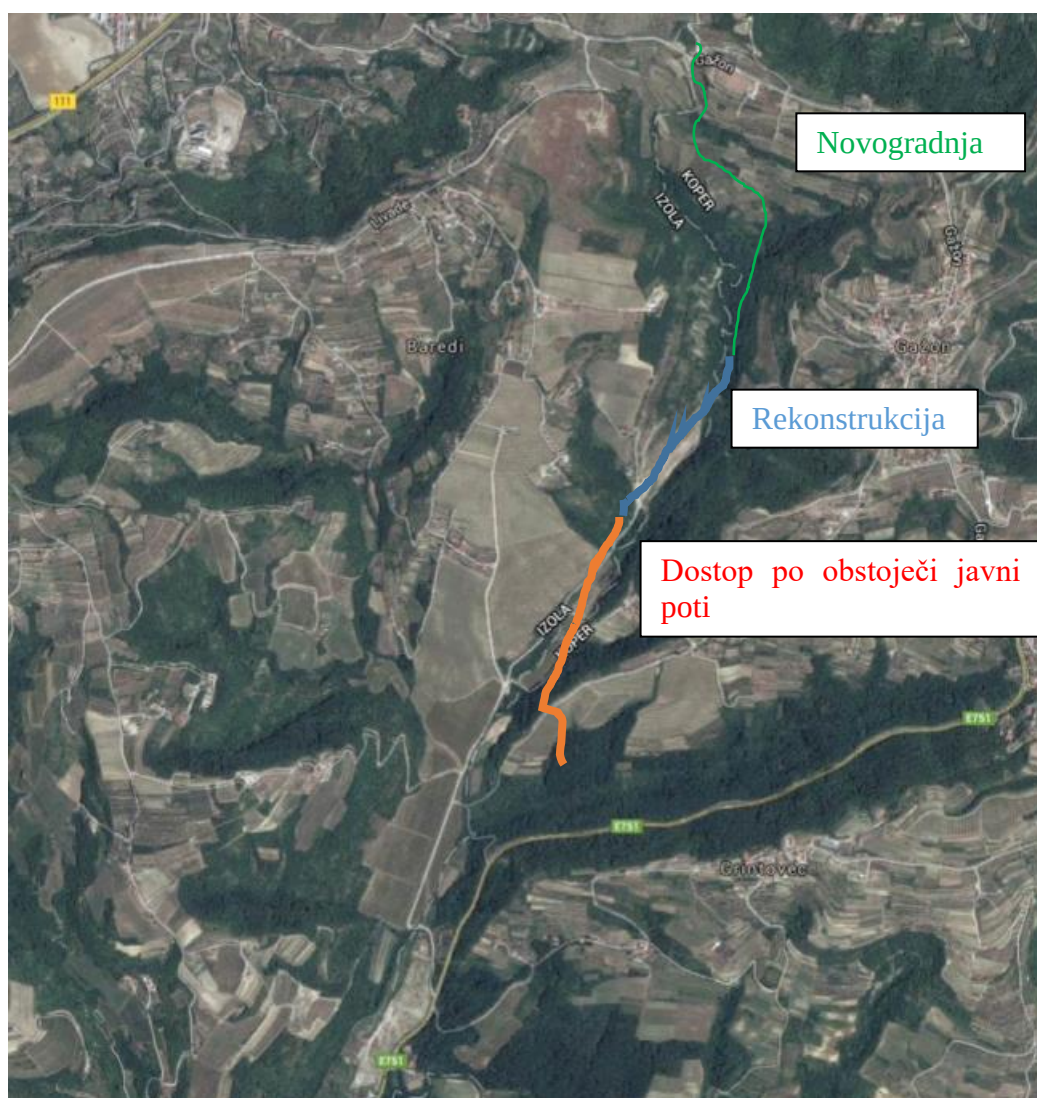
- 23.2 Glede na to, da je vas zelo stara in so hiše kamnite, brez temeljev zidane z blatom in so ozke ceste, bi prevoz na deponijo čez vas, bil nemogoč.

Stališče 23.2:

Čez vas Srgaši niso predvideni prevozi do lokacij viškov izkopa.

Za potrebe vnosa viškov materiala se bo zgradila nova cesta »Cesta na Barede« v dolžini 2.350 m.

Predviden dostop poteka deloma po obstoječi javni poti (1,2 km) od priključka na G1-11 Koper–Dragonja proti naselju Barede in deloma po rekonstruirani poti (840 m), ki se začne v križišču tik za vinogradi (ob prvem objektu) in se rekonstruira do obstoječe lokacije.



Slika 10: Dostopna pot na Barede

24. Robert Prelc, Jagodje, Oljčna ul. 5, Izola, pripomba z dne 21. 11. 2016 (961)

Predlagani DPN je iz več gledišč popolnoma nesprejemljiv.

Kot Izolan veliko večino kilometrov prevozim po obalnih cestah in v živo občutim prometne razmere.

Pravilna je ugotovitev stroke, da je predlagana HC namenjena skoraj izključno tranzitnemu prometu. Špica tega tranzitnega prometa nastale le v poletnih mesecih – največ v 2 mesecih. V desetih mesecih je obstoječa cesta normalno prevozna.

Spoštovani, kar nekajkrat sem se vozil po italijanskih cestah. Te imajo le 2 vozna pasova v eni smeri. Glede prepisa – širine teh dveh pasov ne bi izgubil besed: en vozni pas je bistveno ožji od enega voznega pasu na naši HC in AC. O odstavnem pasu ni ne duha ne sluha. Neizpodbitno dejstvo je tudi, da je po ozkih italijanskih AC zelo gost tovorni promet. Tam vozijo tovornjaki kot gosenice – drug za drugim. Sedel sem na sprednjih sedežih avtobusa, ko je le-ta prehiteval tovornjak. Stranki ogledali sta šli zelo tesno mimo. Širina psov – varnost. Nekaj se premika glede AC proti mestom. Glede 3 pasu se ... III. Kakšen je promet po AC proti Milanu, izven sezone v petek popoldne, ko se ljudje vračajo domov? (iz služb). Iz medijev se pokaže kakšne so kolone po cesti v času vrhunca turistične sezone. Pa nikakor ne dela neke panike.

Sklicevanje na strokovne študije, s katerimi odgovorni utemeljujejo in opravičujejo predlagano traso HC zbuja v meni zelo zelo čudne občutke. Glede na strokovne rešitve na obstoječem AC križu v Sloveniji, ne morem imeti drugačnega mnenja:

1. AC med Razdrtim in Divačo poteka pri Senožetah po daleč najslabši varianti z globokim usekom in velikim nagibom z obeh smeri. Vsem navadnim voznikom je zelo jasno, kaj to pomeni v zimskih voznih razmerah! Le stroka tega ne razume. Niti ob dejstvu, kakšno so bili drugi predlogi poteka trase AC (predor...) O klancu »Čebulovica« sploh ne bi izgubil besed.
2. HC od Razdrtega po vipavski dolini: Ali odgovorni komaj sedaj ugotavljajo, da vzdolž te HC piha tudi orkanska burja? Ali piha od danes? Kje je torej več kot nujna protivetрна zaščita? Ta bi morala biti izvedena v sklopu gradnje HC. Ali pa ta »presneta burja« ne upošteva predpisa o najvišji hitrosti, s katero lahko piha?
3. Primorska AC: ko piha dobra domača burja sta v smeri s predora Dekani in Kastelec večkrat zaprta. Le zakaj? Upam si trditi, da zato, ker »stroka« očitno ne ve, da je mogoče z jadnico jadrati tudi proti vetru. Zakaj ni pred predori USMERJEVALNIK ZRAČNIH TOKOV. Upam si trditi, da bi z pravilno namestitvijo le-teh ustvarili primerno stanje zračnih tokov v predorih, tako bi lahko promet normalno potekal. Lahko bi tudi zmanjšali dovoljeno hitrost (80–60 km/h), da bi bil predor prevozen.
4. Predor Markovec: ker imam izredno omejeno sposobnost razmišljanja, kljub temu pa uporabljam »Zakon o zdravi kmečki pameti«, ne morem razumeti zaključka študije o pretočnosti predora. Po občutku so predori na Slo AC kriza. Zakaj sta najbolj obremenjena predora Dekani in Kastelec ob celotnem cestnem prometu iz Luke Koper in ostalih vasi. Skozi predor Markovec se odvija promet v veliki večini z osebnimi vozili. V prihodnje pa se nam obeta nezadovoljiva prepustnost.

Sprašujem vas, zakaj je potrebna 8 pasovna (4+4) 35 m široka AC med Srminom in Škocjanom? Zaradi gostote prometa gotovo ne. Zaradi prepletanja prometnih tokov tudi ne. S pravilnimi usmerjevalnimi tablam rešimo razvrščanje. Jutri bo grajena luška vpadnica za tovorni promet. Proti Bertokom bo tovorni promet zelo zmanjšan, torej bo temu pretežno promet z avtomobili.

Vizionarski odgovor zakaj je tam potrebna 35 m široka prometnica je ta, da bi tam lahko z manjšimi posegi uredili lovsko področje. Sicer ne za lovce na dveh nogah, ampak one na treh

kolesih...popolnoma naključno sta tam blizu zaloge goriva...koliko je široka vzletna pristajalna ploščad na letalonosilki?

Ekonomska upravičenosti predlagane trase HC

Glede na to, da je HC potrebna le za tranzitni promet, se z omejenim razumom. Sprašujem, kako upravičiti rušenje več kot 170 objektov (od tega 3 poslovne, 34 stanovanjske, ostalo pomožni objekti). Kako upoštevati nadomestne gradnje, odškodnine, odstranitev objektov...ni računice. Ali moram kot davkoplačevalec res vse plačati? Od kje bom pa vzel in za to nič dobil? (tranzit)

Okoljski vidik

Predlagana trasa HC je še posebno od Srmina do predora Šmarje dobesedno »zločinska« do okolja. Naj bo to urbano okolje, kjer grobo preseka poseljena območja, kvalitete življenja v objektih ob HC se bo po nepotrebnem bistveno poslabšalo (plini, hrup, prepreke). Kako je upoštevana ustrezna določba o pravici do zdravega življenjskega okolja?

Prav tako je popolnoma neupravičen poseg na kmetijska zemljišča. Ta bi morali varovati kot zenico svojega očesa!!

Upam si trditi, da bodo ob konicah predlagani trasi HC veliki zastoji, še posebno v smeri proti Hrvaški. Vzrok za zastoje v tej smeri je tudi danes mejni prehod Dragonja in ne cesta. V višku sezone in s tem prometa, bodo morali zapirati predor Šmarje. In stoječa kolona vozil se bodo vlekle od predora proti Šalari in Kopru. Kaj smo dosegli potem s HC?

Tako stanje bo vse v sklopu šengenskega nadzora meje. Upam si trditi, da bi tudi danes bilo bistveno manj zastojev tudi na obstoječi prometnici, če v Dragonji ne bi bilo mejne kontrole. Dolgoročno torej s predlagano traso HC ogromno izgubljam in ničesar ne dobimo v povračilo.

Spoštovani, z absolutno prednostjo je treba prevetrili cestno prometno stanje v Slovenski Istri. Danes ta temelji na več kot 20 let starih strateških dokumentih. Slovenska Istra je premajhna, da bi prostor po nepotrebnem porabljali za 2 HC na tako majhnem in občutljivem okolju.

Z vso resnostjo in odgovornostjo do narave – okolja prostora in mojega davkoplačevalskega denarja je treba nujno čim bolj neodvisno ovrednotiti predlog poteka HC Jakomin-Zajec.

Ta predlog je po vseh kriterijih boljši kot predlog Koper–Šmarje–Dragonja. Od Srmina do predvidene cestne postaje »Bandel«. Odpadejo vsi posegi v prostor (8 pasovna HC, več kot 170 objektov ostane nedotaknjenih, vkopi, 7 viaduktov, novih poti, deviacije, podvozi, nadvozi, nepotrebni sta tudi 2 oskrbni postaji (Bandel in Šalara) – na tako majhnem prostoru sta obstoječa BS na Bonifiki v Kopru več kot dovolj. Škoda na okolju bi bila v primeru realizacije variante Dekani-Zajec minimalna, dolžina predora pod Baredije skoraj enaka dolžini predora Šmarje.

Dokler ne bo Hrvaška v šengnu – s tem bi odpadlo ustavljanje in mejna kontrola na mejnem prehodu Dragonja, je popolnoma vseeno, katerega predora (Šmarje ali Bandel) je v špici gost prometa zastoj do mejnega prehoda.

Če je Piranska občina res turistično usmerjena, moramo temu prilagoditi tudi tranzitne tokove. Trasa HC Jagodje–Lucija se namreč konča v žepni na krožišču v Luciji. Tranzitni promet se bo še vedno valil do MP Sečovelje. Ta trasa dobesedno preseka in uklešči Lucijo. Promet od Jagodja do Lucije mora biti čim bolj lokalni. 4 pasovna HC mora v Jagodju priti v moderno 2 pasovno cesto, katera skozi dvosmerni enourni predor pride v Lucijo. Potreben servisni predor je po vseh kriterijih (okolje, cena, promet...) ustrežnejša rešitev kot pa dvourni dvosmerni predor.

Rad imam slovensko zemljo, živim od kmetijskih površin – ohranimo jih.

Stališče 24:

Ekonomska upravičenost predmetne investicije se v postopku priprave DPN preverja skladno s predpisi s področja prostorskega načrtovanja in s področja priprave investicijske dokumentacije (UEM). V fazi pred sprejemom Uredbe o DPN bo na podlagi vseh rešitev iz predloga DPN v ta namen izdelan investicijski dokument t. i. Investicijska zasnova. V investicijski zasnovi so upoštevani vsi stroški ureditev predvidenih z DPN (vključno z rešitvami), kakor tudi predvideni viri financiranja. Investicijsko zasnovo bo zagotovil DARS in jo, če bo izkazana ustrezna oz. predpisana upravičenost investicijskega projekta, kot investitor potrdil, nato pa poslal v potrditev še na Ministrstvo za infrastrukturo.

HC je na odseku od Srmina do Škocjana že obstoječa. Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja od Škocjana naprej proti Dragonji je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Promet v predorih Dekani in Kastelec ni neposredno primerljiv s predorom Markovec, saj se prometni tokovi bistveno spremenijo (predvsem mednarodni promet s smeri Škofij). (PLDP v predorih Dekani in Kastelec je ca 22.000 vozil, odsek Bertoki–Koper 37.000 vozil). Predor Markovec pa je bil načrtovan ob upoštevanju dejstva, da bo zgrajena HC Koper–Dragonja.

V letu 2009 je bila izdelana novelacija prometnih obremenitev na obravnavanem odseku HC za plansko obdobje do leta 2042. Iz tega je povzeti, da bo prometni volumen na odseku Bertoki Škocjan presegal 90 000 vozil/dan, kar opravičuje šest-pasovno cesto. Zaradi bližine začetkov/koncev zaviralno/pospeševalnih pasov priključkov, Srmin–Bertoki–Škocjan, se je v skladu z normativi vključil še dodaten obojestranski pas za prepletanje.

Vodilo vsakega načrtovalca je, da ob upoštevanju tehničnih normativov v predvidenem koridorju umešča (vodi) traso čim bolj racionalno. V predlagani rešitvi je na celotni trasi predvidena odstranitev 237 objektov, od tega 33 stanovanjskih stavb, 3 poslovne stavbe in 201 enostavni ali nezahtevni objekt. Da je objektov, ki so predvideni za odstranitev, relativno veliko, drži, vendar se tem rušitvam ni možno izogniti zaradi poteka HC, vpliva med gradnjo in vpliva med obratovanjem HC. Iz samega števila objektov tudi ni razvidno v kakšnem stanju so, njihova starost in dotrajanost, komunalna opremljenost, oziroma njihova dejanska vrednost.

Vsak infrastrukturni objekt že v času gradnje in kasneje med obratovanjem vpliva na okolje. Poleg pozitivnih vplivov (boljša povezanost z drugimi območji, večja prometna varnost) so učinki tudi negativni in se kažejo predvsem v povečani obremenitvi okolja s hrupom in povečanju drugih emisij v okolje (onesnaževala zraka, odpadne vode, vibracije). Ker je zdravo življenjsko okolje ustavno varovana pravica, je pri načrtovanju, gradnji in obratovanju cest in drugih objektov upoštevana tako evropska kot slovenska okoljska zakonodaja, na podlagi katere so v DPN predvideni vsi potrebni omilitveni ukrepi, da obremenitev okolja v času gradnje in v času obratovanja ne bo presegala zakonskih normativov. Skladno z Zakonom o varstvu okolja gre za obveznost investitorja, ki mora v ta namen izvajati tudi monitoring vplivov na okolje že med gradnjo in kasneje med obratovanjem ceste. V kolikor bodo rezultati monitoringa izkazovali prekomerne vplive, je investitor oz. kasneje upravljavec ceste dolžan izvesti vse ustrezne dodatne omilitvene ukrepe, ki bodo zagotovili, da vplivi na okolje ne bodo presegali zakonsko določenih vrednosti.

Na odseku preko Vanganelške doline se je že v fazi optimizacije variantnih rešitev trasa HC dejansko približala naselju Šalara z namenom zmanjšanja neugodnih vplivov na celovitost kmetijskih zemljišč, vendar ob ohranjanju možnosti smiselne urbane zaokrožitve in izvedbi učinkovitih omilitvenih ukrepov za minimaliziranje okoljskih učinkov ceste na urbano okolje

in kakovost bivanja (trasa HC kot urbani rob, možnost umestitve robnega zelenega pasu kot cone omilitvenih ukrepov ob HC ipd.).

Potek ceste se, zaradi različnih elementov, ki jih je treba upoštevati ob načrtovanju, ne uspe izogniti posegom na kmetijska zemljišča, vendar je poseg, ob doslednem upoštevanju omilitvenih ukrepov, v še sprejemljivih okvirih. Januarja 2007 je bilo v teku postopka CPVO pripravljeno Okoljsko poročilo na trasi HC Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. 2007, št. projekta U/004-2006), v katerem je bila opravljena tudi presoja vplivov na kmetijska zemljišča za načrtovano traso, ki je bila izbrana kot najustreznejša. MKGP je dne 6.2. 2007 izdalo mnenje (št. 352-142/2006/8) s katerim je ugotovilo, da so vplivi DPN, ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, sprejemljivi.

Izdelava strokovnih podlag, vključno z omenjeno študijo variant, ter okoljska presoja v okviru postopka CPVO so zakonsko in strokovno uveljavljeni mehanizmi zagotavljanja in doseganja okoljsko in družbeno čim bolj sprejemljivih prostorskih rešitev z namenom zagotavljanja vzdržnega prostorskega razvoja, ki pomeni usklajenost razvojnih in varstvenih vidikov.

V zvezi s predlogom Jakomin-Zajec (varianta Baredi) glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Pripomba v zvezi s HC Jagodje–Lucija ni predmet tega DPN.

25. Fakin Denis, občinski svetnik in predsednik KS Sečovelje, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

25.1 Ni pošteno do krajanov, da je obravnava ob 16h.

Stališče 25.1:

Javne obravnave so praviloma v popoldanskem času, saj zaradi delovnih obveznosti zainteresiranih krajanov udeležba v dopoldanskem času ne bi bila zadostna. V istem dnevu sta bili dve obravnavi, ob 16. uri in 19. uri, in sicer v Portorožu in Kortah. Javnost se je imela možnost udeležiti ene ali druge javne obravnave.

25.2 Ta projekt ne bo uspel, ker nima podpore v prebivalcih MO Koper.

Stališče 25.2:

Izraženo je mnenje.

25.3 Za vse tri tangirane občine je edina sprejemljiva je varianta trase pod Baredi.

Stališče 25.3:

Izraženo je mnenje.

25.4 Obstoječa cesta iz Izole do Lucije zadošča. Cesta deli Lucijo na dva dela.

Stališče 25.4:

Pripomba se ne nanaša na predmetni DPN.

- 25.5 Ustanovili bodo CI, ki se bo zavzemala proti izgradnji HC Jagodje–Lucija.

Stališče 25.5:

Pripomba se ne nanaša na predmetni DPN.

26. Boris Capuder, Piran, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 26.1 Podpira varianto dr. Jakomina (varianta pod Baredi), ki je sprejemljiva strokovno in stroškovno, ocena investicije 130 mio eur.

Stališče 26.1:

Izraženo je mnenje.

- 26.2 Vprašanje je tudi, če sta dve HC na tem območju sploh potrebni.

Stališče 26.2:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

27. Nina Froggatt, Seča, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 27.1 V prostor se posega preveč parcialno, manjka celostna predstavitev (celovit koncept) prometnic na obali. Naj se organizira taka celostna predstavitev za javnost.

Stališče 27.1:

Glej stališče 22 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

- 27.2 Varianta dr. Jakomina pod Baredi tudi ni ustrezna, ker prereže Koper na dva dela.

Stališče 27.2:

Izraženo je mnenje.

- 27.3 Tranzitni promet je treba čim prej preusmeriti na Hrvaško.

Stališče 27.3:

HC Koper–Dragonja, se v prostor umešča in načrtuje ravno z namenom, da se tranzitni promet čim prej (še pred Koprom) loči oz. odcepi proti MMP Dragonja.

- 27.4 Razen v turistični sezoni ni potrebe po dveh cestah.

Stališče 27.4:

Izraženo je mnenje.

- 27.5 Med Šmarjem in Dragonjo ni nobenega priključka, prebivalci si zaslužijo kak odcep.

Stališče 27.5:

Pripomba se upošteva. V predlogu DPN bo predviden priključek Padna.

Glej tudi stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 27.6 Če bi se opustila oskrbna postaja Bandel, bi tu lahko bilo mesto za priključek.

Stališče 27.6:

Pripomba se ne upošteva.

Glej tudi stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 27.7 Na kakšen način se čisti voda iz zadrževalnikov, da ne bi bila kmetijska zemljišča ob Drnici, v katero se iztekajo te vode, onesnažena? Prosi tudi za rezultate merjenj čistosti vode v zadrževalniku ob predoru Markovec.

Stališče 27.7:

V izogib onesnaženju površinske vode je na HC Koper–Dragonja predvideno kontrolirano odvajanje padavinskih odpadnih vod v zaprtem sistemu z vodotesno kanalizacijo ter zadrževanjem in čiščenjem vode pred izpustom v okolje. Padavinsko in zaledno vodo se kanalizira in vodi do zadrževalnih bazenov v katerih bo pred iztokom nameščen lovilec olj. Za čiščenje padavinske vode bo zgrajenih 25 zadrževalnih bazenov, od tega 23 mokrih, zasajenih z vodnimi rastlinami. Vsi objekti za odvodnjavanje bodo zgrajeni vodotesno, ter kot izhaja iz omilitvenih ukrepov ter določil Uredbe o DPN, se morajo redno vzdrževati in čistiti. Objekti so dimenzionirani na predvidene največje količine vod. Po sprejetju Uredbe o DPN se bo izdelal PVO v sklopu katerega se bo izdelala natančnejša presoja vpliva med drugim tudi na tla in vode, natančneje pa bo opredeljeno vplivno območje in vsi potrebni omilitveni ukrepi. Na izdelan PVO se bo s strani MOP pridobilo okoljevarstveno soglasje. Le tega bo možno pridobiti le ob pogoju, da bo izvajalec in upravljavec ceste upošteval in izvedel vse potrebne omilitvene ukrepe, s katerimi bo zagotovil, da bo vpliv gradnje in obratovanja HC v okviru zakonsko predpisanih vrednosti, hkrati pa se bo zavezal k rednemu nadzoru nad stanjem okolja. Investitor je dolžan tako v času gradnje kot tudi obratovanja ceste izvajati v PVO predpisan monitoring (monitoring kakovosti zraka, hrupa, vode, tal,...). Na podlagi ugotovitev le teh mora investitor zagotoviti vse v skladu z zakonodajo predvidene omilitvene ukrepe oz. ukrepe, s katerimi bi se morebitni vplivi odpravili.

Glede rezultatov monitoringa čistosti vode v zadrževalnikih ob AC in HC je potrebno kontaktirati upravljavca ceste.

28. Stane Terbežan, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 28.1 Dela se neumnosti, zakaj sta na medsebojni razdalji 1,5 km dve cesti na Hrvaško, za kar se uporablja slovenska zemlja? Lahko bi staro cesto modernizirali, zgradili pa le eno AC.
- 28.2 Vsaj Lucija naj se reši s tunelom.

Stališče 28.1 in 28.2:

Glej stališče pod pripombo 29 v nadaljevanju.

29. Stane Terbežan, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 29.1 Sramota je, da se že 12 let z vso tehnologijo ni naredilo nič.
- 29.2 Moti ga izbor trase, vedno se je odločalo o enem samem koridorju.
- 29.3 Zakaj mora kot davkoplačevalec plačevati šestpasovnico, ki poruši 36 objektov, naj se še enkrat presodi predlog dr. Jakomina (varianta pod Baredi).

Stališče k pripombam 29.1, 29.2 in 29.3:

Izraženo je mnenje. V nadaljevanju je podano pojasnilo v zvezi s strateškim načrtovanjem omrežja cest na obali.

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je predvsem namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in čezmerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev problemov in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2).

Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006) je ena izmed strokovnih podlag za pripravo DPN za HC na odseku Koper–Dragonja. Izdelovalci študije so v preučitev dobili širok nabor predhodno pripravljenih variantnih rešitev po posameznih odsekih. V okviru študije je potekalo večstopenjsko vrednotenje s cilji po posameznih korakih:

- ožjenja nabora variantnih rešitev v 1. Koraku – Predhodne analize in določitve variant;*
- podajanja priporočil za nadaljnjo optimizacijo ožjega nabora variantnih rešitev v 2. Koraku – Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev) ter*
- predloga najustreznejše variantne rešitve za nadaljnjo pripravo prostorske in projektne dokumentacije v 3. koraku.*

Razgrnjen osnutek DPN za HC na odseku Koper–Dragonja tako z obravnavano traso predstavlja le logično in utemeljeno nadaljevanje vseh predhodnih korakov.

V zvezi s predlogom trase Jakomin-Zajec (varianta Baredi) glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

30. Stane Terbežan, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

30.1 Podpirajo varianto iz Jagodja v Dragonjo.

Stališče 30.1:

Izraženo je mnenje. Glej tudi stališče 1 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

30.2 Iz odvečnega materiala naj se zgradi otok.

Stališče 30.2:

Pripomba se ne upošteva.

V okviru preučevanja alternativnih načinov uporabe viškov materiala je bila preverjena tudi možnost odlaganja materiala v morje z namenom, da se ustvari nove kopne površine. Analize preperine fliša, katerega lapornati del predstavlja okvirno tri četrtine celotne kamninske mase, so pokazale, da ima material veliko specifično površino, zato je dovzeten za absorpcijo vode. Zaradi tega kamnina (preperina fliša) ni primerna za odlaganje pod nivo vode, saj material ob stiku z vodo ne ohrani homogene in kompaktne strukture. Odlaganje flišnega materiala pod nivo vode oz. v morje bi bilo možno zgolj z zahtevnimi tehničnimi ukrepi, pri čemer bi se fliš lahko uporabil zgolj kot polnilo, obdano armirano-betonskimi kasetami, s čimer bi se preprečil neposredni stik fliša z morskno vodo.

Poleg tega raba morja (vir: Uredba o Pomorskem prostorskem planu Slovenije (Uradni list RS, št. 116/21) kaže, da je na območju morja RS veliko raznovrstnih dejavnosti in pravnih režimov, ki močno zmanjšujejo možnosti za poseganje v morje.

Zato je bilo ugotovljeno, da, glede na številčnost in pestrost rabe morja in številnih pravnih režimov in omejitev, ki veljajo za poseganje v morje, ter glede na lastnosti viška materiala (preperina fliša), ki ni primeren za odlaganje pod nivo vode, tako odlaganje viškov materiala, ki bo nastal pri ureditvi HC, ni ustrezno.

31. Peter Bolčič, podžupan MO Koper, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977-10921-01 z dne 9. 11. 2016

Mestna občina Koper, njen župan g. Popovič in občinski svet podpirajo traso "pod Baredi" kot edino sprejemljivo.

Stališče 31:

Izraženo je mnenje. V zvezi s predlogom Baredi glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

32. Suzana Kreča, Šmarska cesta, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

Že dolgo je ob tej cesti v Šalari. Se strinja z Bajcem, da je nemogoče živeti v turistični sezoni in izstopiti iz hiše. Pet mesecev na leto so v krču, zato želi, da bi mesto končno zadihalo. Podpira predlog "Baredi, ki se ji zdi zelo smiselno. Če se to ne da, pa podpira predlog MO Koper. Avtocestna baza tam ni možna. Preveč je bencinskih servisov. Meni, da je prevelik projekt za tisto okolje.

Stališče 32:

V zvezi s predlogom Baredi glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Na podlagi pripomb in predlogov iz javne razgrnitve se v predlog DPN vključi le spremljajoči objekt Bandel.

Glej tudi stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Velikost projekta je odvisna od ciljev in značilnosti načrtovanih prostorskih ureditev ter prostorskih razmer v katere se te ureditve umeščajo.

33. Pino Grabljan, Osp, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

33.1 Predstavnik MKGP ni, čeprav je zanje zelo pomembno.

Stališče 33.1:

Podana je ugotovitev. V postopku priprave DPN je MKGP vključeno kot NUP.

33.2 Dve avtocesti sta preveč za ta prostor. Hrup je slišen na daleč, potrebno bi jo bilo pokriti.

Stališče 33.2:

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je predvsem namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in čezmerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev težav in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2).

Zakon o varstvu okolja in iz njega izhajajoči predpisi nalagajo, da investitor posega načrtuje in izvede ukrepe, ki bodo zagotavljali, da obremenitev s hrupom v okolju zaradi rekonstruirane in nove ceste ne bo presejala mejnih vrednosti. Osnutek DPN vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo med obratovanjem ceste zagotovljeno zakonsko dopustno obremenjevanje okolja s hrupom. Ukrepi obsegajo zmanjšanje emisije hrupa na viru, omejevanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov, rušitev najbolj izpostavljenih stanovanjskih

stavb ter izvedbo ukrepov za zaščito bivalnih prostorov v stavbah, pri katerih zadostna zaščita okolja z drugimi ukrepi ni možna.

Glede na podane pripombe MO Koper in Občine Piran so bile v letih po javni razgrnitvi preverjene možnosti nadkritja trase pri Šalari in v naselju Dragonja. Na podlagi rezultatov preveritev in usklajevanja se bo v predlogu DPN pristopilo k novim rešitvam, ki predvidevajo nadkritje na območju Šalare in spremenjene rešitve na območju naselja Dragonja. Glej tudi stališči 1.2 in 3.22 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin, ki se nanašata na spremenjene prostorske ureditve na območju Šalare in ob naselju Dragonja.

Na ostalih območjih niso predvideni protihrupni ukrepi v smislu prekrivanja ceste, saj so že predvideni ukrepi za omejevanje razširjanja hrupa (protihrupni nasipi in ograje) zadostni in tudi ekonomsko bolj upravičeni od izvedb s prekrivanjem ceste.

Investitor posega bo med gradnjo in v času obratovanja HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot je predpisan v Uredbi v DPN in rezultate ocenil v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času obratovanja bo na osnovi obratovalnega monitoringa hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov in po potrebi bodo predvideni dodatni ukrepi. Prvo ocenjevanje hrupa bo potrebno izvesti najkasneje v obdobju 15 mesecev po odprtju HC, obratovalni monitoring pa zagotoviti na vsakih pet let. V okviru monitoringa bo izvedeno računsko ocenjevanje hrupa, dodatno pa bo potrebno zagotoviti tudi izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom kot posledice emisije vseh virov hrupa.

34. Jožef Horvat, CI za varstvo okolja Šalare, Sečovelj in Gažona, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

- 34.1 Podpira varianto Baredi. Ni odgovora o opredelitvi te variante, tudi kmetijska zemljišča so z varianto Baredi manj tangirana kot s predlagano traso. Tudi v primeru trase Koper–Izola so se zelo trudili, da ne bi šla preko doline Pivol.

Stališče 34.1:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 34.2 Študija deponij kaže, da so predvidene Baredi 1 in 2 in Sečovlje, material pa bi se vozil čez Gažon.

Stališče 34.2:

Čez vas Gažon niso predvideni prevozi do lokacij viškov izkopa.

Za potrebe vnosa viškov materiala na lokacijah Baredi 1 in 2 se zgradi nova cesta »Cesta na Bared« v dolžini 2.350 m.

Glej tudi stališče 23.3 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

Na območju Sečovelj ni predvidene lokacije za odlaganje viškov materiala.

- 34.3 Variantno Baredi je treba pripraviti do te stopnje, da bo primerljiva z ostalimi in šele potem nadaljevati z razpravo.

Stališče 34.3:

Glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

35. Krajanka, ki je bila prizadeta v elementarni nesreči, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

Upa, da bo realizirana varianta trase ceste bolj ekonomična od danes predstavljene trase, del presežnih sredstev pa naj se nameni za posledice odprave škode pri elementarnih nesrečah.

Stališče 35:

Izraženo je mnenje.

Pri načrtovanju cestne infrastrukture se vedno teži k čim bolj racionalnim rešitvam in z namenom, da bi investicija izkazovala čim večje koristi in čim manjše stroške.

36. Angel Pribac, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

Varianta Stanislava Černeta je edina, ki mu do sedaj ustreza, čeprav ni dobra za mesto Koper, ker gre promet še vedno skozi mesto. Morda je bolje malo počakati in ne izbrati najcenejše variante.

Stališče 36:

Izraženo je mnenje. Glej tudi stališča pod poglavjem III. Pripombe, ki se nanašajo na študijo variant.

37. Zdravko Vatovec, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

- 37.1 Sodeloval je na 1. in 2. natečaju za obalno cesto. Opozarja, da bo Lucija zrasla v veliko mesto, zato je treba traso ceste Jagodje–Lucija dvigniti višje. Varianta "Baredi" je simpatična, vendar dvomi, da bo ta tunel prenesel toliko prometa.

Stališče 37.1:

Pripomba se ne nanaša na predmetni DPN, izraženo je mnenje glede predloga za varianto Baredi.

Glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 37.2 Gre za večjo izgubo nenadomestljivih kmetijskih zemljišč, "rezanje" čez Škocjanski hrib pa ni primerno. Predlaga en dolg viadukt čez Vina Koper in Merkur.

Stališče 37.2:

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in

vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Na odseku preko Vanganelške doline se je v fazi optimizacije variantnih rešitev trasa HC dejansko približala naselju Šalara z namenom zmanjšanja neugodnih vplivov na celovitost kmetijskih zemljišč, vendar ob ohranjanju možnosti smiselne urbane zaokrožitve in izvedbi učinkovitih omilitvenih ukrepov za minimaliziranje okoljskih učinkov ceste na urbano okolje in kakovost bivanja (trasa HC kot urbani rob, možnost umestitve robnega zelenega pasu kot cone omilitvenih ukrepov ob HC ipd.).

Na daljšem odseku od Dekanov do Kopra se križajo pomembni prometni koridorji v smeri Koper–Ljubljana, smeri Trst (Italija)–Koper–Dragonja–Buje (hrvaška Istra) in os obalnega somestja Koper–Izola–Piran. To pogojuje vzpostavitev prometno in prostorsko zahtevnega vozlišča ob upoštevanju prometnih funkcionalnih zahtev in prostorskih pogojev in omejitev, vidikov varstva okolja ipd. Z vidika vodenja prometa bi bila najugodnejša lokacija razcepa s križanjem vseh smeri čim bližje obstoječemu razcepu Bivje (v smeri Bertokov in Kopra), česar pa obstoječi prostorski kontekst z razpršeno poselitvijo ne dopušča. Izhodiščno je bil ob upoštevanju vseh navedenih kriterijev predlagan razcep na območju Škocjana (obravnavan tudi v študiji variant kot varianta A2), ki pa se je v nadaljnjih vrednotenjih izkazal kot neugoden zaradi vplivov na obstoječe lokalno cestno omrežje in poselitev ter, bližino Škocjanskega zatoka. Na tem odseku je lociran tudi Priključek Bertoki. Zaradi bližine priključkov oz. razcepov, je na tem območju predvidena šestpasovna HC z dodatnima pasovima za prepletanje prometnih tokov, kar je bilo usklajeno s stališča prometne varnosti. Poselitvena pozidava je ščitena pred vplivi prekomernega hrupa.

V tako omejenih pogojih se je kot rezultat nadaljnje prometno-tehnične in okoljske optimizacije izoblikovala predlagana umestitev razcepa nekoliko bolj zahodno, vendar še vedno izven območja mesta Koper (varianta A1). Predlog viadukta čez Vina Koper in Merkur je v nasprotju s pomembnim načrtovalskim in varstvenim izhodiščem, in sicer doseči prometno in posledično tudi okoljsko razbremenitev mesta Koper tranzitnega prometa. Predlagana trasa pod Škocjanom in ob robu naselja v tem smislu dosega zastavljeni cilj ob ohranjanju celovitosti kmetijskih zemljišč Vanganelške doline.

37.3 Kako je z rušenci?

Stališče 37.3:

Za odstranitev je v osnutku DPN predvidenih 237 objektov, od tega 33 stanovanjskih stavb, 3 poslovne stavbe in 201 enostavni ali nezahtevni objekt. Od tega na območju MOK 171 objektov (od tega 24 stanovanjskih stavb in 1 poslovna stavba), na območju Občine Piran 62 objektov (od tega 9 stanovanjskih stavb in 2 poslovni stavbi) in na območju Občine Izola 4 objekti (od tega nobena stavba).

37.4 Kako je z vinjetami?

Stališče 37.4:

Načrtovana HC bo cestninska cesta.

37.5 Kako je z arhitekturo, ker piše, da naj bi sodeloval arhitekt? Ali so predvideni kakšni drevoredi, ki so značilni za to območje?

Stališče 37.5:

Pri izdelavi strokovnih podlagah za DPN in določil uredbe o DPN sodelujejo različni strokovnjaki, med drugim tudi arhitekt in krajinski arhitekt.

Skladno s 7. odstavkom 17. člena uredbe je predvideno, da se arhitekturne rešitve za prostorske ureditve načrtovane s tem DPN določijo v načrtu arhitekture v sklopu PGD (sedaj DGD), skladno s 1. odstavkom 17. člena uredbe pa se mora v sklopu PGD izdelati tudi načrt krajinske arhitekture.

Iz Ureditvene situacije je razvidno, da sta obojestranska drevoreda predvidena ob deviaciji Vanganelške ceste in ob vhodu v veterinarsko postajo (kot del ureditve historičnega parka) ter linijska zasaditev drevja ob parkiriščih na spremljajočih objektih Bandel-zahod in Bandel-vzhod.

III. Pripombe, ki se nanašajo na študijo variant

1. občan MOK, pripomba z dne 15. 11. 2016 (902, 910)

V kolikor ne boste upoštevali želje večine o gradnji AC Koper–Dragonja po varianti Jakomin–Zajec podajam pripombo in ugovor proti trasi z viaduktom Šalara. Viadukt je nepotreben, če ne bo cestne baze in črpalke na trasi AC v Kopru. V tem primeru lahko gre AC po pobočju Grinjana (rumena trasa, dorečena že v sedemdesetih letih!)

http://arhiv.mm.gov.si/mop/javno/dpn_cesta_koper_dragonja/2_strokovne_podlage/1faza_studija_variant/Studija_variant/mapa_1_zvezek_2/12_5_1_Pregledna_situacija_variantnih_resitev.jpg

Na tej trasi se izognete viaduktu, mnogim rušitvam in pripombam Mestne občine Koper in krajanov Šalare o motnjah s hrupom, veduto in prerezanostjo mestnih povezav in načrtov mesta Koper.

Stališče 1:

V zvezi z varianto Jakomin–Zajec (varianta Baredi) glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvidevajo dva ločena cestna koridorja, in sicer koridor obalne HC, ki je predvsem namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in čezmerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov v en koridor samo še stopnjevalo in bi pomenilo samo preusmeritev težav in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2).

Obravnavana trasa HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Omenjena trasa HC po pobočju Grinjana (rumena trasa) se je v študiji variant obravnavala, izkazala pa se je za problematično z vidika neugodne geološke sestave terena (plazovit teren), zato je bila iz nadaljnjega vrednotenja in obravnave izločena.

Za HC Koper–Dragonja je Vlada je 3. 1. 2013 potrdila predlog najustreznejše variante, na podlagi katere se nadaljuje podrobnejše načrtovanje.

2. Ivan Žigon, Portorož, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

Zanima ga, zakaj je ta trasa najboljša oz. kakšna so bila merila za izbor.

Stališče 2:

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih

rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Obravnavane variante tras so bile po posameznih vidikih podrobneje vrednotene z izbranimi kazalniki oziroma merili:

- *Okoljski vidik je bil celovito ovrednoten v okviru okoljskega poročila. Variantne rešitve so bile presoјane na podlagi obsega sprememb po posameznih kazalcih stanja okolja in njihovi pomembnosti ter stopnji upoštevanja varstvenih ciljev. V okoljskem poročilu so bili ovrednoteni vpliv na površinske in podzemne vode, podnebne spremembe in kakovost zraka, naravo in zavarovana območja narave, kulturno dediščino, gozd, kmetijska zemljišča in hrup.*
- *Funkcionalni vidik je bil ovrednoten z računalniško simulacijo po metodi dinamičnega obremenjevanja po merilu prometne učinkovitosti variantnih rešitev.*
- *Razvojno urbanistični vidik je bil obravnavan po merilih vplivov na urbani razvoj (spremembe prometne sheme in urbanega prostora, razvoj naselij, kakovost bivalnega okolja), vpliv na infrastrukturna omrežja (prometna in komunalna infrastruktura), vpliv na prostorske (gospodarske) potenciale (primarna gospodarska raba – kmetijstvo in gozdarstvo, gospodarske dejavnosti, turizem in rekreacija).*
- *Tehnični vidik je bil ovrednoten po merilih tehničnih elementov trase, števila in lokacij priključkov, dolžine obvoznic in dolžine kategoriziranih deviacij, rušitev objektov, količine zemeljskih del, geoloških razmer, etapnosti gradnje, potrebnega časa za gradnjo in prometnih ureditev med gradnjo. Bolje so bile ocenjene trase s krajšim potekom, ugodnejšimi tehničnimi elementi (večji radii horizontalnih in vertikalnih krivin ter manjši vzdolžni nagib).*
- *Ekonomski vidik je bil presoјan glede investicijske vrednosti in ekonomske upravičenosti, pri čemer so bile bolje ocenjene variante z manjšo investicijsko vrednostjo in boljšim razmerjem med koristmi in stroški.*

Pomembno je poudariti, da imajo glede na značilnosti posega, variantnih različic in prostora, v katerega se poseg umešča, posamezni kriteriji, podrobnejša merila in vidiki pri vrednotenju različno težo pri odločanju o ustreznosti. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Predlagana varianta je bila pri odločilnih merilih in vidikih med bolj ustreznimi (okoljski vidik, ekonomski vidik) ali celo najbolj ustrezna (razvojno urbanistični vidik, tehnični vidik), s svojim potekom rešuje oz. optimizira slabe strani drugih variant. Varianta ni med najbolj ustreznimi le pri vidikih ali merilih, kjer je poudarjeno, da med variantami ni bistvenih razlik, ki bi odločale o njihovi sprejemljivosti oz. nesprejemljivosti, zato ti vidiki ali merila niso bili merodajni oz. odločilni (funkcionalni vidik, hrup). Glede na ugotovitve vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega konsenza vseh sodelujočih je bil kot končni rezultat študije variant podan predlog najustreznejše variante V1, pri čemer se v nadaljnjih fazah izdelave strokovnih rešitev le-to optimizira.

3. Jadran Bajec, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

S prometno situacijo sedaj ni zadovoljen. Pri izboru variante so vsi imeli možnost sodelovati in dati pripombe. Meni, da so zadeve zakonsko pravilne in želi, da se čim prej pride do uredbe o DPN. Zakaj ukrepov za čas turizma še ni? Najbolj podpira tiste, ki bodo trpeli v času gradnje. Če se bomo dolgo pregovarjali o variantah, čez 10 let ne bo ne ceste in ne denarja.

Stališče 3:

Začasni ukrepi za čas turistične sezone niso predmet DPN.

IV. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na državni prostorski načrt

IV.1 Pripombe na traso HC

1. občan MOK, pripomba z dne 15. 11. 2016 (900, 907)

V kolikor ne boste upoštevali želje večine o gradnji AC Koper–Dragonja po varianti Jakomin-Zajec podajam pripombo in ugovor proti umestitvi Cestne baze in črpalke na območju vaše trase na področju mesta Koper. To je popolnoma skregano s smernicami o tem na kakšnih razdaljah se postavlja cestne baze in črpalke. Pika! Cestna baza na Kozini in obstoječe črpalke popolnoma zadoščajo sedanjemu in bodočemu prometu.

Stališče 1:

V zvezi z varianto Jakomin-Zajec (varianta Baredi) glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Lokaciji spremljajočih objektov sta bili določeni ob upoštevanju »Študije spremljajočih objektov ob avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji« (RC Planiranje, št. nal. 2007-6, oktober 1995, avgust 2000), »Celostne študije spremljajočih objektov ob avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji« (Bevk arhitekti, št.nal. 2007-6, april 2009), načrtovanih cestnih ureditev in drugih omejitev v prostoru.

Spremljajoči objekt na območju Šalare se bo v nadaljnjih fazah načrtovanja opustil. Obojestranski spremljajoči objekt Bandel pa ostaja na območju, kot je predvideno v razgrnjenem osnutku DPN.

Načrtovana izpostava AC baze Kozina v Šalari je potrebna za vzdrževanje načrtovanih in že zgrajenih obalnih AC in HC (HC Škofije–Sermin–Koper–Izola–Jagodje–Lucija in HC Koper–Dragonja, v skupni dolžini približno 38 km). Lokacija je bila izbrana v sodelovanju z upravljavcem HC in njegovimi vzdrževalnimi službami, in sicer tako, da omogoča hitro posredovanje ob izjemnih dogodkih. Glej tudi stališče št. 1.2.

2. občan MOK, pripomba z dne 15. 11. 2016 (901, 908)

2.1 Če boste res vztrajali (seveda s pritiski politike in lobijev) pri vaši neposrečeni in nedorečeni trasi AC Koper–Dragonja, potem vsekakor apeliram na izboljšavo zvočne zaščite vplivov prometa AC na okolje. Res bo to izgledala ena AC, ki bo ograjena v precejšnjem delu poteka. Kakor, da ni drugih variant. Predlagam protihrupno ograjo na obeh straneh viadukta Šalara in ne samo na eni strani, da se lepo odbija zvok na drugo stran, kjer so tudi stanovanjske hiše.

Stališče 2.1:

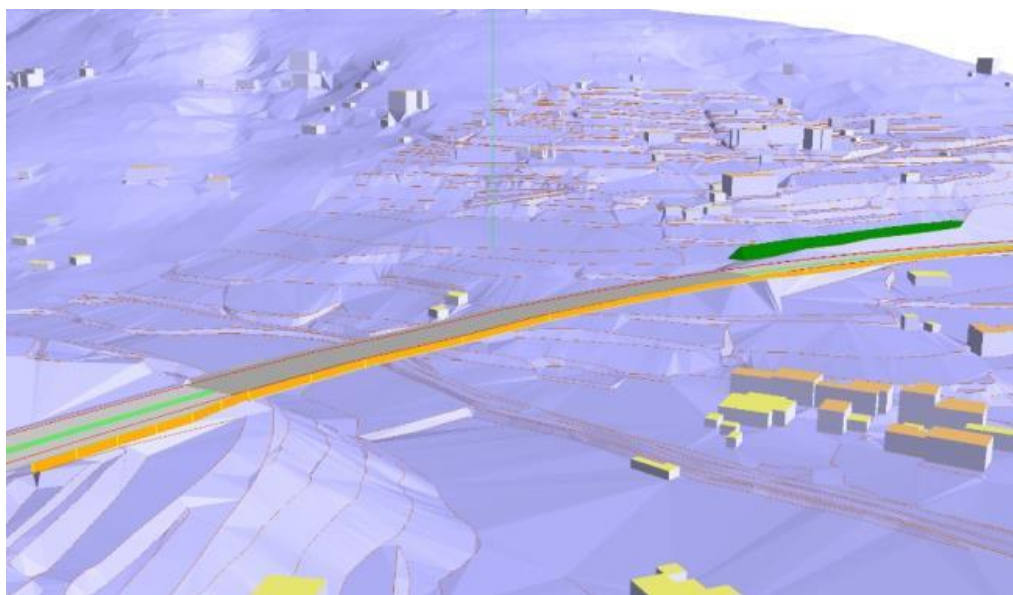
Predlog je v osnutku DPN že delno upoštevan.

Zakon o varstvu okolja in iz njega izhajajoči predpisi nalagajo, da investitor posega načrtuje in izvede ukrepe, ki bodo zagotavljali, da obremenitev s hrupom v okolju ne bo presegala mejnih vrednosti. Osnutek DPN vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo med obratovanjem ceste zagotovljeno zakonsko dopustno obremenjevanje okolja s hrupom. Ukrepi obsegajo zmanjšanje emisije hrupa na viru, omejevanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov, rušitev najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavb ter izvedbo ukrepov za zaščito bivalnih prostorov v stavbah, pri katerih zadostna zaščita okolja z drugimi ukrepi ni možna.

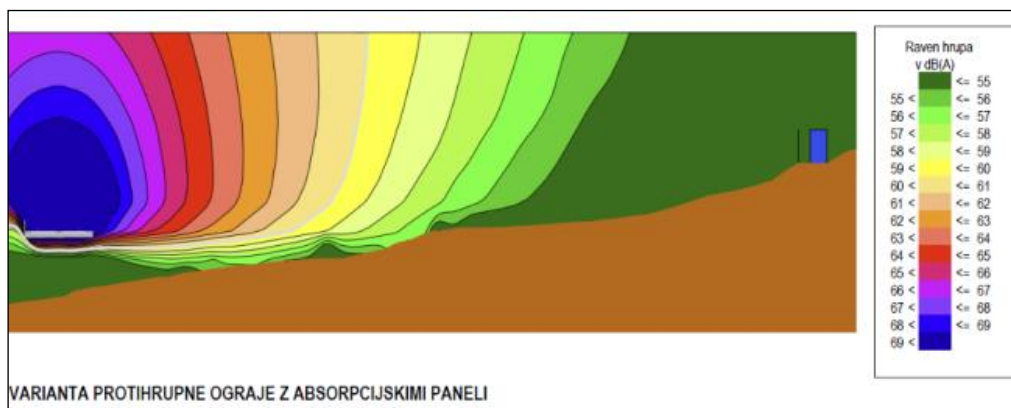
Na podlagi usklajevanj v fazi po javni razgrnitvi osnutka DPN, bo del trase HC med pokritim vkopom Škocjan in priključkom Šalara tudi nadkrit. Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Na območju viadukta Šalara je predvidena izvedba protihrupne ograje na vzhodni strani viadukta (skupna dolžina ograje 497 m in višina 2.0 m). Ograja delno poteka tudi ob bankini ceste pred viaduktom. Ograja je zaradi preprečevanja odbojev hrupa v smeri stavbe Šalara 8 na celotnem območju predvidena v absorpcijski izvedbi. Prav tako je na zahodni strani pred viaduktom Šalara predviden protihrupni nasip, ki zaradi neugodne lege bližnjih stavb nudi le delno zaščito. Stavba Šalara 8 bo v višji etažah obremenjena s hrupom višjim od mejnih vrednosti kazalcev hrupa, zato je za stavbo predvidena tudi izvedba pasivne protihrupne zaščite za namen varovanja varovanih prostorov znotraj stavbe.

Predloga, ki se nanaša na stavbe na zahodni strani viadukta, ni možno upoštevati. Na zahodni strani viadukta so, razen izjeme, to je stavba Šalara 8, obremenitve s hrupom nižje od predpisanih. Pri sosednji stavbi Šalara 8d so vrednosti hrupa ca. 4 dB(A) nižje od predpisanih, ob stavbi Šalara 11b pa so vrednosti nižje za ca. 8 dB(A). V primeru postavitve protihrupne ograje višine 2,0 m na zahodni strani viadukta Šalara, bi bila učinkovitost slaba. Ob stavbi Šalara 8d bi bile vrednosti hrupa nižje za ca. 1,5–2,0 dB(A), ob stavbi Šalara 11b pa za ca. 7 dB(A). Na sliki 7 prilagamo karto hrupa v prečnem prerezu v smeri stavbe Šalara 11b, iz katere je razvidno, da so vrednosti hrupa nižje od predpisanih (siva odebeljena črta).



Slika 11: Akustični modelna območju viadukta Šalara



Slika 12: Karta hrupa v večernem času, v prečnem prerezu viadukta Šalara, v smeri stavbe Šalara 11b

Investitor bo med gradnjo in obratovanjem HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot je predpisan v Uredbi v DPN in rezultate ocenil v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času obratovanja bo na osnovi obratovalnega monitoringa hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov in po potrebi bodo predvideni tudi dodatni ukrepi. Prvo ocenjevanje hrupa bo izvedeno najkasneje v obdobju 15 mesecev po odprtju HC, obratovalni monitoring pa bo zagotovljen na vsakih pet let. V okviru monitoringa bo izvedeno računsko ocenjevanje hrupa, dodatno pa bo potrebno zagotoviti tudi izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom kot posledice emisije vseh virov hrupa.

- 2.2 Prav tako leti velika pripomba na nedorečen, nedokončan in neplaniran konec AC pred mejo s Hrvaško. Manjka je kar par sto metrov! Ali ste se pozabili dogovoriti s hrvaško stranjo, ali pa je ta nedorečenost povzročena zanalašč kot, da jih ni že dovolj med Slovenijo in Hrvaško. Tako se ne dela!

Stališče 2.2:

Predmet ureditev tega DPN je HC do platoja MMP Dragonja. Ureditve od MMP do meje z Republiko Hrvaško niso predmet tega DPN in bodo opredeljene v ločenem prostorskem aktu.

Vse, s tem DPN načrtovane rešitve so usklajene z že zgrajenim delom platoja MMP Dragonja in obvoznice Dragonja.

- 2.3 Ker delate meritve prometa na posameznih odsekih v Sloveniji, je na ta način prav lepo vidno, kako politika umešča ceste, kako nagajamo Hrvaški (in posledično predvsem sebi) in da sploh ni važna količina vozil na določenih trasah, ampak politični pritiski. Kar pogledate število vozil na prekmurski AC, skozi tunel Karavanke in ga primerjajte s prometom na Obali, proti Hrvaški, ... Verjetno vam kdaj pa kdaj uide kakšna sočna čez tiste, ki odločajo?

Stališče 2.3:

Izraženo je mnenje.

3. Andrej Krmac, Majda Krmac in Rado Krmac, Arjol 3, Bertoki, Koper, dopis z dne 15. 11. 2016 (911)

Spodaj podpisani Andrej Krmac, Majda Krmac in Rado Krmac, vsi stanujoči v Arjol 3, Bertoki, 6000 Koper, lastniki parcel 844 in 845/1 k.o. 2604 Bertoki.

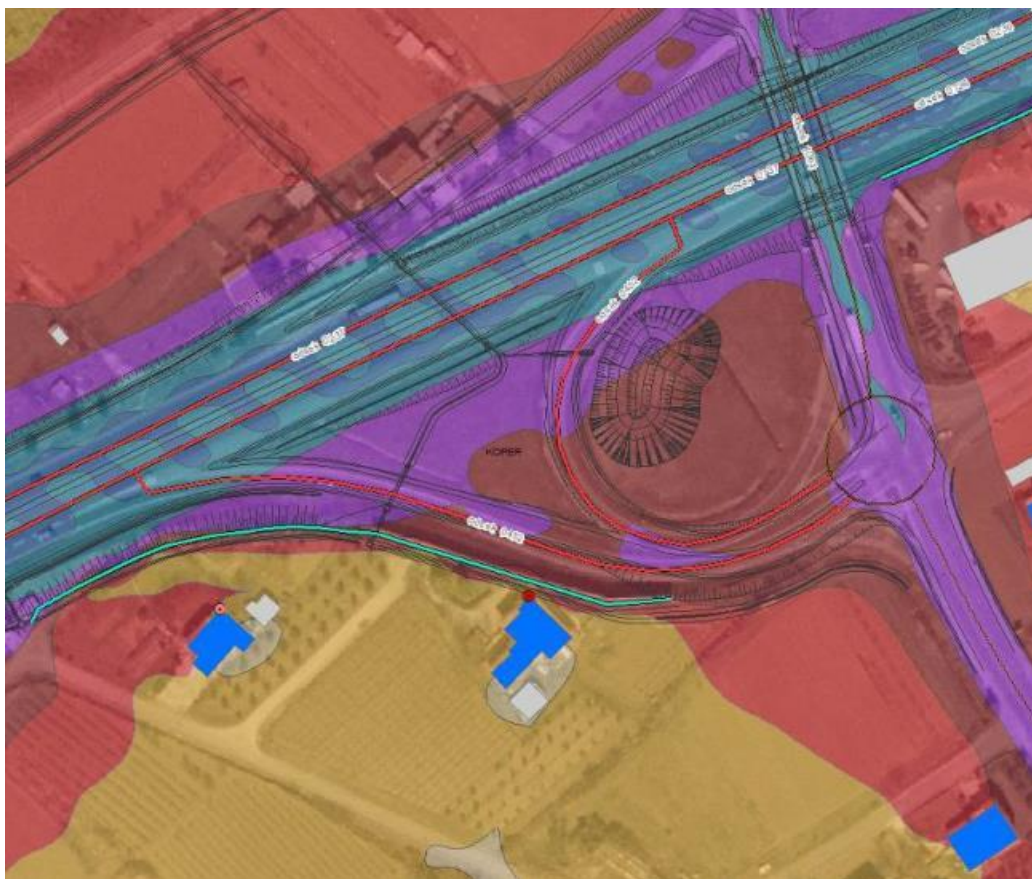
Predlagamo, da se obstoječa priključna cesta iz HC Koper–Bivje do priključka Bertoki (na Ureditveni situaciji, list 2-1) označeno z »krak D« ob morebitni rekonstrukciji ohrani v obstoječih gabaritih in se ohrani lokacija obstoječe protihrupne ograje med krakom D in stanovanjsko hišo, stoječo na parcelah št. 844 in 845/1 k.o. 2604 Bertoki, z naslovom Arjol 3. Iz omenjene ureditvene situacije namreč izhaja, da se protihrupna ograja premika proti omenjenemu stanovanjskemu objektu tako, da v severnem delu seka del stavbe na dveh mestih. S tako ureditvijo bi namreč nastala nepopravljiva škoda na objektu in bi se bistveno zmanjšala kakovost bivanja v stanovanjski stavbi, saj bi poseg zahteval obsežna gradbena dela in bi predstavljal neracionalen poseg v bivalno okolje tega objekta. Sam objekt je namreč sedež izletniške kmetije, ki se že 3 generacije ukvarja s kmetijstvom in več kot 30 let z dopolnilnimi dejavnostmi na kmetiji in bi s takim posegom onemogočili normalno rabo objekta in s tem povzročili tudi pomembno ekonomsko škodo kmetiji.

Obstoječa ureditev (protihrupna ograja) se je izkazala kot zadovoljiv poseg, ki omogoča normalno rabo stanovanjske stavbe in delovanje kmetije ter njene okolice. Zaradi navedenega predlagamo oziroma zahtevamo od pripravljavca državnega prostorskega načrta, da ustrezno popravi grafične prikaze (Ureditvena situacija in druge) tako, da bo protihrupna ograja locirana na mestu obstoječe protihrupne ograje in da se po potrebi samo rekonstruira. To določilo naj se ustrezno zapiše tudi v uredbeni del DPN.

S prijaznimi pozdravi.

Stališče 3:

Ob objektu Arjol 3 je predvidena protihrupna ograja v višini 3,5 m, ki bo zagotavljala manjše obremenitve s hrupom (manjše od mejnih vrednosti na višini 2,0 m od tal) – glej sliko spodaj. V primeru, da je kvaliteta obstoječe ograje slaba, se bo le-ta v celoti nadomestila z novo protihrupno ograjo, v nasprotnem primeru pa se bo le nadgradila do višine 3,5 m.



Slika 13: Karta hrupa po izgradnji HC za objekt Arjol 3

Grafični prikazi na ureditveni situaciji iz snutka DPN bodo v nadaljnjih fazah načrtovanja ustrezno popravljeni glede na dejansko stanje v prostoru.

V kolikor bodo v nadaljnjih fazah priprave DPN, rešitve HC zaradi prilagajanja rešitvam širitve Bertoške vpadnice, ki jo načrtuje MOK, spremenjene, bodo lastniki o tem pravočasno seznanjeni pred sprejemom Uredbe o DPN

4. občanka Izole, pripomba z dne 17. 11. 2016 (912)

Pripomba:

- 4.1 Kot je bilo povedano na javni obravnavi v Kortah 7. Novembra 2016, bi hitra cesta Koper Dragonja negativno vplivala na okolje ter grobo posegla v kmetijska zemljišča, ki so vir zaslužka lokalnim kmetom in so vsekakor neprecenljive vrednosti.

Hitra cesta ne bi lokalnemu prebivalstvu prinesla nikakršnih boljših pogojev bivanja, saj je za vožnjo domov ne bi mogli uporabljati, glede na to, da niso predvideni izhodi/priključki. Torej bi za nas še naprej ostala glavna cesta G1-11. Davkoplačevalski denar bo uporabljen za reševanje prometnih težav tujcev, ki bodo cesto uporabljali le v času sezone; ostalih 10 mesecev bo cesta praktično nepotrebna.

Stališče 4.1:

Izraženo je mnenje, v nadaljevanju podajamo pojasnilo. Investicija v izgradnjo HC Koper–Dragonja je predvidena v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 oz. pred njeno uveljavitvijo v dodatnem programu Resolucije o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji.

Ekonomska upravičenost predmetne investicije se v postopku priprave DPN preverja skladno s predpisi s področja prostorskega načrtovanja in s področja priprave investicijske dokumentacije (UEM). V fazi pred sprejemom Uredbe o DPN bo na podlagi vseh rešitev iz predloga DPN v ta namen izdelan investicijski dokument t.i. Investicijska zasnova. V investicijski zasnovi so upoštevani vsi stroški ureditev predvidenih z DPN (vključno z rešitvami), kakor tudi predvideni viri financiranja. Investicijsko zasnovo bo zagotovil DARS in jo, če bo izkazana ustrezna oz. predpisana upravičenost investicijskega projekta, kot investitor potrdil, nato pa poslal v potrditev še na Ministrstvo za infrastrukturo.

Vpliv in učinki umestitve trase ceste v prostor vedno pomenijo spreminjanje in poseganje v obstoječe stanje in rabo prostora, vendar pa so tovrstni vplivi le eden izmed dejavnikov presojanja ustreznosti rešitev.

Na podlagi prejetih predlogov in pripomb podanih v času javne razgrnitve osnutka DPN, so se rešitve ponovno preverile, na podlagi česar se bo v nadaljnjih fazah načrtovanja umestil dodatni priključek na območju Padne.

Glej tudi stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Predlogi:

- 4.2 Bencinski servis Bandelj je preblizu kmetijskih zemljišč in bi ga bilo smotrneje umestiti na mejni prehod Dragonja.

Stališče 4.2:

Pripomba se ne upošteva.

Glej stališče na pripombo 3.10 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 4.3 Predvideti povezavo/priključek s cesto za Korte in Šared.

Stališče 4.3:

Pripomba se upošteva.

Glej tudi stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 4.4 Predvideti protihrupno zaščito pod zaselkom Grbci/Šared, ki je v neposredni bližini hitre ceste (nad njo).

Stališče 4.4:

Zaselek Grbci (stavbe Šared 40–42) leži v oddaljenosti več kot 600 m od osi HC. Na podlagi ocenjenih prometnih obremenitev v planskem obdobju do leta 2042 območje zaselka Grbci ne bo prekomerno obremenjen, vrednosti hrupa bodo v planskem letu nižje za ca. 11–12 dB(A) od zakonsko predpisanih. Na osnovi teh ugotovitev protihrupna zaščita, z izjemo tišje obrabne plasti vozišča, ni predvidena.

Investitor posega bo med gradnjo in obratovanjem HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot je predpisan v Uredbi v DPN. Rezultati monitoringa bodo vrednoteni v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času začetka obratovanja (najkasneje v 15 mesecih po odprtju ceste) bo na osnovi prvega ocenjevanja hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov, v nadaljevanju pa se bo vsakih 5 let izvajal monitoring. V kolikor bo v okviru preverjanja ugotovljeno preseganje zakonsko predpisanih vrednosti kazalcev hrupa, bodo predvideni tudi dodatni protihrupni ukrepi.

5. Veterinarska ambulanta d.o.o., Istrska cesta 13, Koper, dopis z dne 30. 10. 2016

Veterinarska ambulanta d.o.o. Koper kot podnajemnik poslovnega prostora v lasti Mestne občine Koper, vlagamo naslednje pripombe na naslovu Škocjan pri Kopru, Kmetijska šola (EŠD 27213), Istrska cesta 13, 6000 Koper.

Pred vhodom v ambulanto je potrebno zagotoviti:

- 5–10 parkirnih prostorov za stranke,
- 9 za zaposlene ter
- 5 za stanovalce na istem naslovu.

Naša dejavnost je veterinarstvo in sicer obravnavamo (tudi) bolne nebogljene občutljive živali in je zato potrebno zagotoviti zaščitno protihrupno ograjo, zagotoviti opozorilne usmerjevalne table oz. oznake na cesti, ki omogočajo lažji dostop do našega poslovnega prostora tudi z manjšimi in večjimi dostavnimi vozili in kamioni (dostava zdravil in hrane).

Prosimo, da pri obravnavanju predlogov upoštevate, da moramo kot koncesionarji našega Ministrstva zagotoviti 24 urno dežurstvo in moramo imeti konstantno neomejeni dostop do ambulante.

Stališče 5:

Območje veterinarske ambulante je registrirano kot kulturna dediščina Kmetijska šola. Pod varstveni režim spadajo poleg same stavbe še vhodni portal, dostopne poti in obeležje NOB. Ker se sam vhodni portal in dostopna pot do stavbe zaradi lokacije deviacije Istrske ceste ni dalo ohraniti, je bilo z ZVKDS dogovorjeno, da se dostop uredi preko lokalne ceste (deviacije 1-2a v asfaltni izvedbi, ki gre od Grajske poti po obstoječi makadamski cesti na spodnjo cesto ob veterinarski postaji). Ta dostop bo zagotovljen že v začetni fazi gradnje HC.

Ob veterinarski postaji se zagotovi 14 dodatnih parkirnih mest (11 mest za osebna vozila in 3 mesta za vozila s prikolico) in parkovno ureditev. Glede na to, da se funkcionalno zemljišče ne zmanjša, se s tem tudi ohranja obstoječi režim parkiranja.

Opremljenost s prometno signalizacijo ni predmet DPN. Strokovne podlage za DPN so namreč izdelane na nivoju IDP, katerega del ni načrt prometne signalizacije. Pripomba se bo

zato smiselno upoštevala v nadaljnjih fazah načrtovanja po sprejemu uredbe o DPN, ko se bo v sklopu DGD izdelal tudi načrt prometne signalizacije.

Za zaščito pred hrupom je na severozahodni strani načrtovana transparentna protihrupna ograja.

6. občan MOK, pripomba z dne 14. 11. 2016 (914)

- V kolikor bo trasa potrjena, ali mi lahko prosim potrdite, da se hiša ruši. Namreč na načrtu je ni videti, zato smatramo, da je v planu rušenja.
- Kako boste odmerili nadomestilo/vrednost objekta (trenutno živimo tri družine v hiši)?
- Kako je z oceno prostora okrog hiše, kjer imamo nasad oljk?
- Kdaj nas boste obvestili dokončno, da se hiša ruši in kakšen je postopek po tem?

Stališče 6:

Hiša na naslovu Šalara 32 je v osnutku DPN predvidena za rušitev. Rušitev je opredeljena v osnutku uredbe o DPN (16. člen odstranitev objektov)in prikazana v grafičnem delu DPN, in sicer na karti 2/1.2 Ureditvena situacija).

Stališča in pojasnila v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami (odkupi, odškodnine, obvestila...) so podani v poglavju IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami.

7. občan Pirana, elektronska pošta z dne 19. 11. 2016 (922)

Sem lastnica hiše na naslovu Dragonja 44, katera je po predlogu DPN predvidena za rušenje. Zanima me, v kakšnem času bo predvidoma sprejet DPN in kakšni so nadaljnji postopki z lastniki nepremičnin, ki so predvidena za odstranitev. Po sprejetju DPN namreč ne morem več izvajati nobenih posegov na hiši, razen vzdrževanja.

Stališče 7:

Pripomba se smiselno upošteva na način, da se Uredba v 50. členu dopolni tako, da se dodatno dopustita tudi rekonstrukcija in odstranitev obstoječih objektov, pri čemer namenske rabe objektov ni dovoljeno spreminjati.

Stališča in pojasnila v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami (odkupi, odškodnine, obvestila...) so podani v poglavju IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami.

8. Viktor Grižon, Srgaši 20, Šmarje pri Kopru, elektronska pošta z dne 19. 11. 2016 (923)

Sem lastnik parcel 1205, 1203/4, 1203/3, 1203/1, 1203/2, 1202/4, 1202/2, 1195/2 vse K.O. Gažon, ki se nahajajo na trasi predvidene ceste. Prosim, da jih pri gradnji poskušate v čim večji meri ohraniti in jih po nepotrebnem ne uničite, saj na njih rastejo stare oljke, nekatere so tudi stoletne.

Sem tudi lastnik gozda, ki se nahaja na parcelah 2499 in 2498 v k.o. Šmarje, na levem bregu potoka Derešnjaka. Do njiju vodi gozdna pot, iz vasi Srgašev po parceli 1229 (k.o. Gažon). Po izgradnji ceste, ne bom imel več dostopa do teh parcel. Zahtevam, da se uredi dostop do teh parcel oz. dostop do levega brega potoka.

Stališče 8:

Pripomba se upošteva.

Iz spodnje slike je razvidno, da se na območju posega nahajajo parcele št. 1202/2, 1202/4 in 1203/2 v celoti ter del parcel 1195/2, 1203/3 in 1203/1. Skupno bo zaradi posega izgubljenega 0,4 ha zemljišč v lasti g. Grižona, od tega ca 0,1 ha nasada oljk. Kljub temu, da je bila pri načrtovanju posebna pozornost namenjena temu, da se kar najmanj posega na kmetijska zemljišča, se poseganju v območje nasada oljk žal ni bilo možno v celoti izogniti.



Slika 14: Prikaz meje trajne izgube zemljišč (rdeča črta), območje posega je na parcelah navedenih v pripombi južno od rdeče črte

Vsi potrebni dostopi do preostanka prizadetih parcel bodo urejeni in upoštevani v rešitvah predloga DPN. Do parcel 2499 in 2498 v k.o. Šmarje (gozd) dostop po gozdni poti ne bo več mogoč, urejen pa bo dostop z glavne ceste.

9. OMV, elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (928)

Skladno javnemu naznanilu z dne 17. 10. 2016, št. 350-08-42/2005, družba OMV Slovenija d.o.o. v odprtem roku daje naslednje:

PRIPOMBE:

- 9.1 Predlagana trasa skozi Šalaro ni primerna, saj je z vidika obremenitve in degradacije okolice bolj primerna trasa Baredi. To gre tudi sklepati iz Utemeljitve in obrazložitve DPN in sicer iz t.2.3.4., kjer je samo opisano navedeno glede ustreznosti predlagane variante»Izbrana varianta se je izkazala za najbolj ustrezno ali pa za eno izmed najbolj

ustreznih«, dejstvo pa je, da je iz okoljskega vidika izbrana varianta na 3. Mestu, s funkcionalnega vidika pa je izbrana varianta med slabšimi.

Stališče 9.1:

V zvezi z varianto Baredi glej tudi stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

V zvezi z izbrano varianto pa glej stališča v poglavju III. Pripombe, ki se nanašajo na študijo variant.

- 9.2 V t. 2.4. Utemeljitev in obrazložitev DPN je navedeno, da območje tega DPN posega na območje že sprejetih državnih prostorskih načrtov, z vidika družbe OMV Slovenija d.o.o. pomembnih dveh in sicer: Uredbe o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Klanec–Srmin (Ur. list RS št. 51/99) ter Uredbe o DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. l. RS 79/04, 109/04). Obrazložitev navaja, da so ureditve načrtovane z DLN za avtocesto na odseku Klanec–Srmin izvedene, se pa ureditve na območju predmetnega DPN spreminjajo, zato se lokacijski načrt v tem delu prekliče. Ravno tako iz obrazložitve izhaja, da ureditve, načrtovane z DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (bencinski servis) niso izvedene, ureditve pa se s predmetnim DPN spreminjajo, zato se DLN v tem delu prekliče. Ob upoštevanju, da je družba OMV Slovenija d.o.o., z Uredbo o DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. l. RS 79/04, 109/04) pridobila pravico do nadomestnega bencinskega servisa, je potreben jasan in določen odgovor:

- Kakšne ureditve iz obeh DLNjev se preklicujejo?
- V primeru, da se izkaže, da se preklicuje ureditev v zvezi s sedaj veljavnim DLN-jem in nadomestnim bencinskim servisom Bertoki, je potrebno v predmetnem DLN določiti, da je OP Šalara ali OP Bandel (odvisno od variante, ki bo določena) nadomestni bencinski servis obstoječega bencinskega servisa Bivje.

Stališče 9.2:

Ureditve iz Uredbe o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Klanec–Srmin (Ur. list RS št. 51/99) ter Uredbe o DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Uradni list RS, št. 79/04, 109/04, 36/09 in 48/11), ki se preklicujejo, se nanašajo le na tehnične korekcije trase HC, zaradi širitve HC iz štiripasovnice v šestpasovnico z dodatnima pasovoma za prepletanje.

V zvezi z lokacijo spremljajočega objekta glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 9.3 V točkah 2.1.2.2. in 2.1.2.3 Obrazložitev in utemeljitev DPN so opisi oskrbnih postaj Šalara in Bandel. Družba OMV Slovenija d.o.o. na predlagane zasnove daje pripombe in sicer:
- Glede zahteve, da sta stavbi pritlični in podkleteni: za bencinski servis ni potrebe po izvedbi kletne etaže. Predlagamo, da se ta zahteva črta.
 - Določena je izvedba fasad, ki posnemajo kamnita pročelja primorskih hiš. Upoštevati je treba, da ima prodajalec naftnih derivatov tipske objekte - standardne, in se s tako zahtevo posega v zaščitni znak poslovanja družbe in ne nazadnje v znak razlikovanja med prodajalci naftnih derivatov. Pomembno je tudi, da je obratovanje bencinskega servisa in ne nazadnje sam objekt bencinskega servisa kot celota z upoštevanjem Uredbe o klasifikaciji vrst objektov in objektih državnega pomena (Uradni list RS, št. 109/11) in Navodil za razvrščanje po Uredbi o klasifikaciji vrst objektov, podvržen še zelo strogi okoljski zakonodaji ter zakonodaji, ki določa ukrepe za zagotavljanje

varnosti (zaščite pred udari strele, protieksplzijska zaščita,...) in posledično temu predlagamo, da se pogoj izvedbe fasade odstrani. Z odstranitvijo tega pogoja se izognemo potrebi po izvedbi arhitekturnega natečaja, ki pomeni za ponudnika samo dodatno strošek in nepotrebno obremenitev. Izpostaviti je potrebno, da je v Sloveniji taka zahteva novost na avtocestnem omrežju.

- Zahteva, da se platoji oskrbnih postaj opremijo v tlakih iz lokalnih kamnov je resnično iracionalna izvedba oz. tehnično neustrezna, saj ne omogoča ustrezne trdnosti za težak tovorni promet. Tehnične ovire za takšno zahtevo so še npr. izvedba padcev za tehnološke vode je zelo otežena, vprašljiva je ustreznost takšnih tal meritvam prevodnosti tal (ta pa so ena od temeljnih zahtev oz. pogoj za izvedbo pregleda protieksplzijske zaščite bencinskega servisa); vprašljiva je ustreznost tal glede na Uredbo o skladiščenju nevarnih tekočin v nepremičnih skladiščnih posodah. Lahko se določi tlak iz lokalnih kamnov na območju gostinske terase in na območju prostora z rekreacijo. Vse ostale površine pa se izvede v skladu z zadnjimi tehničnimi rešitvami (asfalti, metlani betoni).
- Izvedbe arhitekturnega natečaja ni smiselna, predlagamo, da se določijo tolerance, znotraj katerih lahko ponudniki ponudijo svoje tipske objekte.
- Predvideno je ogrevanje objekta z UNP, nesmiselno, ker menimo, da to ni skladno s Pravilnikom o učinkoviti rabi energije v stavbah. S tako vrsto energenta bo težko ustreči zahtevam tega pravilnika v primeru bencinskih servisov. Predlagamo, da se ta del spremeni tako, da se postavi zahteva, da mora ponudnik zagotoviti ogrevanje in hlajenje objektov preko obnovljivih virov – PURES.

Stališče 9.3:

Pripomba se delno upošteva.

Skladno z izdelanimi strokovnimi podlagami (Projekt Nova Gorica, IDEJNA REŠITEV, 13.1 Načrti gradbenih konstrukcij in drugi gradbeni načrti - Spremljajoči objekti : OSKRBNE POSTAJE, april 2009, dopolnitev: junij 2009) je stavba spremljajočega objekta načrtovana tako, da je delno podkletena. V nadaljnjih fazah načrtovanja se lahko v okviru dopustnih odstopanj od DPN predvidi drugačne rešitve.

Ker se spremljajoči objekt Bandel nahaja v odprti krajini in v neposredni bližini kulturne krajine Sveti Peter – Kulturna krajina Sveti Peter–Padna–Nova vas (EŠD 28602), oblikovanje stavbe in nadstrešnic sledi lokalni arhitekturi. Enako oblikovanje je s strokovno podlago povzeto tudi za spremljajoči objekt Šalara, ki sicer v nadaljevanju priprave DPN ne bo več del načrtovanih prostorskih ureditev. Ker načrtovalec za arhitekturno oblikovanje stavb ni imel podrobnejših strokovnih podlag, je določil, da se fasade stavb izvedejo tako, da v barvi in teksturi posnemajo kamnita pročelja primorskih hiš.

V uredbi je določeno, da se plato delno tlakuje (pohodne površine). Tlakujejo se površine teras in druge površine, ki bodo določene z načrtom krajinske arhitekture, druge površine pa se asfaltirajo.

PREDLOGE:

- 9.4 Predlagana umestitev OP Šalara je neprimerna, potrebno je poiskati ustrežnejšo lokacijo na relaciji Razcep Sermin–priključek Bertoki.

Stališče 9.4:

Pripomba se delno upošteva.

V predlogu DPN bo načrtovan le spremljajoči objekt na lokaciji Bandel, ki bo nudil ustrezen standard uporabnikom na celotnem obravnavanem odseku.

Glej tudi stališče 1.2 v poglavju I Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 9.5 Ni izkazane potrebe po obojestranskih oskrbnih postajah, optimalnejša je umestitev enostranske oskrbne postaje z možnostjo dostopa z obeh smeri (kot npr. OP Ravne/Kozina).

Stališče 9.5:

Pripomba se ne upošteva.

Tovrstni spremljajoči objekti se načrtujejo kot obojestranski objekti. V izrednih primerih, ko konfiguracija terena, prostorske danosti in drugi pogoji, onemogočajo gradnjo obojestranskega objekta, se načrtujejo enostransko, dostopno z obeh smeri. Analiza obstoječih enostranskih spremljajočih objektov dostopnih z obeh smeri je pokazala, da takšna oblika za uporabnike ni atraktivna. Prav tako je obseg ureditev v obeh primerih primerljiv, saj enostranski spremljajoči objekt zahteva dodaten premostitveni objekt in povratne rampe.

- 9.6 Ponovno je potrebno preučiti ali je zgolj na razdalji 16 km racionalno umeščanje dveh obojestranskih OP (kot predvideva predlog OP Šalare in OP Bandel).

Stališče 9.6:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 1.2 v poglavju I Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Vljudno prosimo, da upoštevate naše pripombe in predloge pri pripravi državnega prostorskega načrta za odsek hitre ceste Koper–Dragonja. V primeru dodatnih vprašanj smo vam na voljo.

10. Krajevna skupnost Škocjan, krajan Šalare, 326 podpisanih, dopis z dne 17. 11. 2016 (931, 936, 966)

V imenu prizadetih prebivalcev in lastnikov dejavnosti v Krajevni skupnosti Škocjan v Mestni občini Koper pošiljamo v sklopu javne razprave in zbiranja pripomb v zvezi z Javno razgrnitvijo osnutka DPN za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja

Podpisano peticijo oz. Protestno izjavo proti gradnji štiripasovnice Koper–Dragonja. V obliki pripomb konkretno utemeljujemo, zakaj smo proti tej trasi, ki bi grobo in korenito posegla v naše življenje, zdravje, dejavnosti, pogoje za bivanje in za kmetijsko dejavnost na rodovitni zemlji.

V KS živi 3.800 prebivalcev, tod je več kot 35 objektov oziroma prostorov različne poslovno-gostinsko-obrtno-storitvene dejavnosti. Tu živimo ljudje, ki nismo le neuki, ostareli upokojenci, »mezdni« delavci, smo tudi zasebni podjetniki, obrtniki, pravniki, zdravniki, novinarji, javni uslužbenci, gostinci, medicinske sestre, prevajalci, knjižničarji, vzgojitelji, profesorji, športniki, gasilci, policisti, tiskarji, avtoprevozniki.... Imamo družine z otroki, zagovarjamo kakovost bivanja, ohranitev plodne zemlje in vrednost naših nepremičnin in nasprotujemo degradaciji območja. Zavzemamo se za smotno porabo davkoplačevalskega denarja, saj bi takšna gradnja zahtevala preveč denarja, ki ga država za to nima. Zato prisluhnite prometnim strokovnjakom – domačinom, ki so vam že predlagali veliko boljšo, veliko cenejšo in manj škodljivo različico! Kot zagovorniki razuma, varčnosti, zaščite zdravja in razvoja, smo se organizirali kot prebivalstvo in se odzvali.

Podpiramo predlog obalnih županov, ki so že pred časom presodili, da je trasa, ki jo predlagajo, za Obalo oz. slovensko Istro najmanj škodljiva. Vemo, da avtocesta oz. štiripasovnica mora nekje potekati, a ne sme podleči trmastemu vztrajanju uradnikov in izvoljenih funkcionarjev na državni ravni, ki nas niste obiskali in si niste območja sami ogledali, čeprav – vsaj nekateri – hodite med preproste ljudi zlasti tik pred volitvami. Tudi mi in naši bližnji smo volivci!

Pričakujemo, da nas boste vzeli skrajno resno. Ustanavljamo tudi civilno iniciativo za ohranitev tega našega življenjskega prostora. Zanj se bomo, če bo treba, aktivno borili.

Protestna izjava proti gradnji štiripasovnice Koper–Dragonja (Koper 14. 11. 2016)

Krajani Šalare v krajevni skupnosti Škocjan najostreje protestiramo in odločno nasprotujemo predvideni načrtovani trasi štiripasovnice Koper–Dragonja, ki je predvidena na trasi H5, saj bi to:

- Bistveno poslabšalo kakovost življenja v naseljih Šalara, Škocjan, Triban, Manžan, Bošamarin;
- Bistveno poslabšalo zdravje prebivalcev zaradi hrupa, izpušnih plinov;
- Bistveno vplivalo in poslabšalo onesnaženost zraka z nevarnimi delci, ki so posledica emisij izpušnih plinov zaradi gostega prometa – kar slabša zdravje stanovalcev; znano je, da te emisije sprožajo težke bolezni;
- Uničilo ta predel mesta od Škocjana do Vanganela, okolje in doslej tod neokrnjeno naravo;
- Onemogočilo razvoj kmetijstva, saj so na območju KS Škocjan plodne njive, vinogradi, oljčniki, sadovnjaki, razvito gojenje zgodnje in sezone zelenjave, razvita kmetijska dejavnost in je to vrt Kopra – od Škocjana do Vanganela;
- Ogrozilo bivanje otrok, saj je tu vrtec, trasa bi potekala v njegovi neposredni bližini;
- Do skrajnosti degradiralo pogoje za bivanje;
- Bistveno poslabšalo vrednost stanovanj in stanovanjskih hiš;
- Uničilo življenje in s tem prihodnost stanovalcev, naših otrok in prihodnost razvoja koprške občine in celotne Vangannelske doline;
- Uničilo razvoj drobne obrti in podjetništva, saj so tu v obrtni coni številne dejavnosti malega gospodarstva, podjetništva in obrtništva;
- Nasprotujemo gradnji še celo dveh bencinskih servisov, saj sta tik Šalare že dva – kar je več kot preveč za širše okolje in naše naselje še dveh ne potrebuje, ne želi in nikar nam ju ne skušajte vsiliti.

Samo obsežen del prebivalstva, nismo in ne bomo nevredne šahovske figure na poljih vsemogočnih interesov!

Prebivalci Šalare in KS Škocjan, katere del smo, podpiramo prvotni predlog koprške občine – da avtocesta poteka povsem na drugi lokaciji. Ljudje se bomo z vsemi legalnimi izrazi poteka povsem na drugi lokaciji. Ljudje se bomo z vsemi legalnimi izrazi protesta in preprečitve gradnje te hitre ceste organizirali in z dejanji državljanske nepokorščine Darsu, za gradnjo te ceste pristojnemu ministrstvu in službam, izvoljenim funkcionarjem, politikom, ki smo jih mi izvolili in NE zastopajo naših interesov,

Dokazali, da ne bomo dovolili uničiti naših pogojev za življenje. Ta štiripasovnica bi grobo in nasilno zarezala v naše naselje.

Ne potrebujemo nove štiripasovne hitre ceste, ki bi povezovala Koper in mejni prehod Dragonja! Kot jo predlagate, bi koristila le tranzitu in turistom, ki se ne ustavljajo na naši obali in v Istri, ampak le potujejo mimo nas, na Hrvaško. Torej večajo zaslužek Hrvatom, hrvaškemu turizmu, torej v drugi državi. Nam pa bi le onesnaževali okolje, ko bi potovali mimo nas in bi nam slabšali kakovost življenjskih pogojev.

Trasa H5, ki jo je vlada označila za najbolj ustrezno, škodi koprski občini, neposredno prizadetim stanovalcem, nad katerimi bi potekala (kakšna neumnost). Gre za zastarel »umotvor«, načrt državnih birokratov in »strokovnjakov«, ki tega terena, tukajšnjega načina življenja in tu razvitih dejavnosti ne poznajo!

Nihče nas ni nič vprašal. Traso, ki ima že brado, so zarisali v pisarni, stran od resničnega življenja. Tako degradirati življenjsko okolje je nedopustno. Zato bomo naselje in tukajšnjo plodno zemljo branili z vsemi sredstvi in načini. Podpiramo predlog Mestne občine Koper, ki pozna teren, razmere in zna prisluhniti volji in željam prebivalcev. To alternativo rešitev poznate. Različica, ki jo predlaga, je veliko cenejša. Je v teh časih sploh dopustno predlagati, kar je dražje in je financirano iz denarja davkoplačevalcev? Ste na Darsu, v politiki, vladi, poslanskih klopih že sploh slišali za varčnost, modrost, zdravo kmečko pamet in zaščito interesov ljudi – volilcev, državljanov Slovenije (ne pa turistov, tranzita)?

Ta umotvor bo stal kakšne pol milijarde evrov. Ali to koristi občanom Kopra, Izole in Portoroža ali Slovenije? Zagotovo ne. Pozabljate, da naš bruto družbeni proizvod ne pokriva dolgov, ni virov financiranja, ni evropskih sredstev, tudi izračunov o prometnem toku ni. Zakaj, v čigavem interesu torej forsirate to »čudovito« in nam, ljudem – slovenskim državljanom (to smo tudi podpisniki te izjave) škodljivo traso?

Predlog trase H5 je nepotrebno zapravljanje davkoplačevalskega denarja in namerno škodljiv, nameren uničevalec življenja ljudi ter kmetijskih zemljišč.

Je bil predor Markovec zgrajen le za Izolane in Pirančane, da so prej v Kopru in nazaj doma, ne pa za turiste in tranzit? Zakaj nam vsiljujete zdaj to traso, če stoji predor Markovec, ki bi ga morali navezati s traso do meje na Sečovljah? Ste pa očitno za to traso gluhi, ali so v ozadju drugi interesi? Kateri? Čigavi?

Domačini se že organiziramo v civilno iniciativo in verjemite, o nas boste še slišali, če boste trmasto vztrajali na škodljivih stališčih za nas in, navsezadnje, za celotno državo.

SKLEP:

Svet krajevne skupnosti Škocjan podpira Peticijo oziroma Protestno izjavo proti gradnji štiripasovnice Koper–Dragonja, ki korenito posega v območje naše KS.

V sklopu tega se ustanavlja tudi Civilna iniciativa proti trasi hitre ceste Koper – Dragonja, za zaščito Škocjana, Šalare, Tribana, Bošamarina in Vanganelške doline.

Stališče 10:

Osnovni cilj novega odseka HC Koper–Dragonja je v čim večji meri izogniti se mešanju tranzitnega in lokalnega prometa na cestnem omrežju MOK in na območju samega mesta Koper, kjer se zdaj zaključijo primorski AC krak in je glavni tranzitni promet speljan preko mestnih vpadnic. Hkrati je namen zagotoviti ustrezno povezanost Slovenije s področjem hrvaške Istre tako, da bo cesta istočasno omogočala tudi prometno povezavo v smeri Trst–hrvaška Istra.

HC bo prevzela ves tranzitni promet in znaten del medkrajevnega prometa. Z izgradnjo HC bodo naselja ob glavni cesti razbremenjena daljinskega prometa, z ureditvijo regionalnih in lokalnih cest ter ostalih cest in poti na križanju z HC pa bodo bistveno izboljšane prometne in življenjske razmere prebivalcev, še posebej v času turistične sezone in ob nekaterih praznikih.

S predlagano cestno povezavo oz. s preusmeritvijo daljinskega prometa nanjo se razbremeni tudi obstoječa cestna smer Koper–mejni prehod Sečovlje, s čimer se izboljšajo prometne razmere in prometna varnost na tej relaciji, posebno na območju mesta Koper in na območju naselja Dragonja.

Pobuda je utemeljena v SPRS.

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih

rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Na odseku preko Vanganelške doline se je v fazi optimizacije variantnih rešitev trasa HC dejansko približala naselju Šalara z namenom zmanjšanja neugodnih vplivov na celovitost kmetijskih zemljišč, vendar ob ohranjanju možnosti smiselne urbane zaokrožitve in izvedbi učinkovitih omilitvenih ukrepov za minimaliziranje okoljskih učinkov ceste na urbano okolje in kakovost bivanja (trasa HC kot urbani rob, možnost umestitve robnega zelenega pasu..). Glej tudi sliko 1.

Javnost je bila vključena v postopek izdelave Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o., št.pr.: U/041-2005, oktober 2006, dop. junij 2007). Predlog najustreznejše variantne rešitve za HC Koper–Dragonja, okoljskega poročila in revizije okoljskega poročila se je javno razgrinjal od 16. 2. 2007 do 19. 3. 2007 na MOP, v MOK, Občini Izola in Občini Piran. V sklopu javne razgrnitve so potekale obravnave v posameznih občinah, in sicer 6. 3. 2007 ob 17:00 uri na kmečkem turizmu v Dragonji – Občina Piran, 7. 3. 2007 ob 16:00 uri v Kopru – MOK in 7. 3. 2007 ob 19.00 v Kortah – Občina Izola. V času javne razgrnitve in javnih obravnav so bile podane pisne pripombe in predlogi k razgrnjenemu gradivu. Po zaključeni javni razgrnitvi, so bile pripombe in predlogi preučeni. Na podlagi dodatnih preveritev in preučitev so bila, v sodelovanju vseh pripravljavcev strokovnih podlag in pristojnih ministrstev, v juniju 2007 pripravljena stališča do pripomb ter predlagane optimizacije predloga najustreznejše variantne rešitve.

Januarja 2007 je bilo v postopku CPVO pripravljeno Okoljsko poročilo na trasi HC Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. 2007, št. projekta U/004-2006), v katerem je bila opravljena tudi presoja vplivov na različna področja okolja za načrtovano traso. Dne 18. 1. 2011 je bila na podlagi mnenj ministrstev in drugih organizacij izdana Odločba MOP s katero je bil DPN potrjen – vplivi plana na okolje, ugotovljeni v postopku CPVO, so bili ocenjeni kot sprejemljivi.

Izdelava strokovnih podlag, vključno z omenjeno študijo variant, ter okoljska presoja v okviru postopka CPVO so zakonsko in strokovno uveljavljeni mehanizmi zagotavljanja in doseganja okoljsko in družbeno čim bolj sprejemljivih prostorskih rešitev z namenom zagotavljanja vzdržnega prostorskega razvoja.

Načrtovana trasa je na Vladi RS potrjena kot najustreznejša. V postopku priprave DPN je trasa optimizirana tudi v smislu blaženja vplivov na okolje in zdravje ljudi. V ta namen so bile pripravljene sledeče strokovne podlage:

- Strokovne podlage za vode za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja, Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/1-16 SP;
- Strokovne podlage za tla, gozd in kmetijska zemljišča za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja, Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/2-16 SP;
- Strokovne podlage za kulturno dediščino in krajino za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja, Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/3-16 SP;
- Strokovne podlage za varstvo narave za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja, Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/4-16 SP;
- Dodatek za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja za DPN za HC Koper–Dragonja, Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369-16 VO;
- Ocena obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja hitre ceste Koper–Dragonja, št. 2013-028a/PVO, Epi Spektrum d.o.o.;
- Ocena kakovosti zraka v času gradnje in obratovanja hitre ceste Koper–Dragonja, št. 2013-028b/PVO, Epi Spektrum d.o.o.;
- Ocena obremenitve z vibracijami v času gradnje in obratovanja hitre ceste Koper–Dragonja, št. 2013-028c/PVO, Epi Spektrum d.o.o.

V navedenih strokovnih podlagah so predlagani številni omilitveni ukrepi, s katerimi se med ostalim blaži obremenitev okolja s hrupom, vplive na naravo, kmetijska zemljišča, krajino ter kakovost zraka in s tem tudi vplive na zdravje ljudi. Ti ukrepi so tudi povzeti v Uredbi o DPN (členi 32.–43.).

Na podlagi dodatnih usklajevanj v fazi po javni razgrnitvi osnutka DPN, bo del trase HC med pokritim vkopom Škocjan in priključkom Šalara tudi nadkrit. Glej stališče 1. 2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

V zvezi s predlogom obalnih županov (varianta Baredi) glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

11. Peter Kos odvetnik za Brajnik Maura, Ulica ob spomeniku 10, Koper, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (938, 953)

Pišem v imenu Brajnik Maura, Ulica ob spomeniku 10, 6000 Koper, ki vlaga pripombe in predloge kot solastnik parcele 909/6 in 909/9, k.o. Bertoki.

V osnutku Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto Koper–Dragonja sta navedeni parceli 909/6 in 909/9, k.o. Bertoki.

Predlaga, da navedeni parceli 909/9 in 909/6 izbrišete iz območja prostorskega načrta iz naslednjih razlogov:

- Dejstvo je, da Bencinski servis Bertoki ni predmet tega DNL; prav tako pa se s tem DNL brišejo določbe DLN o navezavi Luke Koper na avtocestno omrežje, po katerem je BS Bertoki predviden vendar do danes ni realiziran. Iz navedenega izhaja, da izvoz iz avtoceste na BS Bertoki ni potreben, saj BS Bertoki ne bo, to pa posledično pomeni, zgoraj navedeni parceli nista potrebni za razlastitev. V 51. členu tega DNL je namreč predvideno črtanje DNL o navezavi Luke Koper na avtocestno omrežje.
- Na parceli 909/9 in 909/6 imam v delu, kjer je meja DLN, parkirišča za poslovno dejavnost AGROMAURO, trgovina s kmetijsko mehanizacijo in rezervnimi deli, Mauro Brajnik s.p. v kolikor se bosta navedeni parceli razlastili, bo to zame pomenilo poslovno škodo in sicer izgubo parkirišč in s tem posledično izgubo kupcev. Dejstvo je namreč, da se večina kupcev pripelje z avtomobilom in je parkirišče eden od faktorjev, ki vpliva na izbor trgovine, kamor se kupec odpravi.

Zaradi navedenega predlaga, da se meja DNL prestavi v smeri proti zahodu in da ne obsega mojih parcel.

Prav tako pa ni potrebe, da če so protihrupne ograje postavljene, da sega meja DNL še dodatnih meter ali dva od zaščitne ograje.

Stališče 11:

Pripomba se upošteva.

Z uveljavitvijo uredbe DPN za HC Koper–Dragonja bodo določila Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje prenehala veljati le na območju kjer so predvidene ureditve, ki se načrtujejo s predmetnim DPN. Gre le za del območja Državnega lokacijskega načrta za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje po katerem poteka trasa načrtovane HC. Trasa HC Koper–Dragonja se načrtuje brez priključevanja na BS Bertoki, ki je načrtovan v DLN za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje. Po umestitvi BS Bandel v prostor (to je po sprejemu uredbe o DPN za HC Koper - Dragonja) bo lahko občina, ob soglasju Vlade RS, na območju BS Bertoki načrtovala ureditve lokalnega pomena.

12. Patricija in Vianej Višnjevec, Škocjan 7, Koper, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (939, 960)

Dne 8. 11. 2016 sva se udeležila javne obravnave v gledališču Koper glede javne razgrnitve k osnutku Državnega prostorskega načrta za HC Koper–Dragonja.

Na navedeni obravnavi je Mestna občina Koper podala svoje pripombe, med katerimi je bila tudi sprememba ureditve trase, ki poteka od pokritega vkopa Škocjan do oskrbne postaje Šalara. V skladu z razgrnitvijo se trasa HC po prehodu Škocjanskega hriba spusti v ravnino Badaševce in Pjažentina in v nadaljevanju preči v nasipu zahodni rob ravnine Pradišjol, ter v podvozu prečka obstoječo Šmarsko cesto. Glede na pripombe Mestne občine Koper, naj bi predvideni nasip nadomestili s pokritim vkopom, zaradi zagotavljanja rekreacijskih površin na območju Pradišjola oz. Šalare. Meniva, da je nesprejemljivo, da se na pobočju Škocjanskega hriba, pred spustom v ravnino Badaševce pokriti vkop prekine, saj je ravno ob izhodu oz. vhodu v vkop hrup največji. Ob tako kratki prekinitvi vkopa, bi bila izpostavljenost hrupu tako okoliških razpršenih gradenj, kot tudi samega naselja Šalara, zelo velika. Predlagava, da se pokriti vkop Škocjan neprekinjeno nadaljuje do oskrbne postaje Šalara in tako povzroči najmanjši možni vpliv na okolje, tako z vidika obremenitve s hrupom kot tudi na veduto Škocjanskega hriba ter doline Pradišjol.

V kolikor pripombe Mestne občine Koper ne bodo upoštevane, vseeno predlagava podaljšanje pokritega vkopa Škocjan proti dolini Pradišjol, oz. namestitev protihrupne ograje ob izhodu iz vkopa, da bi se omilil vpliv hrupa na okolje. Predlagava tudi intenzivno zazelenitev ob trasi v dolino Pradišjola kot naravno obliko protihrupne in protiprašne zaščite, hkrati pa bi s tem zmanjšali vizualni vpliv na sedaj zeleno pobočje Škocjanskega hriba.

Za pozitivno rešitev se vam v naprej zahvaljujva in vas lepo pozdravljava.

Stališče 12:

Glej stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

13. Liča Praček, Sečovlje 54, Sečovlje, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (940)

Cestišče avtoceste je predvideno le 20 metrov od starejše hiše, še bolj se ji približa nasip in ostali deli cestnega telesa. Nadvoz poljskih poti pa je predviden le 8 m od hiše. Predvidevamo, da bo to na hišo slabo vplivalo. Ne nanašamo se s tem samo na standard bivanja, ki bo nedvomno bistveno padel (hrup, zaprtost, razgled, ...), temveč predvsem na tehnični vpliv na samo konstrukcijo objekta. Hiša na naslovu Padna 2 je bila zgrajena leta 1929, nima temeljev ter je zidana iz naravnega kamena z slabo krušljivo »malto«. Hiša je bila obnovljena leta 2008, vendar sama konstrukcija ni bila pri tem izboljšana. V hiši prebivajo ljudje.

Zaradi izvedbe avtoceste kakor je predvidena v idejnem načrtu, se bojimo, da bo hiša utrpela hude nepopravljive poškodbe. Oziroma za ohranitev trenutne uporabnosti objekta bodo potrebna nesorazmerno draga popravila, ki so vprašljiva glede na osnovno kvaliteto gradnje.

Najprej zaradi vibracij pri izvedbi gradbenih del, kakor kasneje zaradi prometa, predvidevamo, da se bo hiša začela posedati in stene pokati. Poleg tega bo hiša po izvedbi del v lokalni najnižji točki terena, kar pomeni, da se bodo tja stekale vode iz hriba Padna in tudi zastajale. Namreč hudourniške vode so na tem delu zelo močne in v kolikor ne bo odvodnjavanje dobro rešeno obstaja velika verjetnost poplav. V vsakem primeru predvidevamo zvišanje podtalnega zastoja vode in dodatnega vpliva na posedanje objekta.

Zaradi zgoraj navedenih pričakovanih poškodb osnovne konstrukcije, se bojimo, da bomo utrpeli veliko škodo. Poleg tega nas je strah, da bo hiša v celoti postala nevarna za bivanje.

Po idejnem načrtu je le 5 m od naše hiše predvidena trafo-postaja. Menimo, da bo tudi to neugodno vplivalo na bivalne pogoje in sicer zaradi povečanja sevanja.

Prosimo, da navede pripombe upoštevate v izogib škodi, ki jo bi sicer lahko utrpeli. Predlagamo, da izvedete posnetek ter meritve objekta, da bodo tako razvidne poškodbe, ki bodo nastale s pričetkom gradnje in v nadaljevanju. Še boljše pa bi bilo, če se poiščejo rešitve, ki ne bodo vplivale na našo varnost ter znižanje pogojev bivanja. Moje ime lahko poleg predloga po potrebi tudi objavite.

Stališče 13:

Pripomba se nanaša na širše območje HC, kjer bo na podlagi predmetnih stališč v prostorsko ureditev vključen priključek Padna.

Pri pripravi novih strokovnih podlag za dopolnjen osnutek oz. predlog DPN se bo ponovno proučil način priključevanja deviacije 1-21 na glavno cesto. Odvisno od nove rešitve prostorske ureditve bo ponovno preučen tudi status obstoječe stavbe.

14. KS Bertoki, ki ji zastopa odvetnik Peter Kos, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (942, 952)

Pripombe in predlogi k osnutku državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper Dragonja, v času javne razgrnitve od 20. 10. 2016 do 21. 11. 2016

- 14.1 Predlog, da se v Državnem prostorskem načrtu za hitro cesto na odseku Koper Dragonja v prehodnih in dokončnih določbah odpravijo vse pravne podlage za izgradnjo Bencinskega servisa Bertoki na podlagi Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. l. RS 79/04, 109/04, 33/071).

Krajevna skupnost Bertoki pozdravlja odločitev iz osnutka DPN za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja, da ni uvrščen bencinski servis Bertoki, ampak da sta uvrščena na hitri cesti dve Oskrbovalni postaji in sicer Šalara in Bandel. Iz 2. alineje 1. Odstavka 51. člena Osnutka Uredbe o prostorskem načrtu za hitro cesto na odseku Koper Dragonja pa izhaja, da se brišejo samo na območju te uredbe določila Uredbe o DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje. Glede na dejstvo, da je v grafičnih prilogah Bencinski servis Bertoki še vedno narisani (čeprav ni predmet te Uredbe!), zanj pa so urejeni tudi dovozi, ostaja torej še naprej v veljavi 11. člen Uredbe o navezavi Luke Koper na avtocestno omrežje, ki definira Bencinski servis Bertoki.

Med krajevno skupnostjo Bertoki in Republiko Slovenijo, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, je bil na sestanku dne 16. 1. 2013 dosežen dogovor, da se nadaljnje aktivnosti za gradnjo BS Bertoki ne načrtujejo. V primeru, da se za bencinski servis najde nova lokacija, ki bo prevzela BS Bertoki, kot je načrtovan v Uredbi o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje in bo za novo lokacijo sprejet prostorski načrt, na podlagi katerega bo bencinski servis umeščen v prostor, tako da bo na obstoječi lokaciji za BS Bertoki iz uredbe o DLN, lokalni skupnosti dopuščeno, da načrtujejo nove ureditve.

Iz predlaganega osnutka DPN za hitro cesto na odseku Koper Dragonja je razvidno, da sta umeščeni dve novi oskrbovalni postaji in sicer Šalara in Bandel. Glede na navedeno je očitno, da sta ti dve nameravani oskrbovalni postaji nadomestni postaji za BS Bertoki.

Zaradi navedenega Krajevna skupnost Bertoki predlaga, da se pravno formalno odpravijo vse pravne podlage v DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje, ki se tičejo izgradnje Bencinskega servisa Bertoki.

Odprava pravnih podlag za BS Bertoki predstavlja pravno formalno zavezo Republike Slovenije, ki je bila sprejeta na sestanku z dne 16. 1. 2013.

Krajevna skupnost Bertoki nasprotuje predlogu Mestne občine Koper, ki je na javni razgrnitvi predlagala alternativno rešitev nadomestnega servisa Šalara na lokaciji Bertoki. S takšnim predlogom se KS Bertoki kategorično ne strinja.

Prilagamo strokovno dokumentacijo, ki je bila izdelana v zvezi z zdravstvenimi tveganji, povezani z lokacijo bencinskega servisa Bertoki. Zavod za zdravstveno varstvo Koper je avgusta 2006 izdelal okolje – zdravstveni vidik in strokovno mnenje o načrtovani gradnji bencinskega servisa Bertoki. V mnenju in sklepnih ocenah Zavoda za zdravstveno varstvo Koper je izpostavljeno, da sodobna politika varstva okolja temelji na konceptu trajnostnega razvoja, ki se v širši mednarodni skupnosti uveljavlja kot razvoj, ki ohranja okolje prihodnjim generacijam ter skrbi za preprečevanje in zmanjševanje onesnaževanja. Cilj okoljske politike na področju ohranjanja kakovosti zraka, je med drugimi izpolnjevanje določil Kjotskega protokola, na področju hrupa pa znižanje sedanje ravni okoljskega hrupa in preprečitev pojavljanja novih virov. Javnosti se priznava legitimna pravica, da zahteva kakovostno življenjsko okolje z nižjo ravno hrupa. Nameravani poseg izgradnje BS Bertoki predstavlja resen okolje-zdravstveni problem zaradi tega, ker je obravnavano okolje že do sedaj preveč obremenjeno in ne prenese novih obremenitev. Zavod ocenjuje umestitev BS Bertoki resen problem z vidika obremenjevanja okolja s hrupom, z vidika onesnaževanja zraka in psihosocialnega vidika prizadetih prebivalcev. Zdravstveni zavod ocenjuje, da obstaja tveganje umestitve BS Bertoki na obstoječe stanja okolja ter nevarnosti za poslabšano zdravje prebivalcev. Zavod za zdravstveno varstvo Koper opozarja tudi na pomanjkljivosti v postopku izdelave DLN saj opozarja, da bi morali biti izdelane študije vplivov na zdravje prebivalcev in na okolje, ter da se izdela javna zdravstvena ocena obravnavane lokacije.

Neodvisni raziskovalec Anton Komat je izdelal aprila 2006 študijo z naslovom zdravstvena tveganja povezana z lokacijo BS Bertoki. Raziskovalec opozarja na EU Direktivo 2000/69/EC, sprejeto novembra 2000, ki predpisuje povprečno letno vrednost benzena v bivalnih prostorih, ki bo morala biti 0,00 mikrograma na kubični meter zraka na dan 1. 1. 2010.

Do 1. 1. 2010 se je dovoljena stopnja benzena zniževala od leta 2000 dalje. Vse inštalacije in obrati, ki emitirajo benzen v bivalne prostore, morajo biti umaknjeni od naseljenih območij. Glede na dejstvo, da je od sprejema Uredbe o DLN za navezavo luke Koper poteklo že 6 let in glede na dejstvo, da se je na podlagi prej navedene Evropske direktive znižala vrednost benzena v bivalnih prostorih na 0,00 mikrograma na kubični meter zraka, je posledica navedene direktive takšna, da bencinski servis nikakor ne more biti umeščen v neposredno bližino stanovanjskih naselij. Tudi iz tega razloga je glede na navedeno Evropsko direktivo v letu 2013 podan nov razlog za ukinitve pravne podlage za izgradnjo BS Bertoki.

Poleg benzena pa bližina bencinskega servisa zaradi stalnih emisij lahkih ogljikovodikov in ozona še dodatno povečuje zdravstvenega tveganja prebivalstva. Izpuhi vozil vsebujejo dušikove okside in ogljikovodike, ki pod vplivom fotokemične reakcije tvorijo škodljivi ozon, kar predstavlja še posebno veliko tveganje v poletnih mesecih v času visokega zračnega pritiska in povečanega sončnega sevanja, saj kontaminirane zračne mase okrog prometnih instalacij vsebujejo polno prašnih delcev in so slabo gibljive. Ozon draži dihalne poti, sproža astmatična stanja in pljučna obolenja, zaradi česar se v poletnih mesecih odsvetuje starejšim osebam, astmatikom in otrokom, gibanje blizu bencinskih servisov.

Kot dodatni razlog za preklic pravnih podlag je treba omeniti tudi kategorično voljo krajanov, ki je bila že večkrat izražena na različne načine. Med drugim je Krajevna skupnost Bertoki na nivoju Zbora krajanov, kot najširšega organa sprejela sklep, da se sprožijo vsi pravni postopki za preprečitev izgradnje BS Bertoki ter da se nasprotuje izgradnji BS Bertoki. Enako velja za civilno iniciativo proti izgradnji BS Bertoki, ki je bila na željo krajanov ustanovljena z izrecnim namenom, da se aktivno bori proti izgradnji BS Bertoki.

Zaradi vsega navedenega Krajevna skupnost Bertoki predlaga, da se v Uredbi o državnem lokacijskem načrtu za hitro cesto na odseku Koper Dragonja dodajo naslednje določbe:

Z uveljavitvijo te uredbe na območju državnega prostorskega načrta iz 4. člena te Uredbe prenehajo veljati vsa določila, ki urejajo izgradnjo Bencinskega servisa Bertoki in preneha veljati 2. alineja 4. člena, 11. člen in 13. člen Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. l. RS 79/04, 109/04, 33/071).

Stališče 14.1:

Pripomba se ne upošteva.

BS Bertoki ni del ureditev DPN za HC Koper-Dragonja. Prostorske ureditve lokalnega pomena občina načrtuje z občinskimi prostorskimi akti. Skladno z 82. členom ZUreP-2 lahko občina na območju DPN načrtuje prostorske ureditve iz svoje pristojnosti po predhodni uskladitvi z investitorjem načrtovane prostorske ureditve oziroma, če je prostorska ureditev iz načrta že zgrajena in predana v uporabo, z njenim upravljavcem in pod pogojem, da s tem soglaša vlada. Glej tudi stališče 1.2. v poglavju I.

Dopolnitev 51. člena uredbe ni potrebna.

14.2 Predlog glede protihrupnih ograj

KS Bertoki predlaga, da se na mestih, kjer je to možno, protihrupne ograje in ureditve izvedejo z nastavnimi rastlinskimi elementi.

Stališče 14.2:

Glede na stopnjo obremenitve s hrupom (študija) in možnosti umestitve v prostor, so na trasi predvideni aktivni protihrupni ukrepi, kot so zemeljski nasipi, protihrupne ograje in absorpcijske protihrupne ograje. Ograje so ustrezno oblikovane in, kjer razmere dopuščajo, tudi obsajene z rastlinjem, kar je predvideno v načrtu krajinske arhitekture in povzeto v DPN.

14.3 Predlog za širitev hitre ceste v smeri na sever

KS Bertoki predlaga, da se širi hitra cesta Trst–Koper–Ljubljana v 6 pasovnico in s tem prenese sedanjo os cestišča na severno stran – desno (v smeri proti Kopru). Posledično ne bi bilo treba posegati v obstoječo lokalno cesto in zemljišča ob njej, kot na primer zemljišče pri Zadružnem domu, ki je bilo okrnjeno že ob umestitvi 4 pasovnice. Območje ob Zadružnem domu proti cesti je namreč zelo prostorsko omejeno in je življenjskega pomena za delovanje zadružnega doma in nenadomestljivo glede fizičnih površin. Novo zmanjšanje zunanjih površin pa bi predstavljalo nedopustno uničevanje krajevnega spomina in dediščine. Zaradi tega zahtevamo prilagoditev projekta tako, da se ne zmanjšuje površin okrog zadružnega doma.

Predlagamo širitev hitre ceste v 6 pasovnico v največji možni meri na severni strani obstoječe hitre ceste.

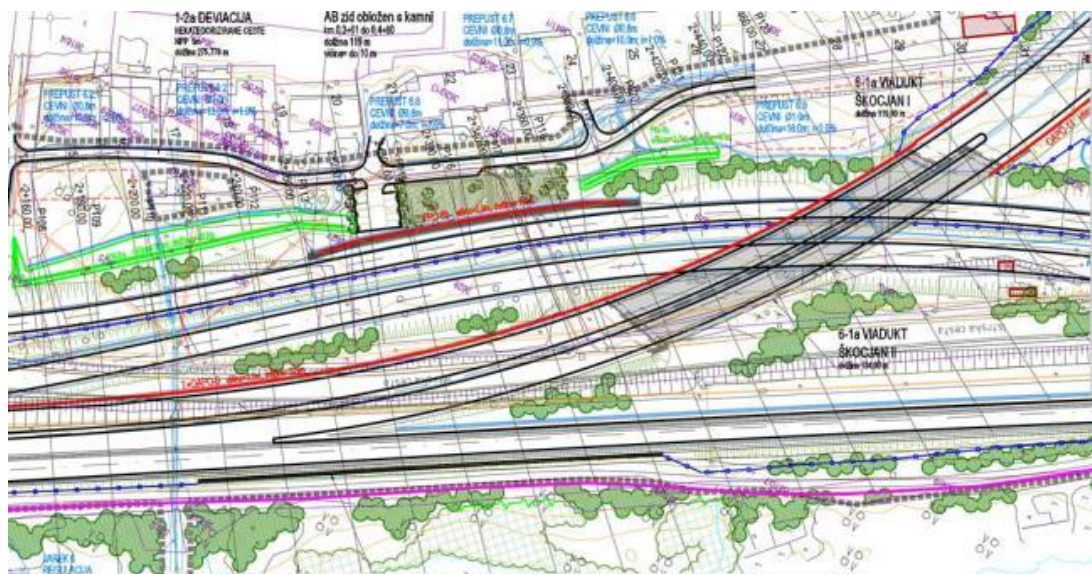
Stališče 14.3:

Potek trase kot je opredeljen v osnutku DPN, je v največji možni meri umeščen proti severu, in sicer kot to dopuščajo omejitveni pogoji, ki ščitijo varovano

območje Škocjanskega zatoka, ki je varovan z Uredbo o Naravnem rezervatu Škocjanski zaton (Uradni list RS, št. 75/13 in 46/14 – ZON-C) ter Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 – popr., 39/13 – odl. US, 3/14, 21/16 in 47/18). Zaradi tega se nikakor ni možno izogniti posegom v površine okrog Zadružnega doma.



Slika 15: Izsek iz ureditvene situacije HC s prikazom meje naravnega rezervata Škocjanski zaton (magenta) ob Zadružnem domu Bertoki, Cesta borcev 1, Koper



Slika 16: Izsek iz ureditvene situacije HC s prikazom meje naravnega rezervata Škocjanski zaton (magenta) ob Istrski cesti 13, Koper

Priloge:

- Zapisnik sestanka na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, Langusova 4, Ljubljana, z dne 14. 1. 2013
- Zavod za zdravstveno varstvo Koper, Okolje – zdravstveni vidik in strokovno mnenje o načrtovani gradnji bencinskega servisa Bertoki, avgust 2006
- Anton Komat: Zdravstvena tveganja povezana z lokacijo bencinskega servisa v Bertokih (Nabor temeljnih zdravstvenih raziskav, uporaba previdnostnega načela in EU Direktiva 2000/69/EC)
- Sklep Sveta KS Bertoki (10. 11. 2016)
- Zapisnik zbora krajanov z dne 8. 5. 2009

15. IDILA GTT d.o.o., elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (945) in Civilna iniciativa Drnica (946)

Od leta 1986 do danes restavracija uspešno posluje, najprej kot s.p., od leta 2008 pa kot d.o.o.

Vsa leta plačuje davke iz katerih se med ostalim financira tudi cestna infrastruktura, ob 30 letnici poslovanja pa se razgrne načrt za njen pokop.

Da se tranzitni promet seli na AC in HC je danes dejstvo, katerega je potrebno upoštevati.

Da pa nekdo z lahko roko zariše traso HC kar pred vrati lokala, magistralno cesto pa še »deviira« proti vhodu v lokal brez neke resne potrebe, še prej pa pobere parkirišče je zelo milo rečeno nesprejemljivo.

15.1 Prosim, da z deviacijo magistralne ceste pričnete 60–70 metrov nižje, tam kjer ni objekta.

Stališče 15.1:

Pripomba se ne upošteva.

Deviacija glavne ceste se začneja 20 m pred severno fasado objekta. Deviacija poteka mimo objekta v dolžini 20 do 30 m v trasi obstoječe ceste, tako horizontalno kot višinsko. Zaradi poteka ceste v tlorisnem in višinskem smislu ne bo prizadet funkcionalni del dvorišča ob zahodni fasadi.



Slika 17: Ureditvena situacija HC ob gostinskem objektu Idila (Padna 1)

15.2 Prosim, da traso HC premaknete 15 metrov zahodno od načrtovane (približno tako, kot je bilo v prejšnjem projektu), da s tem omogočite normalno poslovanje objekta ne pa, da je varovalna ograja 7 metrov od vhoda v lokal.

Če že uničite parkirišče, vsaj omogočite, da z znosno razdaljo infrastrukture HC od lokala, ta lahko še naprej obratuje, ne pa da je v bunkerju z zaščitno ograjo pred vrati. Če bi zgradili HC po sedanjih varianti (v kar ne bomo nikoli pristali) lokal ne preživi.

Stališče 15.2:

Pripomba se delno upošteva.

Premik trase v predlaganem prerezu za 15 m ne pomeni lokalnega premika na dolžini nekaj sto metrov, pač pa premik oziroma korekcijo trase na dolžini kar nekaj kilometrov. Glede na rang ceste so predpisani radiji krivin, ki omogočajo izbrano hitrost, katerih sosledje je geometrijsko točno definirano. Ni poznano v katerem projektu, ki ga navaja pripombodajalec, bi bila trasa že zarisana v tako detajlnem merilu. Izdelane so bile študije, ki pa so bile vhodni podatek za predmetni DPN.

Objekt restavracije je od roba HC oddaljen 30 m. Na celotni dolžini objekta in še 54 m južneje od objekta je predvidena protihrupna ograja, ki bo zgrajena ob vzhodnem robu HC, zato na tem odseku ne bo potrebno postavljati še varovalne ograje, kot je bila prikazana v razgrnjenem gradivu. Obstoječa parkirišča bodo v celoti prizadeta (ca. 40 parkirnih mest). Sedaj so locirana na nasprotni, zahodni strani cestišča glavne ceste, kar je z vidika prometne varnosti neugodno, poleg tega niti ni označenega peš prehoda preko glavne ceste. Ob upoštevanju pogojev upravljavca obstoječe glavne ceste jih bo možno nadomestiti na zemljišču ob objektu. Rešitve se bodo uskladile v nadaljnjih fazah načrtovanja ter predstavljene v času javne seznanitve.



Slika 18: Ureditvena situacija HC ob gostinskem objektu Idila (Padna 1) s prikazom varovalne ograje (modra črta s krogci in protihrupne ograje (rdeča črta)

- 15.3 Kot drugo pa je ključno za gostinstvo in turizem dostop na HC. Prosim, da vrnete priključek Padna.

Z izgradnjo HC izgubimo tranzitne goste, s priključkom na HC pa lahko zadržimo ali pridobimo namenske goste.

Stališče 15.3:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

Tako, da je zamik trase HC pred lokalom in bližina priključka na HC ključnega pomena preživetja lokala, s tem tudi zagotovljena eksistenca kar nekaj družin. Tukaj je vložen trud naše rodbine in sigurno bomo naredili vse in še več, da HC v tej varianti tukaj nikoli ne bi bilo.

- 15.4 Sicer pa tako kot vsi prebivalci krajev ob dolini Drnice trdim, da je edina sprejemljiva varianta HC na odseku Bandelj–Dragonja, trasa na zahodnem bregu Drnice z priključkom Padna–Korte pri Bandelu, ne glede na to ali prihaja HC iz Šalare ali iz katere druge smeri.

Stališče 15.4:

Pripomba se ne upošteva, glej tudi stališče 2. v poglavju III. Pripombe, ki se nanašajo na študijo variant.

Varianta odseka s potekom v zahodnem pobočju doline Drnice (varianta C5) je bila že v predhodnem vrednotenju opuščena zaradi poseganja v nenačet naravni prostor. Z umestitvijo na zahodno stran doline bi z obeh strani dolino obdajal in omejeval cestni koridor z vsemi spremljajočimi objekti in ureditvami, »kar bi dolino močno degradiralo z vidika vplivov na vidne kakovosti, kulturno krajino, kompleksne značilnosti prostora ipd.« (Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper-Dragonja, PS Prostor d.o.o., Koper, št.pr.: U/041-2005, oktober 2006, dop. junij 2007). Poleg tega bi bili potrebni dve prečkanji doline (pri Bandelu in pri Dragonji). K opustitvi variantne rešitve C5 dodatno prispeva še dejstvo, da se HC navezuje na predhodni odsek B5, ki je bil v predhodnem vrednotenju ravno tako izločen iz nadaljnje obravnave in optimizacije.

16. Simon Pribac in vsi člani kmetije ter živeči na naslovu Padna 1 in Padna 1A, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (948)

Lani sem prevzel vodenje kmetije »v dobrem in slabem«, z vsemi obveznostmi. Kmetija obsega 28 hektarjev obdelovalnih kmetijskih zemljišč. Od tega preko 19 hektarjev intenzivnih nasadov.

V dolini Drnice je 15 hektarjev vinograda, 1 hektar sadovnjaka in približno 4 hektarje njiv.

Smo kmetija z več stoletno tradicijo, sam vem za pet rodov nazaj.

Generacije in generacije naših staršev so se vse življenje žrtvovale, da so kot mozaik kamen po kamen sestavljale posestvo, ki ga hoče trasa predvidene hitre ceste razstaviti na prafaktorje.

- 16.1 Gospodarska poslopja in stanovanjska hiša ležijo na parcelah 2700/1, 2700/2, 2705 in 2723 k.o. Nova vas večinoma neposredno ob magistralni cesti.

Takoj pod cesto na parcelnih številkah 2698 in 2699/1 raste vinograd katerega HC v večini povozi. Z deviacijo magistralne ceste nam le-to še bolj približate parcelni meji oziroma objektom. Z vodenjem zaščitne ograje HC neposredno ob magistralni cesti nas spravljate v še bolj zaprti prostor, kar bistveno zniža kvaliteto življenja.

Zato, prosimo zahtevamo, da z deviacijo magistralne ceste začnete 70 metrov nižje, to pomeni na meji med parcelama 2700/2 in 2724/2. Prosimo – zahtevamo, da najdete način kako traso HC na področju parcele 2699/1 premaknete za 10 metrov zahodno in postavite zaščitno ograjo čim bližje cestnemu telesu HC tako, da bi bilo življenje nas, tam živečih še znosno.

Stališče 16.1:

Vsak infrastrukturni objekt že v času gradnje in kasneje med obratovanjem vpliva na okolje. Poleg pozitivnih vplivov (boljša povezanost z drugimi območji, večja prometna varnost) so učinki tudi negativni in se kažejo predvsem v povečani obremenitvi okolja s hrupom in povečanja drugih emisij v okolje (onesnaževala zraka, odpadne vode, vibracije). Ker je zdravo življenjsko okolje ustavno varovana pravica, je pri načrtovanju, gradnji in obratovanju cest in drugih objektov upoštevana tako evropska kot slovenska okoljska zakonodaja, na podlagi katere so v DPN predvideni vsi potrebni omilitveni ukrepi, da obremenitev okolja v času gradnje in v času obratovanja ne bo presegala zakonskih normativov. Skladno z Zakonom o varstvu okolja gre za obveznost investitorja, ki mora v ta namen izvajati tudi monitoring vplivov na okolje že med gradnjo in kasneje med obratovanjem ceste. V kolikor bodo rezultati monitoringa izkazovali prekomerne vplive, je investitor oz. kasneje upravljavec ceste dolžan izvesti vse ustrezne dodatne omilitvene ukrepe, ki bodo zagotovili, da vplivi na okolje ne bodo presegali zakonsko določenih vrednosti. Ob trasi na območju objektov Padna 1 in Padna 1A je predvidena protihrupna ograja, ki bo omogočila ohranitev obstoječe kvalitete bivanja zaradi blaženja vplivov hrupa iz HC, drži pa, da bo zaradi navedene ograje povečan občutek zaprtosti prostora. Vsekakor pa bo glede na nove rešitve zaradi vključitve priključka Padna ponovo preverjen med drugim tudi vpliv hrupa. V postopku priprave DPN je predvidena ponovna javna seznanitev s spremenjenimi rešitvami v osnutku DPN. Glej tudi stališče 15.2 v tem poglavju.

16.2 Odvodnjavanje meteorne, hudourniške vode.

V dolino Orešje, ki je izza našega posestva, se steka veliko hudourniške vode iz tam ležečega hribovja. Problem voda iz hribovja severnega pobočja doline rešuje jarek 22 s prepustom 22. Vendar se v ta jarek ne izteče voda iz južnega pobočja doline saj teren visi proti jugu.

Na obstoječi magistralni cesti je v razdalji od jarka 22 do parcele 2724/2 to je v dolžini približno 200 metrov pet prepustov z višino 1 meter in širino 0,85 metra. To je skupna površina preseka prepustov 4,25 m². In kljub temu je bila v obdobju velikih nalivov dolina že večkrat poplavljenjena in se je voda prelivala preko magistralne ceste tudi nad 20 cm visoko.

Ker je HC višja od magistralne ceste se upravičeno bojimo, da ostanemo v bazenu vode v primeru naliva zato prosimo – pričakujemo, da premer cevi na prepustu 23 povečate iz 1,4 metra kot je predvideno, vsaj na 2 metra. Na načrtu DPN se da razvideti odtok iz prvega, drugega in tretjega prepusta iz magistralne ceste, medtem, ko iz četrtega prepusta, ki je na meji med parcelama 2699/1 in 2699/2 ni odvodnjavanja, prav tako ni odvodnjavanja iz petega prepusta, ki je na meji med parcelami 2700/2 in 2724/2 (obadva prepusta odvodnjavata vodo, ki priteče iz hriba izza objektov). Je pa približno 4 metre stran predviden prepust 23.2 s cevjo premera 1 meter, ki lovi vodo ob cesti v dolžini cca 70 metrov. Prosimo, če ta jašek 23.2 premaknete na mejo med parcelama 2700/2 in 2724, kjer vključite tudi obstoječi peti prepust in temu primerno povečate premer cevi na prepustu HC. Prav tako prosimo za ustrezno rešitev odvodnjavanja četrtega prepusta. V prilogi slike obstoječih prepustov (1.5).

Stališče 16.2:

Pripomba se ne upošteva.

Trasa HC je na tem delu nižja od glavne ceste za 20 cm. Načrtovana prepusta pod HC (št. 22 in 23) sta hidravlično ustrezno dimenzionirana. Obstoječi škatlasti prepusti (4,25 m²) pod glavno cesto imajo zadosten presek za odtok vode. Prepusti št. 1 do 3 pod glavno cesto se bodo odvodnjavali skozi prepusta št. 22 in 23. Prepusta št. 4 in 5 pa bosta odvodnjavana skozi prepusta št. 23.2 in 24.1.

V sklopu izdelave strokovnih podlag za predlog DPN bodo na osnovi rezultatov nove hidrološko hidravlične študije izdelane podrobnejše rešitve.

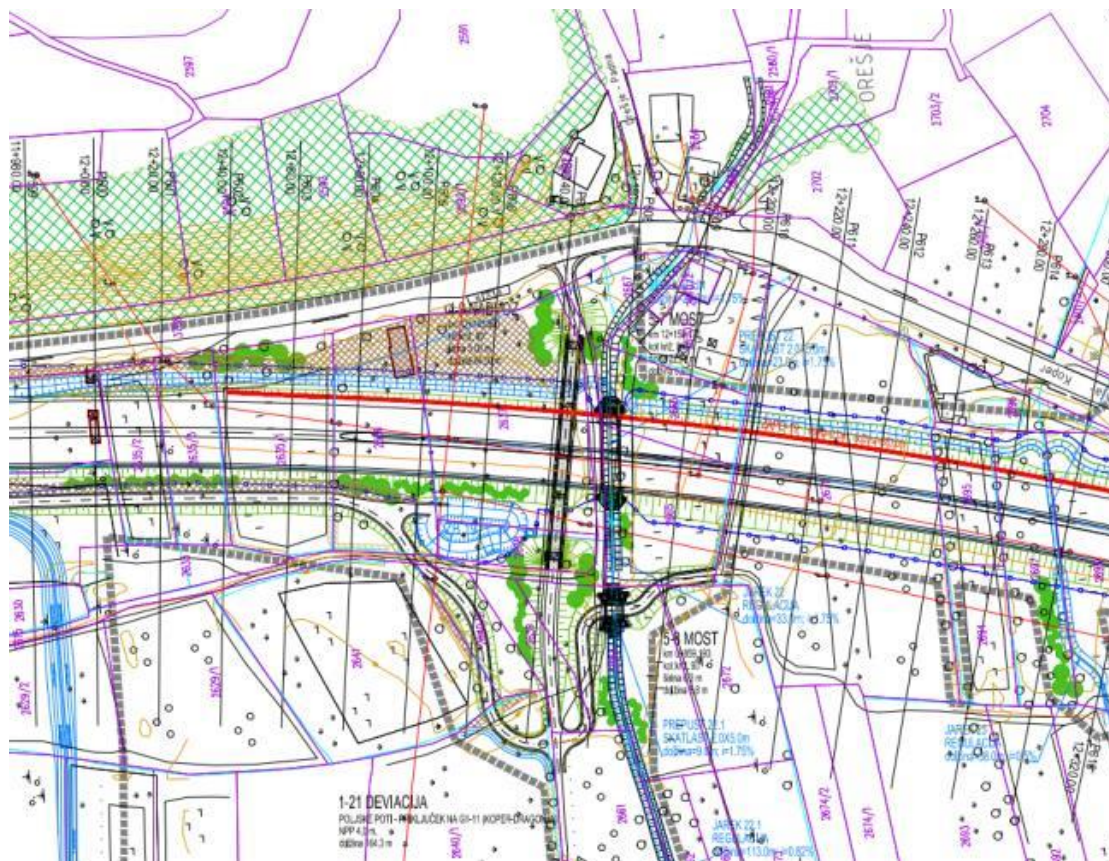
16.3 Peš dostop po podhodu

Prosimo, da najdete način, kako bi uredili podhod za peš dostop na drugo stran HC (recimo na meji med parcelo 2698 in 2699/1) saj imamo vsi tukaj živeči tam mnogo sadovnjakov (češnje, fige, slive, jabolka, kakiji, grozdje,...) in če že bomo morali z mehanizacijo dostopati preko nadvozov, tudi po zelo dolgih poteh, bi vsaj peš lahko prišli neposredno do njiv v skoraj isti dolžini poti kot prej.

Stališče 16.3:

Lokacije nadvozov so bile določene glede na medsebojno oddaljenost tako, da so čim bolj enakomerno porazdeljeni po dolini. Predvideni so na mestih, kjer potek državne ceste omogoča ustrezen niveletni prehod prečne povezave.

Za prehod preko HC je na tem območju predviden nadvoz 4-9, ki je od objekta oddaljen ca 180 m.



Slika 19: Ureditvena situacija HC s prikazom nadvoza 4-9 ob priključku naselja Padna na glavno cesto

16.4 Dostopi do njiv z nadvozi so za nas vsakdanje uporabnike zelo neracionalni in nam v seštevku zelo zelo podražijo poslovanje zaradi izgubljenega časa in stroškov dodatne poti. Poleg tega so to tudi veliki problemi z novimi dostopi do vsake posamezne parcele posebej. In v celoti drži to kar so že zapisali predstavniki krajevnih skupnosti Padna, Nova vas in Sv. Peter.

Stališče 16.4:

Glej stališče 16.3 v tem poglavju.

16.5 Izvoz Padna

Tako kot so že zapisali predstavniki krajevnih skupnosti je tudi za nas ali pa še bolj za nas (zaradi skoraj vsakdanje prodaje pridelkov v Kopru) bistvenega pomena neposreden dostop do hitre ceste. Zelo enostavno: če bomo morali celo življenje in generacije naprej, prenašati hrup, smrad in umazanijo pred vrati svojega stanovanja, ki ga povzročajo drugi od katerih nimam nobene koristi, imamo pa veliko izgube, pričakujem, da vsaj lahko tudi mi neposredno dostopamo do HC.

Stališče 16.5:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

17. Tjaša Škrbina in Samo Hlaj, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (949)

Sva stanovalca v večstanovanjski stavbi z naslovom Istrska cesta 27, 6000 Koper (stanovanjski blok stoji na zemljiški parceli št. 3636/2, medtem ko je funkcionalno zemljišče bloka urejeno na zemljiški parceli št. 3636/1, obe k.o. Bertoki). V nadaljevanju podajava pripombe na razgrnjeno gradivo Državnega prostorskega načrta za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja.

V stanovanjsko sosseko sodijo trije bloki, Istrska 23, 25 in 27, 6000 Koper. V vsakem stanovanjskem bloku je pet stanovanjskih enot, tako da govorimo o vplivih novih predvidenih ureditev prometa na vsaj 25 gospodinjstev.

Pripombe:

- 17.1 Današnji potek hitre ceste, v oddaljenosti stanovanjskih blokov za cca. 30 m, ima že vplive na življenje; gre namreč za hrupno in onesnaženo okolje z izpušnimi plini; z negativnimi vplivi danes sobivamo kolikor je mogoče prilagojeno (z zelo zatesnjenimi okenskimi odprtini, s saditvijo goste žive meje ob meje funkcionalnega zemljišča ipd.); premik trase hitre ceste in posledično lokalne ceste na odseku pokopališče Koper–Bertoki še bolj v bližino stanovanjskih blokov je zato nedopustno. Bivalni pogoji bi se še bistveno poslabšali, hrup in onesnaženje bi bila pretirana, vrednost naših nepremičnin bi se bistveno znižala zaradi nelagodne lokacije.

Poleg tega bi k hrupu in onesnaženju ter k neprivlačnosti in neprimernosti lokacije današnjih stanovanjskih blokov prispevala še dodatna trasa, ki naj bi se v obliki viadukta dvignila za stanovanjskimi bloki, ter jih obšla, prav tako v neposredni bližini, v smeri JV.

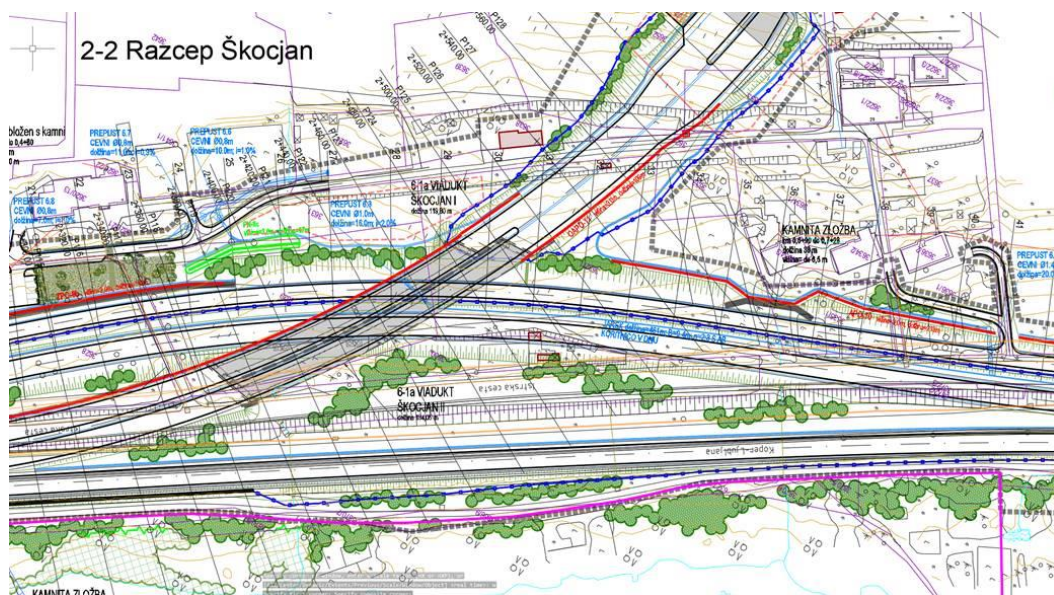
Prosimo, da današnjo traso ohranite oziroma se stanovanjskim blokom s traso kvečjemu oddaljite in ne približate. Na nasprotni strani ceste je namreč zelenica, ni obstoječe ali predvidene stanovanjske gradnje. Premik trase v smeri severa in ne v smeri juga za doseganje zelenih prometnih ureditev bi bila veliko primernejša.

Ob tem bi kot dodatek poudarila še, da reševanje težave z obremenitvijo s hrupom in onesnaženostjo s postavljanjem protihrupnih ograj ne pride v poštev. Glede na trase cest, ki stanovanjske bloke obkrožijo s skoraj vseh strani (razen iz zahodne), bi postavljanje protihrupnih ograj pomenilo »obzidati nas«, čemur stanovalci nasprotujemo. Rešitve naj bodo v odklivanju cest v večjo oddaljenost od našega bivalnega okolja.

Stališče 17.1:

Pripomba se deloma upošteva.

Bloki se nahajajo v jugozahodnem trikotu razcepa Škocjan, med rampo Koper-Srmin in HC proti Dragonji. Premik razcepa proti severu zaradi bližine naravnega rezervata Škocjanski zatok, ki je varovan z Uredbo o Naravnem rezervatu Škocjanski zatok (Uradni list RS, št. 75/13 in 46/14 – ZON-C) ter Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 – popr., 39/13 – odl. US, 3/14, 21/16 in 47/18) in v katerega se ne sme posegati, ni možen. Preverjena je bila možnost izvedbe podaljšanja pokritega vkopa Škocjan, ki pa v obsegu, ki bi dodatno zaščitil stavbe pred hrupom načrtovane ceste, ni mogoča. Za zaščito stavb Istrska cesta 23–25 je predvideno dodatno podaljšanje protihrupne ograje APO-10, prav tako pa bo ograja predvidena v izvedbi, ki bo za tam živeče prebivalce čim manj moteča (ograja v delno transparenti izvedbi). Podrobnejše oblikovanje protihrupnih ograj je predvideno v nadaljnjih fazah projektiranja. Za čezmerno obremenjene stavbe bo predvidena preveritev izvedbe pasivne protihrupne zaščite, to je preveritev za namen sanacije stavb za zagotavljanje ustreznih mejnih ravni hrupa znotraj stavbe.



Slika 20: Ureditvena situacija HC s prikazom meje naravnega rezervata Škocjanski zatok (magenta) ob večstanovanjskih stavbah na Istrski cesti

- 17.2 Poleg tega bi dodala, da je ob lokalni cesti pokopališče Koper–Bertoki nujna ureditev pločnika in javne razsvetljave. Na predvideni prometni ureditvi z DLN-jem to ni razvidno. V naši soseski namreč živi ogromno otrok, ki v smeri proti Kopru hodijo vsakodnevno v šolo in na druge obveznosti. Lokalna cesta je precej prometna, kar se je od uvedbe obveze vinjete na hitri cesti le še povečalo; prav tako je cesta prepolna kolesarjev, kar je dodaten argument, da mora biti lokalna cesta urejena za vse udeležence. Cesta je zelo prometna, neosvetljena, nima urejenih bankin, kaj šele pločnika. Pešci smo prisiljeni hoditi po cestnem telesu na neosvetljenem delu ceste, kar je zelo nevarno.

V sklopu urejanja novih prometnih ureditev iz vidika pešca predlagamo še naslednje: možnost nadzemne povezave Istrske ceste s pešpotjo na severni strani današnje hitre ceste, po kateri se v razdalji nekaj sto metrov doseže glavno avtobusno in železniško postajo.

Stališče 17.2:

Glede na pričakovani peš in kolesarski promet ob prestavljeni Istrski cesti, izvedba ločenih površin za pešce in kolesarje ni potrebna. V rešitvah iz osnutka DPN so predvidene bankine širine 1,0 in 1,25 m.

Rešitve iz DPN ne onemogočajo morebitne naknadne izvedbe ločene površine za pešce in kolesarje ob Istrski cesti.

Izvedba nadhodov preko HC in javne razsvetljave Istrske ceste ni pogojena oz. onemogočena z izgradnjo HC.

- 17.3 Kar se tiče same mikrolokacije, priključkov do samih blokov, pa navajava naslednje: danes je urejen, na novo opremljen z vodom fekalne kanalizacije in na novo asfaltiran dovoz do vseh treh stanovanjskih blokov in do večstanovanjske stavbe južno od nas po dovozni poti, ki se nahaja med Istrsko 25 in 27, 6000 Koper. Ta dovoz naj se predvidi za ohranitev in naj napaja vse štiri obstoječe stavbe v neposredni bližini.

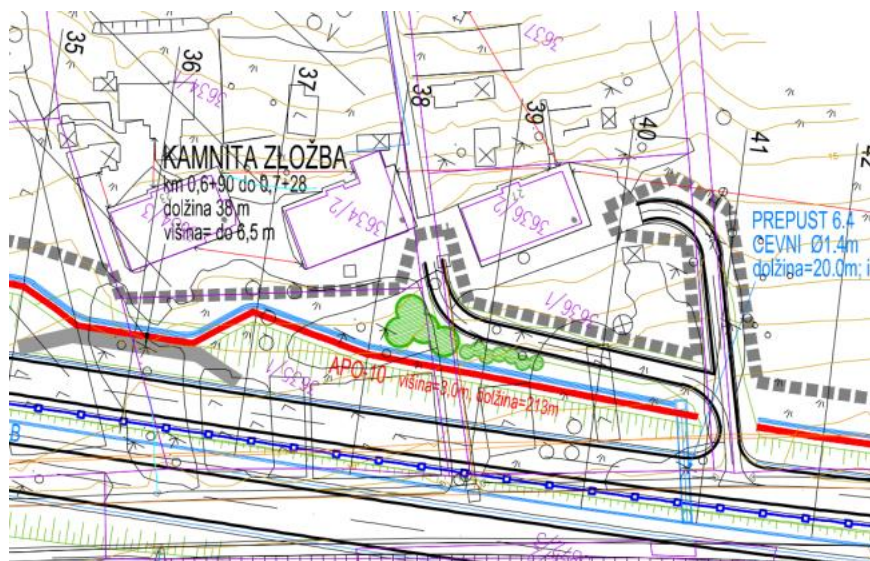
Predvideni novi dovoz do Istrske 27, 6000 Koper (blok na zemljiški parceli št. 3636/2 k.o. Bertoki) po zahodni strani funkcionalnega zemljišča ni potreben, prav tako pa je nepotrebna in celo neprimerna, saj uniči obdelovalne površine in funkcionalno zemljišče bloka, povezava prečno po severnem delu zemljiške parcele 3636/2 k.o. Bertoki.

Z ohranitvijo obstoječega dovoza v uporabi se izognete uničenju funkcionalnih površin stanovanjskih blokov.

Stališče 17.3:

Pripomba se ne upošteva.

Obstoječega dovoza med blokoma Istrska 25 in 27 do priključka na Istrsko cesto ni možno ohraniti, ker bi bilo zaradi tega treba prekiniti protihrupno ograjo ob Istrski cesti kar bi pomenilo, da ne bi bila več zagotovljena ustrezna zaščita pred hrupom. V izogib prekinitvi protihrupne ograje in zagotovitvi ustreznega vzdolžnega sklona priključne rampe, je priključna cesta speljana od blokov po obstoječi priključni cesti do protihrupne ograje, kjer se obrne proti zahodu in v nadaljevanju poteka ob protihrupni ograji ter se nato za koncem protihrupne ograje priključi na Istrsko cesto (v P137+5 m).



Slika 21: Ureditvena situacija HC in ob večstanovanjskih stavbah na Istrski cesti

18. Franc Kranjc (novinar), zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

18.1 Ali je potek trase že dokončen?

Stališče 18.1:

Potek trase HC Koper–Dragonja je bil določen v predlogu najustreznejše variante, ki ga je potrdila Vlada 3. 1. 2013, in določila, da se na podlagi te variante nadaljuje podrobnejše načrtovanje. Na podlagi sprejetih stališč do pripomb pa bo osnovne trasa še optimizirana, rešitve pa bodo še dopolnjene.

V fazi umeščanja v prostor, se rešitve vseskozi usklajujejo in bolj ali manj spreminjajo vse do sprejetja uredbe DPN, in sicer na podlagi pridobljenih pripomb javnosti in mnenja NUP.

18.2 Kakšna je investicijska vrednost in ali bo mogoče pridobiti sredstva za gradnjo iz strukturnih skladov?

Stališče 18.2:

Ocena investicije HC in pripadajočih ureditev v osnutku DPN je skoraj 300 mio EUR (brez DDV). Investicijska vrednost bo izračunana na podlagi končnih rešitev iz predloga DPN, ocena ekonomske upravičenosti pa v Investicijski zasnovi, ki se pripravlja na podlagi ocene te investicije. V fazi izdelave predloga oz. sprejema DPN je težko natančno opredeliti vire financiranja, opredelijo pa se vsi možni viri financiranja.

Osnove na katerih bo temeljilo koriščenje strukturnih sredstev v naslednji finančni perspektivi še niso določene, zato v tem trenutku možnosti financiranja niso znane. Kriterije mora najprej določiti Evropska komisija, sledijo pogajanja s posameznimi državami članicami in kasneje priprava Operativnih programov v katere države vključijo projekte, ki so pomembni tako z vidika doseganja evropskih kot nacionalnih ciljev. Operativni program predstavlja osnovo za posredovanje projektnih prijav za pridobitev nepovratnih sredstev iz strukturnih skladov.

18.3 Pohvalno je, da ima HC Koper–Dragonja prednost pred HC Jagodje–Lucija.

Stališče 18.3:

Izraženo je mnenje.

18.4 Ali je dokončno odpadla varianta trase pod Baredi?

Stališče 18.4:

V zvezi z varianto Baredi glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

19. Lovrečič Valerij, Padna, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 19.1 Pri Bandelu je črpališče za Padno, ki ga je potrebno ohraniti, tu sta dva vodna vira, ki sta do napeljave javnega vodovoda napajala dve vasi.

Stališče 19.1:

Opuščeno črpališče Pod orehi (ki ga napajata vodni vir Padišček in še en neimenovan vodni vir, oba izven območja DPN), iz katerega se je v preteklosti napajala vas Padna, je znotraj meje DPN, tik ob obstoječi cesti Koper–Šmarje, vendar posegi na območje opuščenega črpališča niso predvideni. Črpališče ostane ohranjeno. V času gradnje bo črpališče fizično zaščiten pred negativnimi vplivi. Oba vodna vira sta na brežini Padenskega hriba, zunaj območja DPN, poseg nanju nima vplivov. Vodna vira bosta ohranjena.



Slika 22: Lokacija opuščenega črpališča pri Bandelu

- 19.2 Zakaj je sestanek v Portorožu in ne na tangiranem območju?

Stališče 19.2:

Glede na to, da načrtovane prostorske ureditve vplivajo na vse prebivalce v lokalni skupnosti, ni mogoče reči, katero območje je bolj tangirano. Zato se javne obravnave praviloma izvedejo v občinskem središču, ali v kraju, ki je vsem prebivalcem lahko dostopen. Glede na prometno zaporo Pirana, ki je občinsko središče, je eden od krajevno običajnih načinov za izvedbo javne obravnave prav Portorož.

- 19.3 Cesta gre po dolini Drnice, zakaj se vse uničuje?

Stališče 19.3:

Potek HC po dolini Drnice je pogojevan z določeno končno točko – navezavo na MMP Dragonja.

Glej tudi stališče 2 v poglavju III. Pripombe, ki se nanašajo na študijo variant.

- 19.4 Zakaj je treba graditi tunele, zanima ga, koliko stane 1 km tunela?

Stališče 19.4:

Pravilnik o projektiranju cest med drugim določa omejitve tehničnih elementov cest, ki se smejo upoštevati pri načrtovanju HC, da se zagotovi ustrezno prometno varnost, udobje uporabnikov in ekonomičnost gradnje. V kolikor teh elementov ni mogoče zagotoviti za odprto traso, se predvidi predor. Odločitev o izvedbi predorov je pogojevana tudi z ekonomiko možnih rešitev.

Cena predora je v prvi vrsti odvisna od geološko geomehanskih lastnosti tal oz. podatkov, ki pa glede na raven obdelave projekta in na podlagi dosedanjih preiskav niso povsem zadostni. V konkretnem primeru je ocenjen strošek gradnje predora 19.000,00 € za tekoči meter cevi predora.

- 19.5 Ali bo cesta rentabilna, saj je potrebna samo tri mesece v letu?

Stališče 19.5:

V postopku priprave DPN se bo skladno s 35. členom ZUPUDPP in 37. členom Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta, sočasno izdelala tudi investicijska dokumentacija t.i. Investicijska zasnova. Pri pripravi investicijske zasnove se upoštevajo tudi določbe veljavne Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter Uredbe o metodologiji priprave in obravnave investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture. Investicijska zasnova se izdelava za rešitve iz predloga DPN (ob upoštevanju stališč do pripomb in rešitev po javni razgrnitvi) in temelji na novo izračunanih investicijskih vrednostih projekta. Poleg opisa sprememb načrtovanih ureditev vsebuje tudi predstavitev rezultatov podrobnejših analiz vključno z rezultati analize stroškov in koristi ter na teh podlagah utemeljene rešitve iz predloga DPN. Investicijsko zasnovo bo zagotovil DARS in jo, če bo izkazana ustrezna oz. predpisana upravičenost investicijskega projekta, kot investitor potrdil, nato pa poslal v potrditev še na Ministrstvo za infrastrukturo.

- 19.6 Ali se bo glede na bližino ceste in posledično onesnaženje še dalo kmetijske pridelke in vrtnine prodajati na trgu?

Stališče 19.6:

Pravilnik o ekološki pridelavi in predelavi kmetijskih pridelkov oziroma živil (Uradni list RS, št. 72/18 in 17/19-popr.) ne omejuje vključitve površin ob cesti v ekološko pridelavo, izjema so območja primerna za ekološko čebelarjenje. Onesnaženost tal se lahko na delu zemljišč neposredno ob cesti z večjo gostoto prometa poveča. Ugotovljeno je, da je koncentracija težkih kovin, ki nastanejo kot posledica prometa, v tleh nizka, vsebnost le-teh v tleh pa močno upade že nekaj metrov stran od vira (ceste). Razširjanje prašnih delcev je možno omejiti z gosto zasaditvijo grmovnih in drevesnih vrst (t. i. zelena pregrada) med cesto in kmetijskimi površinami. Vzdolž HC je po zahodni strani načrtovana makadamska pot za dostope do kmetijskih zemljišč in za potrebe vzdrževanja HC. Skoraj vzdolž celotne makadamske poti je načrtovan nasip. V predlogu DPN bo predvidena gosta posaditev grmovnic, ki bo predstavljala zeleno pregrado in omejila razširjanje prašnih delcev z obeh cest v smeri kmetijskih površin.

Po sprejetju Uredbe o DPN se bo izdelal PVO v sklopu katerega se bo izdelala natančnejša presoja vpliva tudi na tla in zrak, natančneje pa bo opredeljeno vplivno območje in vsi potrebni omilitveni ukrepi. Na izdelan PVO se bo s strani MOP pridobilo okoljevarstveno soglasje. Le tega bo možno pridobiti le ob pogoju, da bo izvajalec in upravljavec ceste upošteval in izvedel vse potrebne omilitvene ukrepe, s katerimi bo zagotovil, da bo vpliv gradnje in obratovanja HC v okviru zakonsko predpisanih vrednosti, hkrati pa se bo zavezal k rednemu nadzoru nad stanjem okolja. Investitor je dolžan tako v času gradnje kot tudi obratovanja ceste izvajati v PVO predpisan monitoring (monitoring kakovosti zraka, hrupa, vode, tal,...). Na podlagi ugotovitev le teh mora investitor zagotoviti vse v skladu z zakonodajo predvidene omilitvene ukrepe oz. ukrepe, s katerimi bi se morebitni vplivi odpravili.

20. Lacko, Pesjanci, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 20.1 Uniči se zaselek Pesjanci, ostanejo tri družine.

Stališče 20.1:

V zaselku Pesjanci je predvideno rušenje štirih stanovanjskih stavb Dragonja 35, 36, 37 in stanovanjske stavbe BŠ na zemljišču s parc. št. 477, 478/1, obe k. o. Raven, v katerih, po izvedbi načrtovanih ureditev HC, ne bo več mogoče zagotoviti ustrezne kakovosti bivanja.

- 20.2 Dolina rabi cesto, saj je promet tak, da je pogosto nemogoče prečkati cesto.

Stališče 20.2:

Izraženo je mnenje.

- 20.3 Krajani bodo odrezani od doline na drugi strani ceste, nadvoza sta oddaljena 1 km in 1,5 km. Za prebivalce je to premalo, rabijo navoz/podvoz vsaj za motokultivator, pločnik za pešce, most nosilnosti 2–3 t za kmetijsko mehanizacijo.

Stališče 20.3:

Nadvozi za prečkanje HC za dostope do zemljišč so locirani na mestih, kjer je oddaljenost državne ceste od načrtovane HC zadostna in omogoča ustrezen vzdolžni potek (nagib) prečkanja. V tej fazi ni poznana lastnina zemljišč posameznikov, temveč projektant skuša poiskati celovito rešitev in za vse zagotoviti čim bolj ugodno dostopnost. Predvidena nadvoza sta od težišča zaselka oddaljena 490 m (nadvoz 4-10) in 790 m (nadvoz 4-11) in se navezujeta na predvideno poljsko pot ob nožici nasipa HC (dev. 1-24). V km 13+400 HC je dev. 1-24 z mostom preko Drnice (objekt 5-6) povezana z obstoječimi poljskimi potmi. Podvozi zaradi visoke vode Drnice niso predvideni.

V nadaljnjih fazah obdelave se preveri možnost izvedbe enostranske razširjene bankine ob obstoječi glavni cesti, ki bo služila peš prometu in vožnji manjše kmetijske mehanizacije. Promet na obstoječi glavni cesti bo po izgradnji hitre ceste bistveno upadel.



Slika 23: Izsek iz ureditvene situacije HC na širšem območju zaselka Pesjanci med nadvozoma 4-10 in 4-11

- 20.4 Trasa pod Baredi ne bi rešila Dragonje, potrebujejo pa priključek Padna.

Stališče 20.4:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 3.2 v poglavju I Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 20.5 Hudournik izpod Sv. Petra se izliva v neustrezno dimenzioniran prepust, ki ne požira, tudi nove prepuste je potrebno ustrezno dimenzionirati.

Stališče 20.5:

Vse predvidene dimenzije prepustov so hidravlično preverjene in bodo zagotavljale ustrezno odvajanje pričakovanih pretokov vode. Pravilnost načrtovanih vodnogospodarskih ureditev in vpliva načrtovanih rešitev na vode strokovno preverijo in z mnenjem k DPN potrdijo pristojne službe za urejanje in varstvo voda v RS.

V sklopu izdelave strokovnih podlag za predlog DPN bodo na osnovi rezultatov nove hidrološko hidravlične študije izdelane nove rešitve.

- 20.6 Opozarja na vso infrastrukturo, ki bo zaradi gradnje prekinjena, prebivalcem je treba omogočiti normalno življenje med gradnjo.

Stališče 20.6:

Uredba iz razgrnjenega osnutka DPN vsebuje poglavje V. "Pogoji glede križanj oziroma predstavitev gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra ter priključevanja prostorskih ureditev nanje", ki se nanaša predvsem na predstavitev in prilagoditve obstoječe gospodarske javne infrastrukture. V določilih

47. člena uredbe (dodatne obveznosti) pa so še posebej navedena druga obvezna ravnanja investitorjev in izvajalcev, ki se nanašajo tudi na zagotavljanje nemotene oskrbe prebivalcev.

- 20.7 Potrebno je urediti bankine na obstoječi cesti in omejiti hitrost na 70 km/h, urediti postajališča za avtomobile, ki ob kolonah ustavljajo na privatnih zemljiščih.

Stališče 20.7:

Pripomba se ne nanaša na ureditve predvidene z DPN, temveč na obstoječe oz. sedanje razmere na glavni cesti med Koprom in MMP Dragonja.

21. Lovrečič Valerio, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

Izpostavil je problem ekološkega certifikata. Kdo namreč lahko jamči, da bodo lahko šli na trg z ekološko pridelanimi povrtninami na zemljiščih blizu HC? (v Italiji lahko pridelujejo ekološko hrano najmanj 3 km stran od HC oz. AC).

Stališče 21:

Glej stališče 19.6 v tem poglavju.

22. Matej Korenika, Korte, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

Zakaj se načrtuje šestpasovnico, zakaj se govori o hitri cesti ter istočasno o šestpasovnici?

Stališče 22:

Predvidena prometnica je po vrsti ceste načrtovana kot HC, namenjena prometu motornih vozil z visoko stopnjo varnosti in udobja, omogoča večjo hitrost in ima izvennivojska križanja. Je štiri pasovna, pri čemer so odstavni pasovi nadomeščeni z odstavnimi nišami.

Iz prometnih obremenitev pa izhaja, da je na odseku Srmin–razcep Škocjan izjemoma potrebnih šest vozniških pasov, saj se na tem odseku združita dve HC.

23. Andreja Matini, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

V smernicah je občina Izola zahtevala, da se pred hrupom ščiti naselje Grbci, kje je ta protihrupna zaščita (nad Bandelom)?

Stališče 23:

Zakon o varstvu okolja in iz njega izhajajoči predpisi nalagajo, da investitor posega načrtuje in izvede ukrepe, ki bodo zagotavljali, da obremenitev s hrupom v okolju ne bo presegala mejnih vrednosti.

Zaselek Grbci (stavbe Šared 40–42) leži v oddaljenosti več kot 600 m od osi HC. Na podlagi ocenjenih prometnih obremenitev v planskem obdobju leta 2042 območje zaselka Grbci ne bo prekomerno obremenjen, vrednosti hrupa bodo v planskem letu nižje za ca. 11–12 dB(A) od zakonsko predpisanih. Na osnovi teh ugotovitev protihrupna zaščita, z izjemo tišje obrabne plasti vozišča, ni predvidena.

Investitor posega bo med gradnjo in obratovanjem HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot je predpisan v Uredbi v DPN. Rezultati monitoringa bodo vrednoteni v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času začetka obratovanja (najkasneje v 15 mesecih po odprtju ceste) bo na osnovi prvega ocenjevanja hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov, v nadaljevanju pa se bo vsakih 5 let izvajal monitoring. V kolikor bo v okviru preverjanja ugotovljeno preseganje zakonsko predpisanih vrednosti kazalcev hrupa, bodo predvideni tudi dodatni protihrupni ukrepi.

24. Igor Franca, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 24.1 Že pri HC Jagodje–Lucija niso bile pripombe javnosti upoštevane, tudi sedaj ne bodo.

Stališče 24.1:

Podano je mnenje. Praviloma se vse pripombe in predlogi proučijo. Tiste, ki jih je mogoče upoštevati, se upošteva pri izdelavi predloga DPN. Seveda pa so si pripombe javnosti tudi nasprotujoče, zato vseh ni mogoče upoštevati. Prav tako se lahko pri preveritvi pripomb in predlogov izkaže, da gre za take pripombe in predloge, ki jih utemeljeno ni mogoče upoštevati.

- 24.2 Kakšno je nadvišanje odlagališča Baredi 1?

Stališče 24.2:

Predvideno je nasutje materiala v višini do 4 m, z oblikovanjem pa se ohrani obstoječa konfiguracija terena, z blagimi nakloni na vse strani. Na SZ delu je vnos viškov materiala predvideno zgolj zahodno od lokalne ceste, kjer se nasuje terasa pod cesto.

- 24.3 Pod Kortami so izviri, izvede naj se zajetje namesto odlagališč zemljine.

Stališče 24.3:

Pripomba se ne upošteva.

Ureditve predvidene v osnutku DPN HC Koper–Dragonja so usklajene z mnenjem ARSO (št.: 35001-507/2015-5 z dne 14.12.2015). V tem mnenju je zavzeto stališče, da se morajo obstoječi vodotoki ohranjati v nespremenjeni obliki saj skladno z Zakonom o vodah (ZV-1, Ur. l. RS 67/02 in dopolnitvami) posegi na vodnem in priobalnem zemljišču niso dovoljeni, razen v posebnih primerih.

S strani DRSV je bilo podano mnenje (dne 21.12.2016, številka 35001-711/2016-3), da izhodišča iz zgornjega odstavka v osnovi ostajajo nespremenjena.

Glej tudi stališče 2.5 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 24.4 Oskrbna postaja Bandel naj se črta, ker je bilo za to območje pridobljeno soglasje za sanacijo zemljišč v kmetijska.

Stališče 24.4:

Pripomba se ne upošteva.

Na podlagi večine pripomb in predlogov z javne razgrnitve se v predlog DPN vključi spremljajoči objekt Bandel.

Glej tudi stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 24.5 Kakšen bo vzpon ceste proti Šmarju, tam bodo kolone zaradi vzporedno vozečih počasnih tovornih vozil? Ali je načrtovan tretji – počasni pas?

Stališče 24.5:

Na odseku trase do predora Šmarje so uporabljeni vzdolžni skloni 4,9% in 5%. Na osnovi izdelane preveritve potrebe po izvedbi počasnih pasov je bilo ugotovljeno, da načrtovana HC, tudi brez odstavnih pasov, zagotavlja ustrezen nivo uslug, kot je določen za daljinske ceste, zato počasni pasovi niso predvideni. Na obravnavanem odseku je delež tovornih vozil relativno nizek.

25. Lilijana Kozlovič, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

- 25.1 Z zadovoljstvom sprejema, da so se stvari končno premaknile pri pripravi DPN za HC Koper–Dragonja in da predstavljajo podlage za nadaljnje razprave.

Stališče 25.1:

Izraženo je mnenje.

- 25.2 Podpira predlog MO Koper. Razbremeniti je potrebno jedro Kopra.

Stališče 25.2:

Glej stališča v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 25.3 Zavzema se za čimprejšnji izhod v Luko Koper.

Stališče 25.3:

Izraženo je mnenje.

- 25.4 Vhod v Škocjan je ustrezen, predlaga vkop pri Šalari.

Stališče 25.4:

Glej stališča v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

25.5 Bencinski servis Bandel ni potreben.

Stališče 25.5:

Pripomba se ne upošteva.

Glej stališča v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

25.6 Naj se načrtuje tako, da bo potrebnih čim manj rušitev.

Stališče 25.6:

Vodilo vsakega načrtovalca je, da ob upoštevanju tehničnih normativov v predvidenem koridorju trasira cesto čim bolj racionalno, vendar se rušitvam nekaterih objektov žal ni možno izogniti.

25.7 Čim prej je potrebno priti do gradnje.

Stališče 25.7:

V ta namen je treba čim prej sprejeti prostorski akt, kar bo omogočilo nadaljnje faze projektiranja. Po sprejemu stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitve bo izdelan predlog DPN z upoštevanjem stališč, nanj pridobljena mnenja NUP čemer sledi sprejetje Uredbe na Vladi RS.

Sprejeta uredba o DPN je podlaga za pridobitev zemljišč, izdelavo DGD in pridobitev gradbenega dovoljenja.

26. Slavko Starc, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

Ima stanovanjsko hišo in poslovni objekt. Prva varianta te ceste je bila pred 40 leti na relaciji Trst–Pula. Povsod gre z AC mimo mesta. Podpira javno razgrnjeno traso ceste.

Stališče 26:

Izraženo je mnenje.

27. Babič, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

Ali kdo stanuje v Kopru? Na območju Vanganela so hude obremenitve s hrupom, ker gre cesta 100 m stran od naselja. Kdo bo spal tam? Ponoči moti tudi svetloba vozil.

Stališče 27:

Izraženo je mnenje. V nadaljevanju je podano pojasnilo.

DPN za HC na odseku HC med Koprom in Dragonjo vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo med obratovanjem ceste zagotovljeno zakonsko dopustno obremenjevanje okolja s hrupom. Ukrepi obsegajo zmanjšanje emisije hrupa na viru s preplastitvijo ceste z delno absorpcijsko obrabno plastjo, omejevanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov, rušitev najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavb ter izvedbo ukrepov za zaščito bivalnih prostorov v stavbah, pri katerih zadostna

zaščita okolja z drugimi ukrepi ni možna. V osnutku DPN je predvidena vgradnja absorpcijske obrabne plasti na celotni potezi HC, absorpcijska obloga portalov pokritega vkopa Škocjan, vgraditev protihrupnih dilatacij na premostitvenih objektih, izvedba 29 sklopov protihrupnih ograj in nasipov v skupni dolžini 6,740 m, in pasivna protihrupna zaščita 24 stanovanjskih objektov. Investitor posega bo med gradnjo in obratovanjem HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot je predpisan v Uredbi v DPN in rezultate ocenil v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času obratovanja bo na osnovi obratovalnega monitoringa hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov in po potrebi predvideni dodatni ukrepi.

Načrtovana protihrupna ograja bo omejila vplive svetlobe žarometov na samo območje HC.

28. Romeo Palčič, KS Koper center, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

28.1 Južni priključek Bertoki naj bi bil krožišče.

Stališče 28.1:

Pripomba se upošteva.

Glej tudi stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

28.2 Šalara ne sme biti obojestranska oskrbna postaja, moti ga, da je locirana na kmetijskih zemljiščih.

Stališče 28.2:

Pripomba se upošteva.

Na osnovi pripomb in predlogov z javne razgrnitve se v predlog DPN vključi le spremljajoči objekt Bandel.

Glej tudi stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

28.3 Podpira zamisli MO Koper.

Stališče 28.3:

Izraženo je mnenje.

Glej tudi stališča v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

IV.2 Predlogi in pripombe na vpliv načrtovane ceste na vodne vire

1. Civilna iniciativa Drnica, predstavnik Valerijo Lovrečič v imenu vseh članov civilne iniciative, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (946)

- 1.1 Na neformalnih srečanjih članov civilne iniciative Drnica smo soglasno ugotovili, da je trasa HC Koper–Dragonja na odseku Bandelj–Dragonja v varianti kot jo predvideva predstavljeni osnutek DPN neživiljenjska, uzurpacijska, okoljsko sporna in zato občani, ki gravitiramo na to območje ne bomo nikoli dovolili, da se realizira v tej obliki.

Stališče 1.1:

Izraženo je mnenje.

Glej tudi stališče 2 v poglavju III. Pripombe, ki se nanašajo na študijo variant.

- 1.2 Trasa je neživiljenjska:
- Prekinja vse utečene razvodne poti na kmetijska zemljišča, ponuja pa novo nastale poti, ki so v veliki večini primerov bistveno daljše, ne vežejo se na kapilarno povezavo posameznih parcel, kar vodi v velike probleme glede služnosti prehoda iz parcele na parcelo.
 - Kar nekaj stanovanjskim in gospodarskim objektom bistveno zniža kakovost bivanja in poslovanja z brutalnim približevanjem hitre ceste in njene infrastrukture obstoječim objektom, nekatere objekte pa je potrebno rušiti.
 - Za nameček pa še priključek Padna izbrišete iz programa.

Stališče 1.2:

Pripombe se smiselno upoštevajo.

Lokacije nadvoзов, ki omogočajo dostope do kmetijskih zemljišč, so bile določene glede na medsebojno oddaljenost tako, da so čim bolj enakomerno porazdeljeni po dolini. Predvideni so na mestih, kjer potek načrtovane HC omogoča izvedbo podvoza oz. nadvoza.

Vsak infrastrukturni objekt že v času gradnje in kasneje med obratovanjem vpliva na kakovost bivanja. Poleg pozitivnih vplivov (boljša povezanost z drugimi območji, večja prometna varnost) so učinki tudi negativni in se kažejo predvsem v povečani obremenitvi okolja s hrupom in povečanju drugih emisij v okolje (onesnaževala zraka, odpadne vode, vibracije). Ker je zdravo življenjsko okolje ustavno varovana pravica, je pri načrtovanju, gradnji in obratovanju cest in drugih objektov upoštevana tako evropska kot slovenska okoljska zakonodaja, na podlagi katere so v DPN predvideni vsi potrebni omilitveni ukrepi, da obremenitev okolja v času gradnje in v času obratovanja ne bo presegala zakonskih normativov.

Skladno z Zakonom o varstvu okolja gre za obveznost investitorja, ki mora v ta namen izvajati tudi monitoring vplivov na okolje že med gradnjo in kasneje med obratovanjem ceste. V kolikor bodo rezultati monitoringa izkazovali prekomerne vplive, je investitor oz. kasneje upravljavec ceste dolžan izvesti vse ustrezne dodatne omilitvene ukrepe, ki bodo zagotovili, da vplivi na okolje ne bodo presegali zakonsko določenih vrednosti. Kvaliteta bivanja je lahko okrnjena tudi zaradi vizualnih sprememb prostora, ki se v največji možni meri blažijo z ustreznim krajinskim oblikovanjem na območju DPN, ki upošteva obstoječe krajinske vzorce in predvideva zasaditve in še mnoge druge ukrepe, ki so povzeti v 18. členu Uredbe

o DPN (pogoji za oblikovanje obcestnega prostora in lokacij viškov izkopa ter zasaditev).

V zvezi s priključkom Padna glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 1.3 Trasa je uzurpacijska, ker ima zelo velike posege v prostor, predvsem kmetijska zemljišča. Nadvozi segajo tudi v sredino doline Drnice. Trasa s pripadajočo infrastrukturo povozi preko 50 hektarjev kmetijskih zemljišč 1. Kategorije.

Stališče 1.3:

Načrtovanje HC je omejeno z upoštevanjem predpisanih tehničnih elementov, zaradi česar se ni mogoče v celoti izogniti posegom na kmetijska zemljišča, vsekakor pa je bil projekt pripravljen na način, da so posledice izvedbe čim manjše. MKGP je dne 6.2. 2007 izdalo mnenje (št. 352-142/2006/8) s katerim je ugotovilo, da so vplivi DPN, ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, sprejemljivi. Ukrepi za varovanje kmetijskih zemljišč so zapisani v 34. členu Uredbe o DPN.

- 1.4 Trasa je ekološko sporna:

- Na predvideni trasi HC Koper–Dragonja, odsek Bandelj–Dragonja, je več vodnih virov, ki jih domačini zelo dobro poznamo. Naj omenimo samo 2 večja, izvir Padišek, s črpališčem pod orehi, ki je do prihoda rižanskega vodotoka napajal z vodovodno napeljavo tri vasi (Padna, Raven, Nova vas). Drugi je izvir Čebelin, ki je v največjih sušah izdaten vir vode. Ta se pretaka v Drnico in služi kmetom za namakanje. V vsej preteklosti smo vsi okoliški prebivalci imeli dostop do vira. Ohranitev izvira in ohranitev dostopa do izvira je nujno potreben tudi v primerih izrednih razmer, kot je potreba za vodo pri požarih, kar se je žal že večkrat dogajalo. Ne smemo pozabiti, da je v samem izviru in v prelivnih kanalih veliko sladkovodnih rakov, rib, jegulj ter ostalega živeža. Čudi nas, da v vašem DPN tega izvira nimate označenega, še bolj pa nas čudi, da agencije, ki skrbijo za vodne vire, predvsem ARSO, niso podale svojega mnenja o tem izviru. Če res ne veste kje ta izvir je, vam zdaj podajam kooordinate izvira: po Gauss Krugerju: Y = 396 764; X = 38 125 na parcelni številki 2930, k.o. Nova vas.
- Odpadna voda bodoče HC se zbira v vodnih bazenih, iz katerih se po sedimentaciji pretaka neposredno v obstoječe kanale, ni pa predvidenih bioloških čistilnih naprav s trstičjem, kjer bi se voda prefiltrirala in bila primerna tudi za uporabo pri ekološkem kmetovanju.
- Z neracionalno postavljenimi nadvozi in posledično izgradnjo makadamske poljske poti po celi dolžini trase bodoče HC ustvari pogoje za onesnaževanje kmetijskih površin v širokem pasu ob vsej makadamski cesti s prahom in umazanijo, ki se spušča na njive ob vožnji v sušnem obdobju.

Stališče 1.4:

Vpliv na vodne vire in vodotoke je presojan v Strokovnih podlagah za vode za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/1-16 SP). V IDP, ki bo podlaga za pripravo predloga DPN bodo vodnogospodarske ureditve načrtovane na način, da se ekološko stanje vodotokov ne bo poslabšalo.

Na podlagi pripomb podanih na javni razgrnitvi je bil februarja 2017 izveden dodatni terenski ogled območja načrtovane trase. Geološki zavod Slovenije je

izdelal tudi posebno Hidrogeološko poročilo o ogledu vodnih virov na projektirani trasi HC Koper–Dragonja na območju doline Drnice med Srgaši in Dragonjo. Na podlagi ugotovitev bodo dopolnjene Strokovne podlage za vode, IDP ter v primeru spremenjenih rešitev tudi predlog DPN.

Opuščeno črpališče Pod orehi, iz katerega se je v preteklosti napajala vas Padna je znotraj meje DPN, tik ob obstoječi cesti Koper–Šmarje. Črpališče se napaja iz vodnega vira Padišček, ki leži izven meje DPN in z gradnjo HC ne bo neposredno tangiran. V času gradnje bo območje črpališča fizično zaščiteno pred morebitnimi negativnimi vplivi. Izvir Čebelin je v DPN voden kot vodni vir z izdanim vodnim dovoljenjem št. 35537-71/2005. Izvir se nahaja zahodno od HC v P 631, km 12 620, leži izven meje DPN. Načrtovana HC ne prekinja dostopa iz kmetijskih zemljišč do izvira. Izvir je odmaknjen 39 m od roba HC, od poljske poti, ki poteka ob nožici nasipa HC pa 28 m. Pretok vodnega vira je ocenjen na >10 l/s. Debelina aluvialnih in deluvialnih glinastih sedimentov je na tem mestu zelo povečana in zagotovo presega 45,0 m. Podzemna voda iz globljih plasti izvira na površino, najverjetneje na kontaktu deluvialnih gruščev in deluvialnih in morskih slabo prepustnih glin. Izvir z gradnjo ne bo neposredno prizadet, možen je posredni vpliv med gradnjo.

V izogib onesnaženju površinske vode je na HC Koper–Dragonja predvideno odvajanje padavinskih odpadnih vod v zaprtem sistemu z vodotesno kanalizacijo ter zadrževanjem in čiščenjem vode pred izpustom v okolje. Za čiščenje padavinske vode bo zgrajenih 25 zadrževalnih bazenov, od tega 23 mokrih, zasajenih z vodnimi rastlinami. V tej fazi vrsta sestava rastlin, ki bodo zasajene v zadrževalnik, še ni predvidena.

Skladno z 11. členom Uredbe o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Ur. l. RS, št. 47/05) mora upravljavec javnih cest zagotoviti meritve onesnaženosti padavinske odpadne vode na iztoku zadrževalnika in čistilne naprave padavinske odpadne vode v obsegu iz priloge 2 omenjene uredbe. Meritve se izvajajo v skladu z letnim programom obratovalnega monitoringa. Padavinska voda na iztoku mora ustrezati predpisanim mejnim vrednostim za izpust v okolje.

Vzdolž HC je načrtovana makadamska pot za dostope do kmetijskih zemljišč in za potrebe vzdrževanja HC. Promet po tej cesti bo majhen in omejen pretežno za potrebe kmetijstva enako kot v obstoječem stanju. Skoraj vzdolž celotne makadamske poti je načrtovan nasip. Zatravitev nasipa in posaditev grmovnic bo predstavljala zeleno pregrado in omejila razširjanje prašnih delcev z obeh cest v smeri kmetijskih površin.

Glej tudi stališče 27.7. v poglavju II. in stališče 19.6. v poglavju IV.1.



Slika 24: Izsek iz ureditvene situacije HC v P631

1.5 Posledično predlagamo umestitev trase HC po zahodnem pobočju doline Drnice, katera se začne pri Bandelu ali pri izhodu »predor Baredi« ali pri izhodu »predor Cetore« in se v Dragonji vključi na obstoječi del HC do meje:

- Tako bi bilo uničenih mnogo manj kmetijskih zemljišč.
- Ne potrebuje nadvozov za na njive, saj so vsi kmeti, ki obdelujejo njive v dolini Drnice iz vzhodnega dela doline Drnice.
- Ni potrebno rušenje nobenih objektov.
- Trasa se bistveno ne približuje nobenemu poslovnemu ali stanovanjskemu objektu.
- Trasa ne povozi nobenega od prej naštetih vodnih virov in ne uničuje vodnega življa.
- Ob tej trasi ni potrebna izgradnja dodatne makadamske poti, saj se lahko uporabi vse obstoječe poti brez nadvozov.

Stališče 1.5:

Glej stališče 15.4 v poglavju IV.1 Pripombe na traso HC.

- 1.6 Ob pogoju izgradnje priključka Korte–Padna na hitro cesto (recimo v sklopu oskrbovalne postaje Bandelj) je za nas tam živeče in vse okoliške vasi edina realna in popolnoma sprejemljiva varianta.

Stališče 1.6:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 1.7 Zato vas naprošamo, da sprejmete zastopnike naše civilne iniciative Drnica (prosimo za termin), da vam lahko neposredno predstavimo prednosti našega predloga.

Stališče 1.7:

V stališčih do pripomb in predlogov so proučeni vsi predlogi in pripombe, ki jih je javnost podala v času javne razgrnitve, do njih je zavzeto stališče. Pripombe CI Drnica so bile podane v razumljivi obliki in je nanje odgovorjeno v predmetnih stališčih.

2. Ivan Hrvatin, Ulica II. Prekomorske brigade 51, Koper, elektronska pošta z dne 17. 11. 2016 (915)

Sem lastnik kmetijskih zemljišč in gospodarskih objektov v dolini Drnice (k.o. Nova vas – 2634 parcele 2930, 2932, 2933, 2934, 2935 in 2936).

Nikakor se ne strinjam s predlaganim osnutkom DPN – ŠT. PROJEKTA 7068.

Trasa načrtovane hitre ceste posega in uničuje najboljša kmetijska zemljišča (med njimi naše parcele 2930, 2932, 2936).

Predvidenih je preveč objektov za odstranitev. Konkretno je vprašljiva nadomestna gradnja naših gospodarskih in pomožnih objektov na preostanku zemljišča ob predpostavki, da bi prišlo do rušenja obstoječih.

Predviden dostop do preostanka naših parcel preko njih je nedopusten in je v primerjavi z dosedanjim dostopom nesprejemljiv.

Prav nobena varianta izgradnje hitre ceste pa je nesprejemljiva s stališča voda in vodnih virov, ki so naravna vrednota! Na naravnih vrednotah se lahko posegi in dejavnosti izvajajo le, če ni drugih prostorskih in tehničnih možnosti. Območje predvideno za predstavitev rek in vodotokov ni bilo nikoli dovolj geološko raziskano, da bi zagotovilo uspešno ureditev. Na naši parceli št. 2930 imamo neprecenljiv vodni vir, ki še nikoli ni presahnil; tudi po pričevanjih naših prednikov. Zanj imamo urejeno vodno dovoljenje. Z gradnjo HC bi morda presekali vodno žilo in ogrozili obstoj tudi tega vodnega vira.



Slika 25: Območje dostopa



Slika 26: Vodni vir

Stališče 2:

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustrežnejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustrežnejšo in najbolj sprejemljivo varianto, kar pa ne pomeni, da nima vplivov in učinkov na okolje ali da je ne bi bilo možno dodatno optimizirati.

Na zemljišču s par. št. 2930, 2932, 2933, 2934, 2935 in 2936, vse k.o. Nova Vas (2634) se nahaja 5 pomožnih objektov, ki so predvideni za odstranitev. Na preostalih kmetijskih

zemljiščih je možno postavljati enostavne in nezahtevne pomožne kmetijsko-gozdarske objekte v skladu z uredbo, ki ureja vrste objektov glede na zahtevnost, razen kleti in vinske kleti, če je tako določeno v prostorskem aktu lokalne skupnosti (3.č člen Zakona o kmetijskih zemljiščih (Uradni list RS (ZKZ), št. 71/11-uradno prečiščeno besedilo in dopolnitve). Za odstranjene objekte bo lastnik prejel ustrezno odškodnino.

Glej tudi splošno pojasnilo v poglavju IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami.

Vodni vir na parceli 2930 je od nasipa HC oddaljen približno 25 m in je izven meje DPN. Vodni vir sicer ni v registru naravnih vrednot, je pa zanj izdano veljavno vodno dovoljenje (št. 35537-71/2005). Načrtovane ureditve ne bodo tangirale tega vodnega vira.



Slika 27: Lokacija vodnega vira

Dostopi do parcel bodo urejeni in zagotovljeni v skladu s predvideno zasnovo poljskih poti. Prečkanje HC je v tem delu omogočeno preko nadvoza 4-10.

Dokončna rešitev dostopov do zemljišč bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja.

3. Fredi Mlakar, Dragonja 38A, zaselek Pesjanci, elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (920)

Pripombe:

- 3.1 Trafo postaja (lokacija P664-P665) – lokacija ni sprejemljiva predlagamo, da se poišče nova lokacija postavitve oz. se jo pustiti jo na stari obstoječi postavitvi. Skica 3

Obrazložitev: TP je preblizu stanovanjske hiše, Dragonja 38, je direktno nasproti bivalnih prostorov, oddaljena le nekaj metrov.

Stališče 3.1:

Pripomba se upošteva.

Načrtovana transformatorska postaja bo v rešitvah predloga DPN predstavljena bolj južno, in sicer na območje med obstoječo, glavno cesto in brežino HC (v P701).

- 3.2 Odstavna niša na relaciji Dragonja–Koper (lokacija P664–P668) – lokacija ni sprejemljiva

Obrazložitev: preblizu stanovanjskih hiš ocenjujemo, da je rizik posredne in neposredne škode v primeru težje okvare vozil; požar ali eksplozija, ta lahko poškoduje stavbe oz. prebivalce v neposredni bližini stavbe – dvorišču.

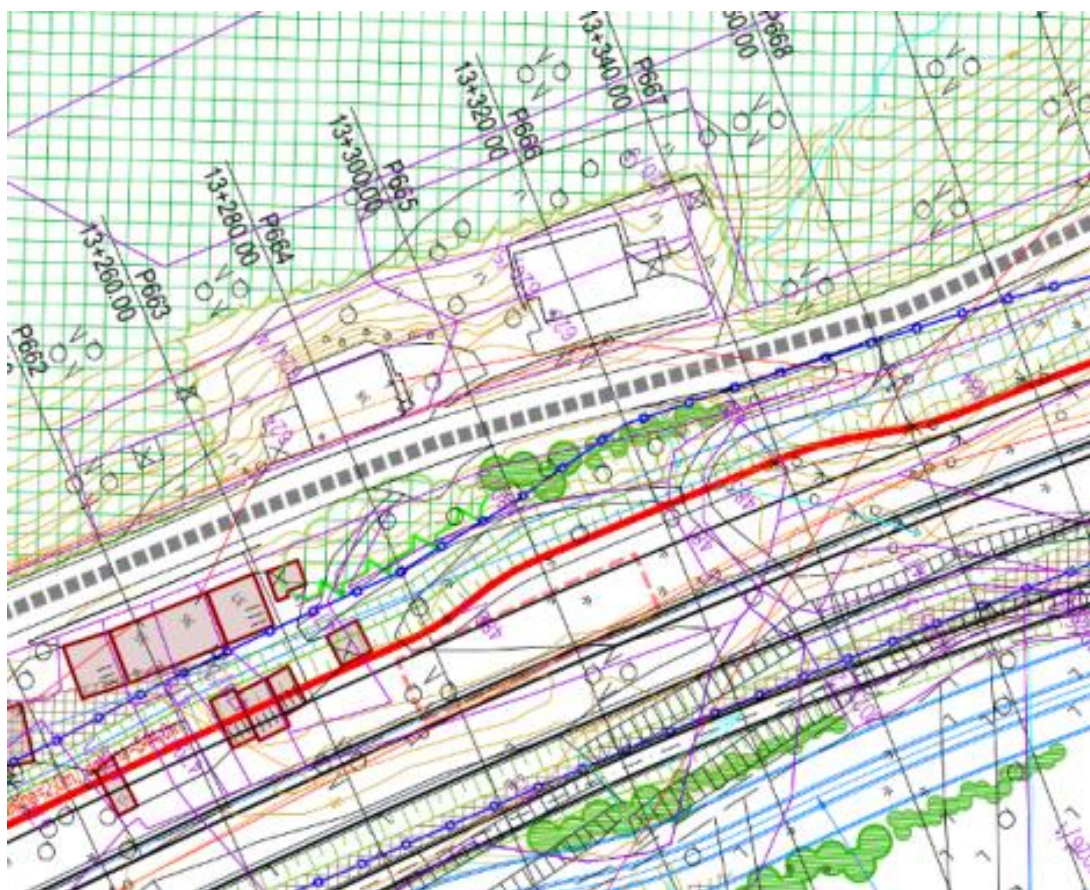
Predlaga se:

Premik predvidene odstavne niše izven vidnega polja stanovanjskih hiš Dragonja 38 in 38A, južno od severno od zaselka Pesjanci.

Stališče 3.2:

Pripomba se ne upošteva. V nadaljevanju je podana obrazložitev.

Odstavna niša je locirana glede na razporeditev ostalih niš, katere so razvrščene na trasi v medsebojni oddaljenosti do največ 750 m. Niša je od objektov oddaljena 30 oziroma 34 m. Med nišo in objekti se nahaja obstoječ, zaraščen prostor ter obstoječa glavna cesta. Višinsko je HC za 4 do 5 m nižja od platoja navedenih stanovanjskih objektov. V pasu med HC in glavno cesto je predvidena protihrupna ograja višine 2 do 2,5 m z dodatno zasaditvijo, tako da niša ne bo vidna iz stanovanjskih hiš.



Slika 28: Izsek iz ureditvene situacije HC ob stanovanjski stavbi Dragonja 38

- 3.3 Cestni propust meteornih vod-hudournika (lokacija P665–P666–P667) – je neustrezno vključen v zbirni kanal od cestnih propustov št. 24 in št. 25. Skica 2

Obrazložitev: Ob obilnem deževju se ta hudournik poveča ter predstavlja nevarnost, da se prelije po dvorišču stanovanjske hiše Dragonja 38A. S tem se lahko povzroči škoda tako na nepremičninah in premičninah ter posredno škoda prenese tudi na cestni svet

državne ceste z nanosom zemljine in kamenja na cestišče. Odvodnjavanje cestišča državne ceste speljano v ta obstoječi cestni propust.

V omenjenem ne označenim prepustu metornih vod pod državno cesto imamo prebivalci hišnih števil Dragonja 38 in 38A napeljane cevi za dovod pitne vode RV. Prav tako so priključki na glavni cevovod RV s potrebnimi števci v neposredni bližini cestnega propusta.

Predlaga se:

- izdelava direktnega prepusta pod cestiščem H5 v strugo Drnice
- ali ureditev kamnite konstrukcije oz. vkopanih cevi ustreznega premera do zbirnega kanala, ki vodi do prepustov 24 in 25.
- ustrezna rešitev dovoda pitne vode do stanovanjskih hiš v času gradnje hitre ceste in po zaključku projekta.

Stališče 3.3:

Pripomba se ne upošteva.

Škatlasta cestna prepusta št. 24 (dim. 2 x 2 m) in št. 25 (dim. 2 x 2,5 m) sta locirana v traso obstoječih hudournikov in odvodnjavata hudournika pod HC direktno v Drnico. Ureditve obstoječe glavne ceste na tem odseku se z gradnjo HC ne spreminjajo.

Obstoječi prepusti in jarke pod obstoječo glavno cesto so v pristojnosti upravljavca DRSI, ki mora skrbeti za njihovo redno čiščenje ter po potrebi tudi za sanacijo.

Obstoječ vodovod ob izgradnji HC ne bo tangiran.

- 3.4 Izguba funkcionalnega dvorišča – površine: Reliefne spremembe na prikazane na prečnih profilih

95_1_Precni_profil_M_200_P659_do_P663_dev_1_24_P44_do_P48 in
95_2_Precni_profil_M_200_P664_do_P668_dev_1_24_P49_do_P53, niso sprejemljivi.

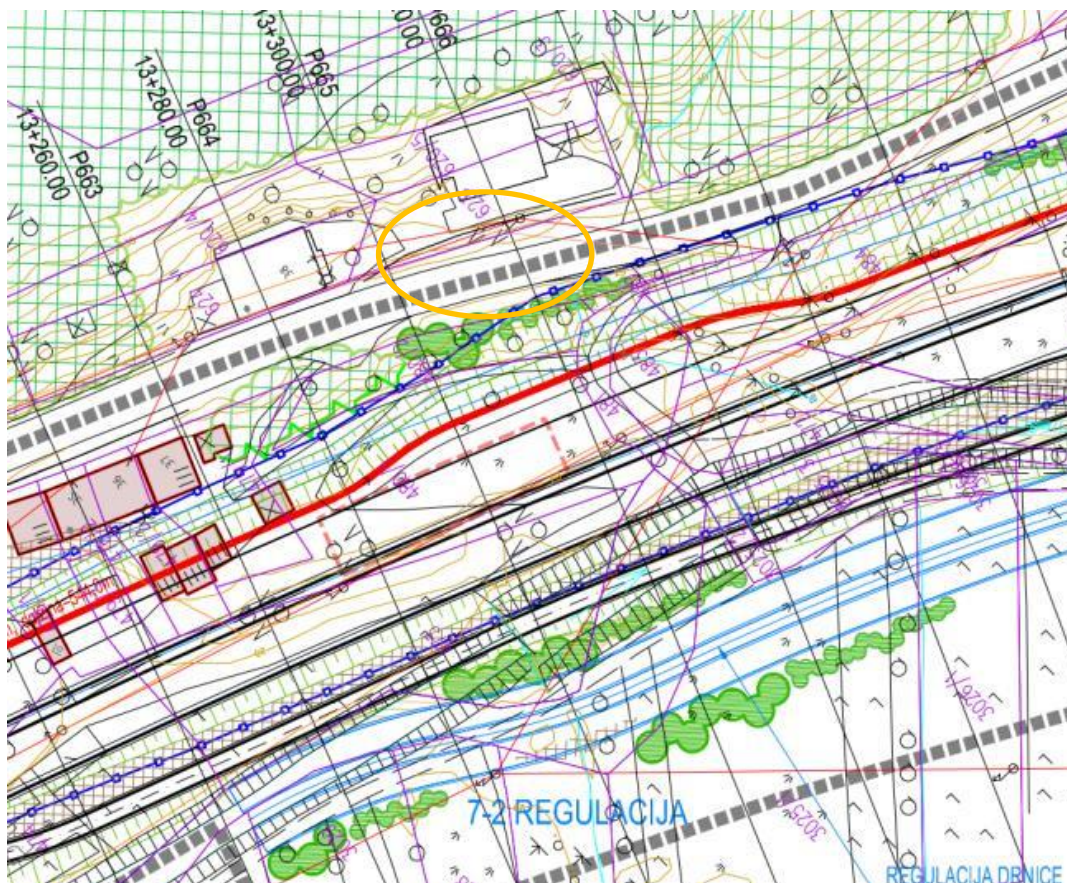
Obrazložitev: Izguba obstoječih površin parcel št. 480/2 k.o. Raven, zmanjšuje dostopnost do stanovanjske hiše Dragonja 38. Izgubi se del uporabne površine, ki je prenesenem smislu tudi dvorišče. Ta površina ima namen in služi za varno ustavljanje vozil pri dostavi ter vsako dnevnih opravilih, kot varen umik pri pripravi na prehod državne ceste za pešce in kmetijsko mehanizacijo. Brez te površine ne vidimo kako bi lahko varno prečkali cesto. Tudi sedanja situacija iz vidika varnosti življenja ob cesti je na nizki ravni in zelo nevarna predvsem v povečanem prometu kolone vozil s hitrostjo 80 do 90 km/h ter primerih obstoječe kolone v poletnih mesecih. Skica 4

Stališče 3.4:

Pripomba se ne upošteva.

Gre za zemljišče, ki je od gradbene parcele ločeno z glavno cesto G1-11 Koper–Dragonja in ne predstavlja del funkcionalnega zemljišča stanovanjske hiše Dragonja 38. Na zemljišču s parc. št. 480/2 k. o. Raven je načrtovano urejanje vkopnih brežin, ohranjanje obstoječe vegetacije, zasaditev dreves in grmovnic ter postavitve protihrupne ograje.

Z izgradnjo HC bo promet na državni cesti bistveno upadel, zaradi česar bodo tudi vplivi na bližnje prebivalstvo manjši.



Slika 29: Izsek iz ureditvene situacije HC ob stanovanjski stavbi Dragonja 38

- 3.5 Ni predvidenega cestnega podhoda na (lokacija P660 do P668), za osebni prehod oz. prehod z manjšim kmetijskim strojem – moto kultivatorjem cestišča hitre ceste H5.

Obrazložitev: Prebivalci zaselka Pesjanci smo lastniki obdelovalnih zemljišč v neposredni bližini stanovanjskih hiš ter v dolini. Cesto prečkamo večkrat dnevno peš ali z kmetijsko mehanizacijo. Sedanja predlagana rešitev trase HC odreže dolino od zaselka Pesjanci. Prehoda - nadvoza 4-10 in 4-11 čez HC sta oddaljena cca 1 km proti Kopru ter 1.5 km proti Dragonji. Razdalje do lastniških zemljišč se nam tako nekajkrat povečajo. Pot do nadvozo in vračanje nazaj do nove lokacije mostu čez Drnico, prečkanje mostu in nadaljevanje poti do zemljišč, katera so v neposredni bližini stanovanjskih hiš, a vendar so z cesto odrezana in nedostopna.

Predlagana postavitev nadvozo 4-10 in 4-11 severno in južno od zaselka Pesjanci, se odraža v prisotnosti tveganja nevarnost nesreč na državni cesti, zaradi hoje po neurejenih cestnih površinah ter vožnje s kmetijsko mehanizacijo po državni cesti. Skica 2, Skica 5

Predlaga se:

- ureditev podhoda na (lokacija P660 do P668) za pešce oz. manjše kmetijske stroje.
- premik lokacije mostu na lokacijo predlagane podhoda.
- ureditev poljske ceste levo in desno od mostu na zahodni strani kamnite regulacije struge oz. po celotni dolžini, ta sedaj sploh ni predvidena. Obstoječa struga to poljsko pot ima.
- postavitev manjšega mostu za osebni prehod oz. prehod z manjšo kmetijsko mehanizacijo v kolikor premik mostu ni mogoč.
- ureditev urejenih dostopnih poti do nadvozo 4-10 in 4-11 ob obstoječi trasi državne ceste v celotni razdalji med nadvozi. S tem se krajevni promet s kmetijsko mehanizacijo od križišča za Sveti Peter proti Dragonji in proti Kopru izogne cestišču državne ceste ter neposredni nevarnosti v cestnem prometu.

Stališče 3.5:

Na predlaganem odseku je niveleta HC v P660 na koti 23,94 mnv, na glavni cesti je kota v tem prerezu 26,22 mnv. Niveleta pada proti P668 v katerem je niveleta HC na koti 22,88 mnv, glavne ceste pa 25,59 mnv. Ob predpostavki, da bi bila svetla višina podhoda samo 2,5 m, bi bilo možno podhod graditi na kotah med 20,94 in 19,88 mnv. Pod glavno cesto pa bi bil podhod nižji – v P660 5,28 m in v P668 5,41 m. Podhod bi bil pod koto visoke vode Drnice, in tako izpostavljen poplavnim vodam in posledično občasno neprehoden. Z ozirom na dostopnost z nivoja glavne ceste bi za dovozno rampo v naklonu 15% rabili dolžino le te 35 m, tega prostora pa ni na razpolago. Predvidena dolžina podhoda bi znašala ca. 70 m, kar je za uporabnika odbijajoče. Iz obrazložitve je zaključeno, da je gradnja podhoda na predlagani lokaciji iz tehničnih, ekonomskih in ostalih razlogov neupravičena.

Križanje Drnice je predvideno z mostom v P671, navezan je na dev. 1-24, ki poteka ob nožici nasipa HC od nadvoza 4-10 do nadvoza 4-11. Dev 1-24 se navezuje na obstoječe poljske poti.



Slika 30: Izsek iz ureditvene situacije HC na širšem območju zaselka Pesjanci med nadvozoma 4-10 in 4-11

- 3.6 Predlog deviacije državne ceste na dolžini km 12+960 do km 13+660. Deviacija državne ceste bi potekala z minimalno sprejemljivo razdaljo za gradnjo ob novi trasi hitre ceste. Skica 1

S predlagano deviacijo se trajno reši neustrezna umestitev stare trase DC neposredno ob stanovanjskih hišah Dragonja 38 in 38A oz. celotnega zaselka Pesjanci. Odpravi se opisane težave v točki 4 saj se trasa DC nekoliko umakne od stavb ter se tako pridobi minimalno funkcionalno zemljišče, ki je potrebno za varno dostop do ustavljanje vozil in gibanje prebivalcev.

Stališče 3.6:

Pripomba se ne upošteva.

Obstoječa glavna cesta na tem odseku ni tangirana. Pripomba se ne nanaša na predmet DPN.



Slika 31: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju od km12+960 do km 13+660

3.7 Ureditev obstoječe trase državne ceste na dolžini km 12+960 do km 13+660

Predlaga se:

- ureditev cestnih brežin v bližini stavb Dragonja 38 in 38A z utrjenimi podpornimi zidovi ob voznem pasu smeri Dragonja–Koper
- ureditev in utrditev površine parcele 480, namenu je opisan v točki 4.
- omejitev hitrosti prometa vozil na 70 km/h v km 12+960 do km 13+660 oz. območju zaselka Pesjanci.
- prometna ureditev z ustrezno signalizacijo; naselje, nevarnost pešca na cesti, nevarnost kmetijske mehanizacije, postavitev ogledala za mrtvi kot vidljivosti v smeri ne vidnega polja prihoda vozil, postavitev fiksnega radarja za meritev hitrosti.
- ureditev bujnega rastlinstva – visokih dreves v neposredni bližini cestišča. Ta točka je nujno potrebna upoštevanja in realizacije ne glede na odločitev o gradnji hitre ceste. Prosimo, da se predlog posreduje ustreznemu subjektu, ki danes sprejema odločitve o upravljanju in vzdrževanju cest državnega pomena in je hkrati odgovoren za varnost udeležencev v cestnem prometu in prebivalcev ob njej. V dveh letih smo bili prebivalci zaselka Pesjanci trikrat udeleženci prometnih nesreč, na srečo brez smrtnih žrtev le z materialno škodo.

Stališče 3.7:

Na tem odseku ni bilo posegov v državno cesto. Vsi predlagani posegi so izven območja posegov zaradi gradnje HC.

Ureditev predlaganih ukrepov za varnost prometa in prebivalcev naj krajani zahtevajo od upravljavca državne ceste – DRSI.

3.8 Predlog rešitve gosp. odpadnih in komunalnih voda zaselka Pesjanci.

S predlagano rešitvijo v točki 6, se pridobi ustrezna površina zemljišča za trajno ureditev odvajanja gospodinjstskih odpadnih in komunalnih vod z postavitvijo biološke čistilne naprave za celoten zaselek oz. za posamezno stanovanjsko hišo. Prebivalci hišnih števil 38 in 38A imamo interes, da se ta problem trajno in kvalitetno reši.

Stališče 3.8:

Pripomba se ne upošteva, predlagane ureditve niso predmet tega DPN. Zadevo je potrebno rešiti s pristojno občino.

3.9 Izguba vodnih virov, ki jih predlagana trasa hitre ceste pokrije.

Na predvideni trasi hitre ceste so prisotni vsaj štirje aktivni vodni viri na lokacijah, pri Bandelu – nekoč napajal vas Padna, izvir imenovan Bolaž na lokaciji nadvoza 4-10, izvir Čebelinovo na lokaciji nadvoza 4-11 in izvir v bližini stanovanjskih hiš (predvidene za rušenje) v neposredni bližino obrata Kras Sežana.

Na javni obravnavi je bilo postavljeno vprašanje o vodnih virih? Odgovora, o poznavanju omenjenih vodnih virov in ustrezne ureditve oz. ohranjanja obstoja in napajanja struge Drnice v poletnih mesecih in sušnih obdobjih, od ustreznih članov oz. delovnih skupin, ki so pripravile projekt trase, nismo dobili!

Prosimo, da se pripravi ustrezen odgovor o ohranjanju in ustrezni ureditvi omenjenih vodnih virov.

Stališče 3.9:

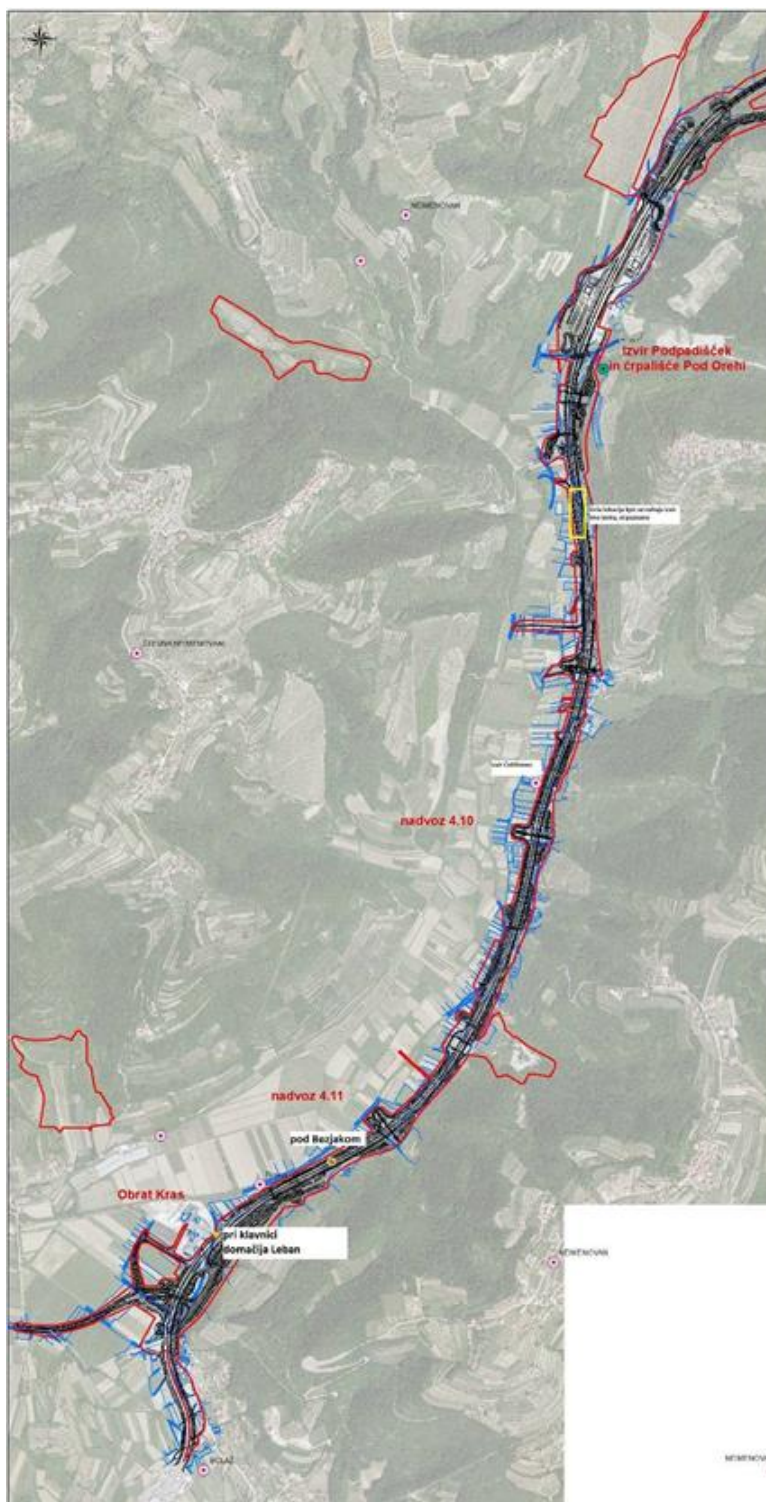
Februarja 2017 je bil izveden dodaten terenski ogled vodnih virov na območju načrtovane trase. Prav tako je Geološki zavod Slovenije izdelal tudi Hidrogeološko poročilo o ogledu vodnih virov na projektirani trasi HC Koper–Dragonja na območju doline Drnice med Sergaši in Dragonjo. Vpliv na vodne vire in vodotoke je presojan v Strokovnih podlagah za vode za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/1-16 SP). Strokovne podlage bodo na podlagi dodatnih ugotovitev ustrezno novelirane.

Vodni vir pri Bandelu, ki je v preteklosti napajal vas Padna, se nahaja približno 30 m izven meje DPN (spodnja slika). Po podatkih Rižanskega vodovoda d.o.o. gre za vodni vir Padišček. Voda iz vodnega vira je speljana v opuščeno črpališče Pod orehi. Črpališče se nahaja znotraj meje DPN, tik ob obstoječi cesti Koper–Šmarje, vendar posegi na območje opuščenega črpališča niso predvideni. Črpališče ostane ohranjeno. V izogib morebitnim poškodbam v času gradnje bo črpališče fizično zaščiten pred negativnimi vplivi.



Slika 32: Lokacija opuščenega vodnega vira pri Bandelu

G. Mlakar je 4. 1. 2017 po elektronski pošti poslal karto lokacij vodnih virov, ki jih je navedel v pripombi. Iz karte je razvidno da so na območju DPN med Bandelom in Dragonjo še trije vodni viri, ki nimajo izdanih vodnih dovoljenj, ki v dosedanjem postopku priprave DPN niso bili evidentirani. V februarju 2017 je bil izveden dodatni terenski ogled območja načrtovane trase, na katerem so bili evidentirani in geolocirani vsi vodni viri o katerih je poročal g. Mlakar. Za pripravo predloga DPN se bodo izdelale nove strokovne podlage, ki bodo obravnavale vse vodne vire vključno s tistimi, ki jih je podal g. Mlakar. Predlog DPN bo dopolnjen na način, da bodo vsi vodni viri ohranjeni.



Slika 33: Karta vodnih virov na območju med Bandelom in Dragonjo (meja DPN: rdeča linija, načrtovane ureditve: črne linije, vodni viri z vodnim dovoljenjem: roza točke, izvir Podpadišek: zelena točka, dodatne lokacije vodnih virov po podatkih g. Mlakarja: rumene oznake).

- 3.10 Izhod iz hitre ceste na državno cesto za prebivalce vasi Padna, Nova vas, Sveti Peter, Pesjanci...

Predlaga se:

Na omenjeni lokaciji počivališča Bandel se izvede ustrezen cestni priključek med državno cesto in hitro cesto H5.

Obrazložitev:

Predlagan edini izhod oz. priključek na državno cesto v bližini vasi Dragonja oz. obrata Kras Sežana je nezadosten oz. neustrezen postavljen. Težave bodo prisotne v sezoni turizma, v mesecih od maja pa do začetka oktobra, ko so pristni gost promet in zastoji v smeri Koper–Dragonja do mejnega prehoda Dragonja. Glede na gostoto prometa, ki se z leti povečuje in s prometom na hitri cesti, ki se odvija hitreje, kot na državni cesti, bo zaradi mejnega prehoda Dragonja nastajali zastoji. Stoječa kolona bo preprečevala voznikom izvoz na državno cesto in nadaljnjo vožnjo do omenjenih vasi. Predlagano počivališče pri Bandelu je nepotrebno saj menimo, da realizirani prihodki od prodaje goriv in ostale ponudbe skozi celo leto ne bo upravičili stroškov obratovanja pravnih oseb v omenjenih objektih in predvideni ponudbi storitev. (Samo ocena)

Zelo verjetna bo tudi odločitev posameznega prebivalca Istre in ter obmejnih prebivalcev sosednje Italije, da se izognejo uporabi HC. Ta bo povržena vinjetnemu cestninjenju in to bo posameznika odvrčalo o njeni uporabi. Kvaliteta sedanje DC za dnevno migracijo Istranov, ki se vozijo na delo v Italijo ter sosedov Italijanov, ki se med vikendi vozijo na izlete ali svoja imetja v Istri daje slutiti, da bo v zimskih mesecih HC Koper–Dragonja samevala. Tako se promet na DC izven sezonskih mesecev niti ne bo bistveno zmanjšal. Ureditev DC na področju prometne varnosti, predlagane v točki 7, oz. modernizacija celotne trase DC od Bandela pa do semaforiziranega križišča v vasi Dragonja, je nujna.

Predlaga se:

Na omenjeni lokaciji počivališča Bandel se izvede ustrezen cestni priključek med državno cesto in hitro cesto H5.

Stališče 3.10:

Pripomba se delno upošteva.

V zvezi s priključkom Padna glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 3.11 Predlagana razgrnjena trasa hitre ceste Koper–Dragonja ni sprejemljiva.

Glede na zgoraj vse našete težave, ki so z realizacijo projekta trase hitre ceste H5 prisotne, se postavlja vprašanje, kako je bilo mogoče in kakšne so bile podlage, da je vlada RS sprejela omenjeno traso in odobrila umestitev v prostor.

V kolikor so podatki in obrazložitve dostopni za javnost, bi prosili, da se nam jih da v pogled oz. da pripravi ustrezen obrazložitev, zakaj?

Za HC Koper–Dragonja je bilo v 80-ih let prejšnjega stoletja pripravljenih več variant tras skozi dolino Drnice do meje z RH.

Za stanovalce doline in okoliških vasi bi bila sprejemljiva varianta trase, katere potek je bil predviden po zahodni strani doline Drnice, ki ni poseljen in v glavnem poraščen z gozdovi in le delno obdelan.

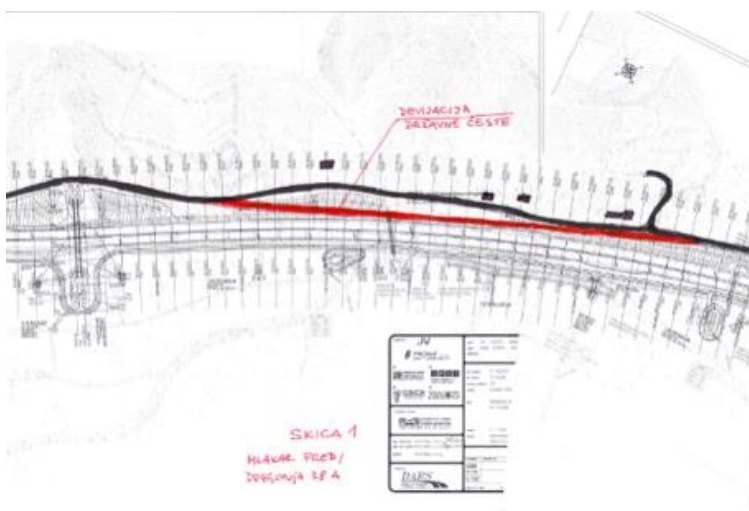
Predlaga se:

Trasa hitre ceste H5 po zahodni strani doline Drnice:

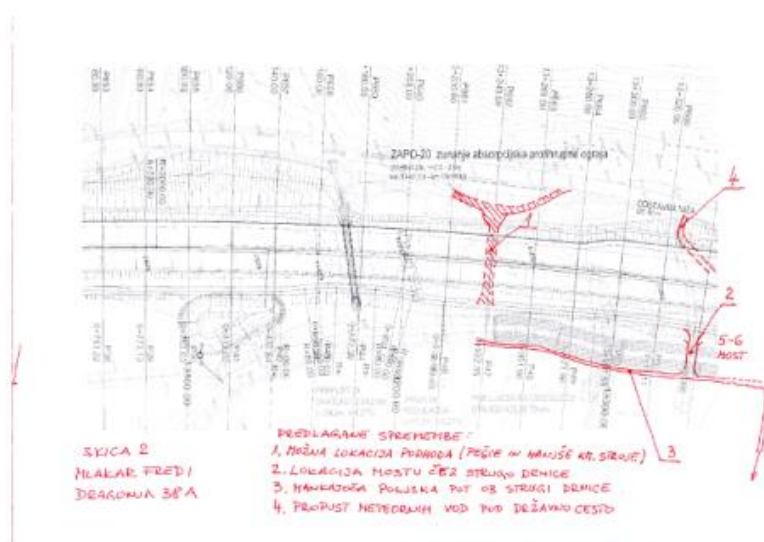
Potekal bi od Bandela po zahodnem pobočju doline pod hribom oz. vasjo Korte in zaselkom Medoški ter na južni strani proizvodnega obrata Kras Sežana, se priključila na obstoječo traso hitre ceste do mejnega prehoda Dragonja. Trasa hitre ceste bi bila delno vkopana, nadkrita za prehod divjadi in manjšimi predori odvisno od reliefa zemljišča. Njen vpliv na krajinsko arhitekturo bi bil tako minimalen.

Primeri rešitev gradnje sodobnih cestnih povezav obstajajo. Avstrijci imajo sprejemljive gradbene rešitve, kako graditi hitre ceste skozi ozke doline in v bližini naselij. Te minimalizirajo vpliv na krajinsko arhitekturo ter na kvaliteto življenja ljudi v bližini cestne infrastrukture.

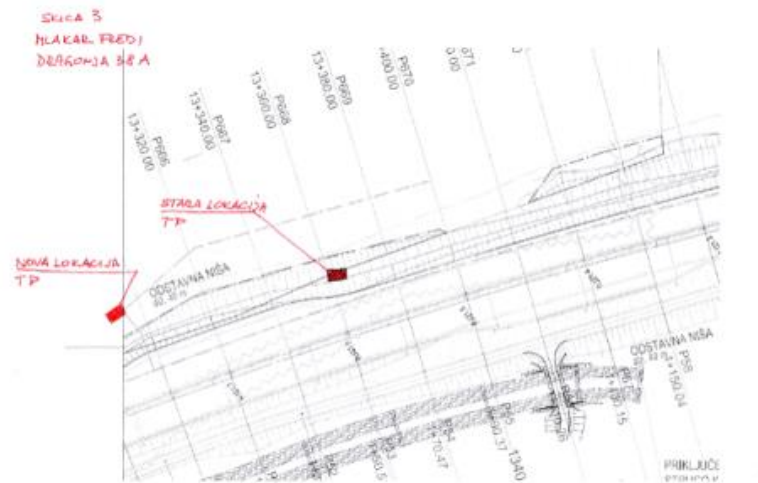
Priloge, posredovane k pripombi:



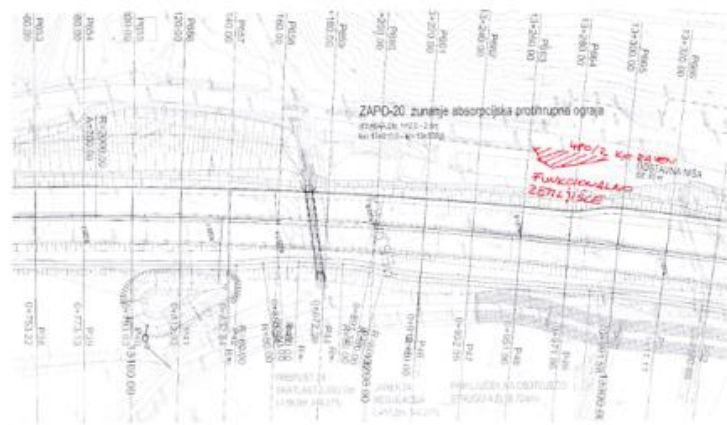
Slika 1: Skica 1



Slika 2: Skica 2

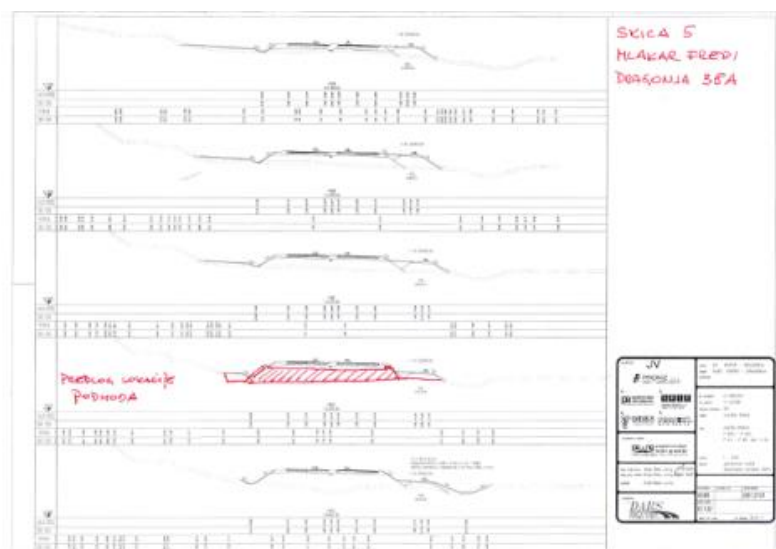


Slika 3: Skica 3



SKICA 4
HLAKAR PRED/
DRAGONJA 38 A

Slika 4: Skica 4



Slika 5: Skica 5

Stališče 3.11:

Na območju slovenske Istre strateški državni razvojni dokumenti (med njimi tudi SPRS in Strategija razvoja prometa v RS) predvsem namenjen povezovanju med mesti obalnega somestja (Koper–Izola–Lucija–Portorož–Piran) ter koridor Koper–Dragonja, ki prednostno rešuje problematiko tranzitnega prometa proti Hrvaški. Prepletanje lokalnega in tranzitnega prometa že v obstoječem stanju na posameznih odsekih povzroča zastoje in čezmerne prometne obremenitve, kar bi se z združitvijo vseh prometnih tokov težav problemov in slabše življenjske pogoje na druge odseke in območja. Združevanje prometnih tokov tranzitnega in medmestnega prometa na območju slovenske Istre v enoten koridor se zato ni uveljavil kot strateška odločitev; posledično sta se načrtovali dve trasi HC: Koper–Jagodje–Lucija (1) in Koper–Dragonja (2).

Pri umeščanju novih prometnic v prostor se prednostno upošteva obstoječe koridorje, naravne in ustvarjene danosti in omejitve v prostoru, da se širšega prostora ne obremenjuje in naččenja z novimi koridorji, da se sledi uveljavljeni logiki prostora in prometnih tokov ipd. Zato tudi trasa načrtovane HC Koper–Dragonja v največji meri sledi koridorju obstoječe glavne ceste.

Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006) je ena izmed strokovnih podlag za pripravo DPN za HC na odseku Koper–Dragonja. Izdelovalci študije so v preučitev dobili širok nabor predhodno pripravljenih variantnih rešitev po posameznih odsekih. V okviru študije je potekalo večstopenjsko vrednotenje s cilji po posameznih korakih:

- ožjenja nabora variantnih rešitev v 1. Koraku – Predhodne analize in določitve variant,*
- podajanja priporočil za nadaljnjo optimizacijo ožjega nabora variantnih rešitev v 2. koraku – Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev) ter*
- predloga najustreznejše variantne rešitve za nadaljnjo pripravo prostorske in projektne dokumentacije v 3. koraku.*

Izbrana trasa poteka HC na odseku Koper–Dragonja je končni rezultat Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006), ki je za širok nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega vidika. Izbrana variantna rešitev na podlagi vrednotenja po posameznih merilih in vidikih ter sklepnega usklajevanja in konsenza predstavlja najustreznejšo in najbolj sprejemljivo varianto.

Javnost je bila vključena v postopek izdelave Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o., št.pr.: U/041-2005, oktober 2006, dop. junij 2007). Predlog najustreznejše variantne rešitve za HC Koper–Dragonja, okoljskega poročila in revizije okoljskega poročila se je javno razgrinjal od 16. 2. 2007 do 19. 3. 2007 na MOP, v MOK, Občini Izola in Občini Piran. V sklopu javne razgrnitve so potekale obravnave v posameznih občinah, in sicer 6. 3. 2007 ob 17:00 uri na kmečkem turizmu v Dragonji – Občina Piran, 7. 3. 2007 ob 16:00 uri v Kopru – MOK in 7. 3. 2007 ob 19.00 v Kortah – Občina Izola. V času javne razgrnitve in javnih obravnav so bile podane pisne pripombe in predlogi k razgrnjenemu gradivu. Po zaključeni javni razgrnitvi, so bile pripombe in predlogi preučeni. Na podlagi dodatnih preveritev in preučitev so bila, v sodelovanju vseh pripravljavcev strokovnih podlag in pristojnih ministrstev, v juniju 2007 pripravljena stališča do pripomb ter predlagane optimizacije predloga najustreznejše variantne rešitve.

Študija variant je bila, kot strokovna podlaga za izdelavo DPN, dostopna za javnost tudi v okviru javne razgrnitve osnutka DPN.

Varianta odseka s potekom v zahodnem pobočju doline Drnice (varianata C5) je bila že v predhodnem vrednotenju opuščena zaradi poseganja v nenačrt naravni prostor. Z umestitvijo na zahodno stran doline bi z obeh strani dolino obdajal in omejeval cestni koridor z vsemi spremljajočimi objekti in ureditvami, »kar bi dolino močno degradiralo z vidika vplivov na vidne kakovosti, kulturno krajino, kompleksne značilnosti prostora ipd.« (Študija variant..., PS Prostor d.o.o., Koper, oktober 2006). Poleg tega bi bili potrebni dve prečkanji doline (pri Bandelu in pri Dragonji). K opustitvi variantne rešitve C5 dodatno prispeva še dejstvo, da se navezuje na predhodni odsek B5, ki je bil v predhodnem vrednotenju ravno tako izločen iz nadaljnje obravnave in optimizacije.

4. Robert Titan, predsednik sveta KS Padna po pooblastilu predsednika sveta KS Nova Vas Kolenc Davorja in predsednice sveta KS Sv. Peter Petre Špeh, dopis z dne 20. 11. 2016 (924)

Na osnovi sklepov skupnega sestanka svetov KS Padna, KS Nova vas in KS Sv. Peter podajamo naslednje pripombe in predlog:

- 4.1 Posegi v prostor (kmetijska zemljišča) so zelo obsežni in se v nekaterih primerih zajedajo globoko v sredino doline Drnice (nadvozi dolgi tudi 150 metrov). Nobeden od treh nadvozov pa ni neposredno povezan z tremi mostovi na reki Drnici ampak ponujate nove poljske poti po katerih se nam dolžina poti za dostop do njiv na zahodnem bregu Drnice poveča tudi za trikrat, kar je v seštevku porabljenih ur skozi leto in desetletja ogromen dodatni strošek za kmete, ki živijo od pridelave na teh njivah. Vedeti je treba, da je v južnem delu doline 80% obdelovalnih površin na zahodnem bregu reke Drnice. Praktično vsi obdelovalci (kmetje) pa so iz vzhodnega dela dolina Drnice zato so neposredne povezave na mostove čez Drnico ključnega pomena. Zato prosimo, pričakujemo, da v nadaljevanju nadvoza številka 4/11, ki se konča cca. 10 metrov pred reko Drnico naredite tudi most čez Drnico s čimer dobijo kmetje neposredno povezavo z obstoječimi makadamskimi potmi na zahodnem bregu Drnice in vsakemu kmetu posebej prihranite vsakdanjo več kilometrske pot iz starega mostu preko novih poljskih poti na citiran nadvoz. Podobno je z nadvozom Orešje iz katerega se je potrebno prebijati po skoraj kilometrski poljski poti do stare makadamske poti na katero so vezane vse razvodne poti do posameznih parcel vključeno z uveljavljenimi služnostmi le teh.

Pri uporabi nove poljske poti mora mnogo parcel, da ne rečem večina parcel doseči nove služnosti prehoda preko sosednjih parcel, kar se mi zdi v praksi strašno težko ali pa skoraj nemogoče saj sledijo tožbe, grožnje in bog ne daj tudi kaj hujšega. Zato prosimo za smiselno povezavo prehodov na stare povezovalne poti.

Stališče 4.1:

Pripomba se delno upošteva.

Lokacije nadvozov (podvozi namreč zaradi poplavnih vod Drnice niso izvedljivi) so bile določene tako, da so nadvozi čim bolj enakomerno porazdeljeni po dolini in locirani na tistih mestih, kjer potek državne ceste omogoča ustrezen nivoletni potek prečne povezave (nadvoza).

Predlog o mostu preko Drnice v podaljšku nadvoza 4-11 je smisel in se pripomba upošteva v DPN.

Lokacija nadvoza Orešje (4-9) je izbrana zaradi ugodnih prostorskih danosti (odmik glavne ceste, nivoleta).

Glej tudi splošno pojasnilo v poglavju IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami.

- 4.2 Priključek na HC Korte–Padna, ki je bil predviden v prejšnjem projektu, je edini plus ob vseh minusih, ki jih prinaša HC skozi našo dolino. Ob vprašanju zakaj je tokrat izpuščen je bil odgovor, da ni bil strokovno umeščen. Če je temu tako, vas prosimo, krajan živeči ob trasi bodoče HC in vaščani okoliških vasi (Korte, Padna, Nova vas, Puče, Krkavče, Koštabona), ki bi jim ta priključek bistveno olajšal povezavo, da najdete primerno mesto za priključek Padna med bencinskim servisom Bandelj in nadvozom Padna.

Ljudje razmišljajo: za živali (divjad) najdete mesto, tudi za dva velika nadhoda na razdalji dveh kilometrov, dodatno še podhod za dvoživke, za nas se pa ne da urediti dostopa za na HC.

Še enkrat: res bi bilo skrajno neresno, da z izgovorom o nezmožnosti umestitve priključka ostanemo brez dostopa na HC.

Stališče 4.2:

Pripomba se upošteva.

Glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 4.3 Vodni viri. Na trasi predvidene HC je na relaciji od Bandela do Dragonje najmanj pet vodnih izvirov od katerih je eden (Bolaž pri Čeblinu) zelo močan, saj ima tudi v največjih sušah velik pretok in preko kanala napaja Drnico ter služi za namakanje okoliških polj. V skrajnem primeru je primeren tudi za potrebe ljudi, saj je voda pitna.

V vsej zgodovini smo vsi okoliški prebivalci imeli neposreden dostop do izvira, neposreden dostop do izvira je zelo važen tudi v primeru požarov. Tako je bilo tudi v velikem požaru leta 2008 na padenskem hribu, ko je ta izvir bil glavni vir vode za gasilce in kmete, ki so s cisternami vozili vodo za gašenje.

Čudi nas, da nobena služba, ki skrbi za vodne vire in niti ARSO ni izdelal mnenje glede teh vodnih virov, ki bodo vsi neposredno ali posredno poveženi s predvideno traso HC.

Zahtevamo jasno pojasnitev kako se boste izognili in zaščitili te vodne vire saj so za nas življenjskega pomena.

Stališče 4.3:

Februarja 2017 je bil izveden dodaten terenski ogled vodnih virov na območju načrtovane trase. Prav tako je Geološki zavod Slovenije izdelal tudi Hidrogeološko poročilo o ogledu vodnih virov na projektirani trasi HC Koper–Dragonja na območju doline Drnice med Sergaši in Dragonjo. Vpliv na vodne vire in vodotoke je presojan v Strokovnih podlagah za vodo za Državni prostorski načrt za hitro cesto Koper–Dragonja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1369/1-16 SP). Strokovne podlage bodo na podlagi dodatnih ugotovitev novelirane.

Glej tudi stališče 3.9 zgoraj.

- 4.4 Sicer pa vsak laik, ki pozna problematiko te magistralne ceste ali pa živi ob tej cesti ve, da obstoječa magistralna cesta gladko zmore oziroma prenese (požre) obstoječi promet devet mesecev v letu, v treh mesecih turistične sezone (junij, julij, avgust) pa pri zgoščenem prometu zastoje in kolone povzročata na eni strani mejna kontrola z Hrvaško

na drugi strani nelogično in nesmiselno ozko grlo v križišču in krožišču pri slavčku v Kopru.

Če teh dveh ovir ne bi bilo na tej cesti, tudi v glavni sezoni, stoječih kolon ne bi bilo. Tako, da dokler bo mejni prehod s Hrvaško bodo kolone tudi na predvideni HC, pač v dveh vrstah namesto v eni.

Stališče 4.4:

Izraženo je mnenje.

Daljinske ceste se ne načrtuje samo za povečanje kapacitete oziroma povečanje prepustnosti, ampak tudi kot povezavo do sosednje države, ki zagotavlja višjo varnost, ločuje daljinski promet od lokalnega in podobno. Hkrati se turistično (daljinsko) cesto dimenzionira na 50. uro, kar pomeni, da naj ne bi dopuščali zastojev več kot 50 ur letno. To število pa je zdaj bistveno preseženo v omenjenih 3 mesecih sezone.

V smeri proti Hrvaški omenjeni ozki grli (Šmarska cesta v Kopru med priključkom Slavček in Mercatorjem ter mejni prehod) nista medsebojno povezani, tako da z odpravo mejne kontrole ne bi rešili težav s prepustnostjo ceste. V smeri proti Kopru pa je glavna težava sama Šmarska cesta.

Reševanje omenjene problematike Šmarske ceste skozi Koper ni predmet tega DPN.

- 4.5 Iz vseh teh razlogov predlagamo umestitev trase HC po zahodnem pobočju doline Drnice, katera bi se začela pri Bandelu oziroma pri koncu trase Jakomin-Zajc in se v Dragonji vključila na obstoječi del HC do meje. Tako bi bilo bistveno manj posegov v obdelovalna kmetijska zemljišča, potrebuje bistveno manj povezav za kmetijstvo saj kot je bilo rečeno je večina (praktično skoraj vsi) kmetov, ki obdeluje njive v dolini Drnice iz vzhodnega dela doline Drnice in je to za kmete in tam živeče ljudi mnogo bolj življenjsko in popolnoma sprejemljiva varianta.

Stališče 4.5:

Pripomba se ne upošteva.

Glej stališče 3.11 v poglavju IV.2 Predlogi in pripombe na vpliv načrtovane ceste na vodne vire.

5. Krajevna skupnost Šmarje pri Kopru, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (937, 957)

Krajevna skupnost Šmarje pri Kopru, ki jo zastopa predsednik sveta KS, Goran Malenič, zahteva:

- 5.1 Obvozna pot mimo vasi Gažon za odvoz viška materialov

Stališče 5.1:

Skozi vas Gažon prevozi do lokacij viškov izkopa niso predvideni.

Za potrebe odlaganja viškov materiala se zgradi nova cesta t. i. »Cesta na Baredi« v dolžini 2.350 m. Na najbližjem delu bo nova dovozna cesta od naselja Baredi oddaljena več kot 550 m.

Glej tudi stališče 23.3 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

5.2 Pri vasi Srgaši je potrebno omejiti hrup s protihrupnimi ograjami

Stališče 5.2:

Predlog se delno upošteva.

Za potrebe gradnje HC je bila izdelana študija obremenitve s čezmernim hrupom. Na podlagi te študije so predvideni protihrupni ukrepi.

Zakon o varstvu okolja in iz njega izhajajoči predpisi nalagajo, da investitor posege načrtuje in izvede take ukrepe, ki bodo zagotavljali, da obremenitev s hrupom v okolju ne bo presegala mejnih vrednosti. DPN vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo med obratovanjem ceste zagotovljeno zakonsko dopustno obremenjevanje okolja s hrupom. Ukrepi obsegajo zmanjšanje emisije hrupa na viru s preplastitvijo ceste z delno absorpcijsko obrabno plastjo, omejevanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov, rušitev najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavb ter izvedbo ukrepov za zaščito bivalnih prostorov v stavbah, pri katerih zadostna zaščita okolja z drugimi ukrepi ni možna. Naselje Srgaši leži SZ od predora Šmarje, najbližje stanovanjske stavbe so od osi HC oddaljeni več kot 320 m. Na tem območju poteka HC v globokem vkopu pod naseljem, zato bo vpliv obratovanja HC na obremenitev okolja s hrupom manjši, to je za ca. 12 dB(A) in več od zakonsko dopustnega. Izvedba dodatne protihrupne zaščite za naselje Srgaši ni potrebna.

Dodatno je bila preverjena morebitna izvedba portalov predora Šmarje v absorpcijski izvedbi. Na osnovi preveritve je bilo ugotovljeno naslednje:

- Stavbe ob SV portalu so v 20-letnem planskem letu obremenjene s hrupom nižjim od predpisanih, vendar so blizu mejnim vrednostim. Učinek absorpcijskih portalov je v okviru predpisanih kazalcev hrupa na območju bližnjih stavb z varovanimi prostori majhen, vendar ne gre pozabiti tudi karakteristiko vira hrupa predora, ki je drugačna od preostalega vira hrupa ceste (bobnenje, poudarjeni toni, impulzivnost,...). Z namenom zmanjšanja motečih karakteristik slednjega je predlagana izvedba portala v absorpcijski izvedbi.***
- Stavbe ob JZ portalu predora Šmarje so obremenjene s hrupom, ki je ca. 15 dB pod mejnimi vrednostmi. Učinek absorpcijskih portalov je po izračunih nič. Iz slednjega je ugotovljeno, da izvedba absorpcijskega portala ni potrebna.***

Investitor državne ceste bo sicer med gradnjo in obratovanjem HC zagotovil monitoring hrupa, vključno z meritvami v obsegu, kot je predpisan v Uredbi v DPN in rezultate ocenil v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom. V času obratovanja bo na osnovi obratovalnega monitoringa hrupa preverjena učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov in po potrebi bodo predvideni tudi dodatni ukrepi. Prvo ocenjevanje hrupa bo izveden najkasneje v obdobju 15 mesecev po odprtju HC, obratovalni monitoring pa zagotoviti na vsakih pet let. V okviru monitoringa bo izvedeno računsko ocenjevanje hrupa, dodatno pa bo potrebno zagotoviti tudi izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom kot posledice emisije vseh virov hrupa.

5.3 Ohranitev obstoječih dostopnih poti do njiv in gozda na levi strani HC

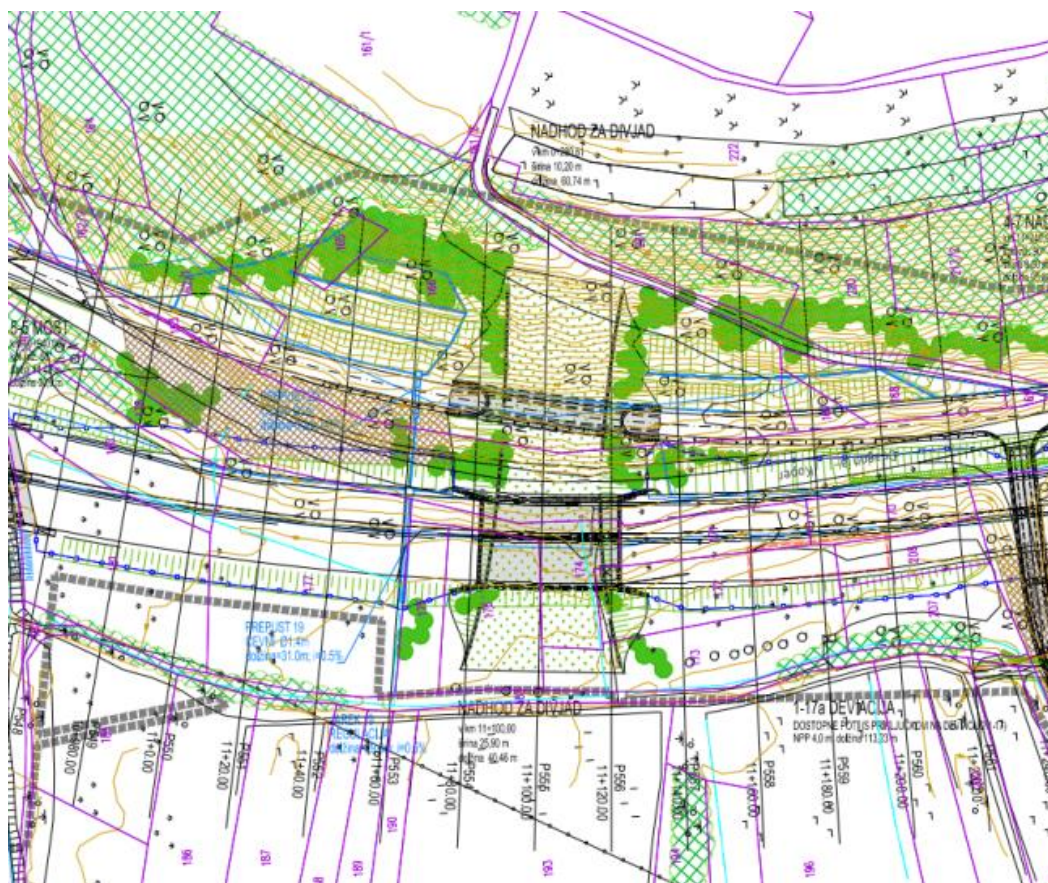
Stališče 5.3:

Pripomba oz. predlog je že smiselno upoštevan v rešitvah DPN – obstoječe dostopne poti so ohranjene, kjer to ni mogoče, so nadomeščene z novimi.

- 5.4 Postavitev zaščitne ograje, ki bo preprečila dostop divjadi in domačih živali na HC – za divjad in dvoživke se uredi podhode

Stališče 5.4:

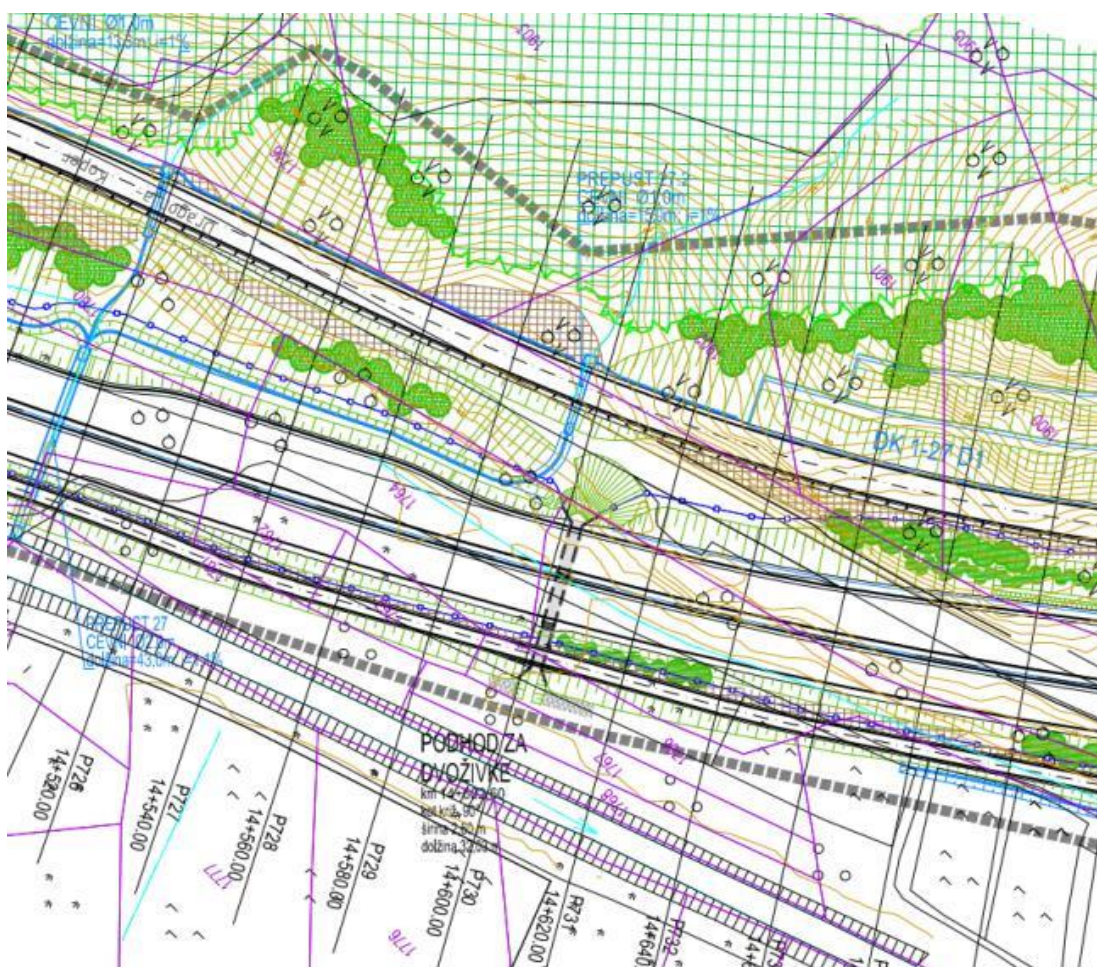
Uredba o DPN v 8. in 9. odstavku 33. člena že določa, da se za preprečitev naletov divjadi na cestišče HC in priključki obojestransko ogradijo z varovalno ograjo za divjad višine 1,80 m. Prehajanje divjadi bo omogočeno pod vsemi viadukti in nadpredori. Dodatno je predvidena tudi ureditev dveh namenskih nadhodov za divjad v km 11+100 in km 13+670. Poseben podhod za dvoživke, ki bo istočasno omogočal tudi prehajanje divjadi, pa bo urejen v km 14+600. Obojestransko se na vsako stran prehoda na spodnjem delu varovalne ograje namesti usmerjevalna ograja za dvoživke v dolžini približno 200 m. V kolikor se bo na podlagi monitoringa v času obratovanja HC izkazalo, da prihaja do povozov dvoživk tudi na drugih odsekih ceste, je treba predvideti dodatne usmerjevalne ograje za dvoživke tudi na ostalih prepustih, ki lahko funkcionirajo kot prehodi za dvoživke. Ti prepusti so v km 4+400, km 10+939, km 12+158, km 13+190 in km 13+590.



Slika 6: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju nadhoda za divjad v km 11+100



Slika 7: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju nadhoda za divjad v km 13+670



Slika 8: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju podhoda za dvoživke v km 14+600

5.5 Ohranitev izvira Kramar

Stališče 5.5:

Izvir Kramar je odmaknjen 17 m od roba desnih razmaknjenih pasov HC, nad predvideno regulacijo potoka Derešnjak, znotraj meje DPN. HC, desna vozna pasova sta v tem delu v ca. 2 m globokem vkopu. Geološko sestavo hribine tvorijo flišni sedimenti. Globina izvira ni poznana, predvidevati pa je glede na položaj v geodetskih podlogah, da izvira iz pobočja in z gradnjo ne bo prizadet. Izvir ne bo neposredno prizadet, možen pa je posredni vpliv med gradnjo in po izgradnji. Strokovne podlage bodo vključevale omilitvene ukrepe za zmanjšanje vpliva.



Slika 9: Lokacija izvira Kramar

5.6 Ohranitev suhozidov, ki obdajajo zgornji tok potoka Derešnjaka

Stališče 5.6:

Potok Derešnjak – predvidena je regulacija v dolžini 690 m z vsemi potrebnimi ukrepi za ureditev struge in brežin. Iz načrta krajinske arhitekture izhaja, da bo način oblikovanja brežin upošteval omejitve zaradi topografskih značilnosti, zaradi geomehanskih lastnosti matične hribine ter značilnosti vegetacijskega pokrova.

Brežine vodotokov bodo protierozijsko zaščitene in sonaravno urejene ob upoštevanju značilnosti tega prostora (suhozidi, obloge iz naravnega kamna ipd.). Na območju ureditve Derešnjaka bodo suhozidi v največji možni meri ohranjeni.

6. Vlado Pribac, Padna, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

6.1 Ali je dokončno odpadla varianta trase pod Baredi?

Stališče 6.1:

V zvezi z varianto Baredi glej stališče 1.1 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 6.2 Pojasni, da se ustanavlja civilna iniciativa prebivalcev na območju Drnice, ki želi, da poteka cesta po nasprotni strani doline Drnice.

Stališče 6.2:

Izraženo je mnenje.

Glej stališče 3.11 v poglavju IV.2 Predlogi in pripombe na vpliv načrtovane ceste na vodne vire.

- 6.3 Rešitve dovoznih cest so neživiljenjske, poti se podaljšujejo za kilometer in več.

Stališče 6.3:

Izraženo je mnenje.

Pri trasiranju poljskih dovoznih poti so bile v največji možni meri upoštevane obstoječe poljske poti in možne prečne povezave, nadvozi preko HC. Pri tako velikem in zahtevnem posegu v prostor je skoraj nemogoče zagotoviti enako dolge ali krajše dostopne poti.

- 6.4 Ob oskrbni postaji Bandel naj se predvidi podvoz/nadvoz za dostop do vinogradov na drugi strani ceste.

Stališče 6.4:

Pripomba je že vsebovana v rešitvah iz razgrnjenega DPN – podvoz 3-4 za javno pot JP 640300 Grbci–Bandelj.

- 6.5 Zakaj je opuščen priključek Padna?

Stališče 6.5:

Razgrnjeni osnutek DPN na območju naselja Padna nima predvidenega priključka, čeprav je v fazi študije variant ta priključek bil predviden. Priključek Padna je sicer bil načrtovan, a je bil na osnovi recenzije projektne dokumentacije umaknjen iz razgrnjenega osnutka DPN (neustrezna zasnova predvsem z vidika prometne varnosti in neupravičenost gradnje zaradi majhnih prometnih obremenitev).

Na podlagi pripomb in predlogov podanih v času javne razgrnitve je naročnik DARS, d.d. pristopil k preveritvi možnih rešitev priključka Padna in ugotovil, da ga je smiselno vključiti v predlog DPN.

Glej stališče 3.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 6.6 Dovoz pri Orešju se ne navezuje na nobeno pot.

Stališče 6.6:

Nadvoz pri Orešju je navezan na devaciji 1-20 in 1-21 (deviacija obstoječe dostopne poti), ki sta namenjeni zagotavljanju nadomestnih dostopov do kmetijskih površin na zahodni strani načrtovane HC, ki bodo prekinjeni zaradi izgradnje HC.



Slika 10: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju nadvoza pri Orešju

6.7 Na nobeno pot se ne navezuje tudi nadvoz pri Pesjancih.

Stališče 6.7:

V bližini Pesjancev sta nadvoza 4-10 (v km 12,81) in 4-11 (v km 14,90), ki se navezujeta na deviacijo 1-24. Ta je namenjena zagotavljanju nadomestnih dostopov do kmetijskih površin na zahodni strani načrtovane HC, ki bodo prekinjeni zaradi izgradnje HC.



Slika 11: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju nadvoza 4-10 pri Pesjancih



Slika 12: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju nadvoza 4-11 pri Pesjancih

- 6.8 Vsi nadvozi se ne iztečejo preko Drnice.

Stališče 6.8:

Pripomba se ne upošteva.

Vsi nadvozi so navezani bodisi na obstoječe ali pa na novo načrtovane poljske poti.

- 6.9 V Orešju je vodni vir pri Čeblinu, ki zaradi ceste ostaja na drugi strani kot so njive, ki se iz njega namakajo.

Stališče 6.9:

Lokalno ime Pri Čeblinu se uporablja za vodni vir z izdanim vodnim dovoljenjem (št. 35537-71/2005), ki v registru izdanih vodnih dovoljenj nima imena (podatek je posredoval g. Pribac). Vodni vir je od nasipa HC oddaljen približno 25 m proti zahodu. Načrtovana HC ne prekinja dostopa do kmetijskih zemljišč, ki se prav tako nahajajo zahodno od nje, pomeni na isti strani kot se nahaja tudi omenjeni vodni vir.



Slika 13: L
okacija vodnega vira Pri
Čeblinu.

- 6.10 Število prepustov je glede na obstoječe prepuste pod obstoječo cesto premajhno, ostali bodo v »bazenu« (Orešje).

Stališče 6.10:

Število in dimenzije prepustov pod HC so določeni na podlagi hidrološko hidravličnih podatkov, ki izhajajo iz posebne strokovne podlage, ki je bila izdelana v okviru IDP in ki se bo novelirala za potrebe izdelave predloga DPN.

IV.3 Predlogi in pripombe na lokacije viškov zemeljskega izkopa

1. Vinakoper d.o.o. Koper, elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (919)

Predvidena trasa posega v naše nasade na treh lokacijah.

Razcep in pokriti vkop Škocjan »povozita« najmanj 3,5 ha vinograda.

Deviacija regionalne ceste R3-628 (Dragonja–Sečovlje) »povozi« najmanj 1 ha vinograda.

Največji poseg pa predstavlja lokacija za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Šared nasadi, ki v celoti zasuje vinogradniški kompleks Baredi T2 (GERK-PID 692152, površina 8,37 ha). Vnosa takih količin zemljine v tla ni možno izvesti v nekaj mesecih, torej bi bilo zemljišče blokirano nekaj let.

Prepričani smo, da bi tako povišanje dela zemljišča popolnoma spremenilo mikroklimo okoliških zemljišč. Pogostejše bi bile slane in pozeba.

Pri pripravi zemljišča za nov vinograd se izvede globoko prekopavanje terena, to je najmanj 90 cm globine. Zato zaključni sloj 10–15 cm humusirane zemljine na 7 m vgrajenega izkopnega materiala – mrtvice iz globine 100 m – nikakor ne zadostuje za uspešen razvoj nasada.

Trte imajo globoke korenine, s katerimi dosežejo vodo v podtalnici. Dvomimo, da bi utrjevanje omogočilo zadrževanje vode dovolj blizu koreninam, to je 6 m nad dosedanjim nivojem zemljišča.

Zaradi oblikovanja spodnjega dela brežine v terase se površina uporabnega zemljišča zmanjša na približno 6 ha.

Zaradi navedenega se ne strinjamo z lokacijo za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Šared nasadi.

Stališče 1:

Trasa: Januarja 2007 je bilo v teku postopka CPVO pripravljeno Okoljsko poročilo na trasi HC Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. 2007, št. projekta U/004-2006), v katerem je bila opravljena tudi presoja vplivov na kmetijska zemljišča za načrtovano traso, ki je bila izbrana kot najustreznejša. MKGP je dne 6. 2. 2007 izdalo mnenje (št. 352-142/2006/8) s katerim je ugotovilo, da so vplivi DPN, ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, sprejemljivi. Kljub temu, da je bila pri načrtovanju posebna pozornost namenjena temu, da se kar najmanj posega na kmetijska zemljišča, se posegom na kmetijska zemljišča ni mogoče izogniti.

Šared nasadi: Izvedba je smiselna le, če gradnja HC in s tem nastali viški materiala časovno sovpadajo s potrebami sanacije trajnih nasadov. Lokacija Šared nasadi je bila v osnutek DPN umeščena na podlagi opazovanja sanacije in nadvišanja sosednjih zemljišč (severno od predvidene lokacije Šared nasadi). Na podlagi opazovanja sanacije nadvišanja sosednjih zemljišč, je bila lokacija uvrščena med ustrezne lokacije za vnos materiala viškov materiala viškov v tla.

Zato je lokacija Šared nasadi predvidena kot dodatna lokacija, ki se vključi v DPN, a se uporabi le v primeru časovne usklajenosti gradnje HC in sanacije trajnih nasadov na tem območju. Vnos viškov zemeljskega izkopa bi se izvedel v primeru potrebe sanacije trajnih nasadov in ob predhodnem soglasju lastnika. Treba bo skleniti sporazum med investitorjem, lastnikom zemljišča in upravljavcem vinograda o načinu in terminskem planu izvedbe. V kolikor bo sporazum sklenjen, se uskladi tudi tip zemljine, ki se vgradi tik pod površjem in zagotavljanje zadrževanja vode: izdelava se načrt, ki bo upošteval vse specifične terena, tipa tal in pogoje za uspevanje vinske trte. Res je, da je pri načrtu ponovne

vzpostavitev vinogradov treba vzpostaviti ustrezno globino aktivnega dela tal, ki bo presegala 60 cm.

Zasipavanja te lokacije se lahko izvede najhitreje v 8 mesecih, kar bo možno uskladiti, ko bo izbran izvajalec.

Povišanje nivoja zemljišča za 6–8 m ne predstavlja tolikšne spremembe v mikroklimi, da bi bila povečana verjetnost nastanka pozebe.

2. Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS, Dunajska 58, Ljubljana, elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (921)

Predvidena trasa HC poteka v velikem delu po kmetijskih zemljiščih, ki so tudi v lasti RS in upravljanju Sklada KZG RS. Gre tudi za vinogradniško območje in s predvidenim potekom HC bi bilo potrebno izkrčiti posamezne trajne nasade. Glede na specifičnost območja je zelo težko, v celoti pa nemogoče, nadomestiti izgubljene lokacije.

Težavo predstavljajo tudi izbrane lokacije za deponijo izkopanega materiala, ki so predvidene tudi na površinah, ki se že uporabljajo v kmetijske namene. Nekatere so celo zasajene s trajnimi nasadi.

Med navedene sodi lokacija Baredi 1, na delu katere je zasajen trajni nasad, s katerim je zakupnik vključen v ekološko pridelavo, ter lokacija Šared nasadi, kjer gre za večje površine vinogradov, katerih odstranitev bi pomenila večjo škodo, navoz zemljine in vzpostavitev novega nasada pa bi bili dolgotrajni in verjetno ne optimalni.

Pričakujemo, da bi izbrana lokacija za deponijo omogočila navažanje materiala na območja, ki se trenutno ne uporabljajo v kmetijske namene, so zaraščena ali kako drugače degradirana in bi po zaključku navažanj bila primerna za kmetijsko obdelavo. Navedeno bi predstavljajo dodano vrednost kmetijstvu in prostoru.

Stališče 2:

Pripomba se v čim večji možni meri upošteva.

Na podlagi pripombe je pripravljavec DPN zaprosil Sklad stavbnih zemljišč in gozdov za posredovanje podatkov o lokacijah primernih zemljišč, ki bi se v sklopu projekta gradnje HC lahko uporabile za odlaganje viškov materiala. Sklad je v dopisu št. 4780-84/2016-4-SOR z dne 23. 2. 2017 predlagal naslednje potencialne možne lokacije:

- 1. Parc. št. 4188, 4187, 4186/1, 4162/1, 5250/1, 5252, 5253, 5254, 5256/2, 5248, 5249, 5237, 5238 in 5239 k.o. Cetore v skupni površini cca 4,7 ha;**
- 2. Parc. št. 3344/1, 3579/1, 3578/1, 3578/2, 3570/1, 3570/2, 3576, 3575, 3577 k.o. Cetore v skupni površini cca 4,1 ha;**
- 3. Parc. št. 1630/1, 3266/1, 3262/2, 3262/3, 3263/3 in 3263/4 k.o. Semedela v skupni površini cca 0,9 ha;**
- 4. Parc. št. 1707/50, 1707/124, 1707/107, 1707/106, 1707/105, 1707/104, 1707/103, 1707/51, 1707/49, 1707/52, 1707/102, 1707/99, 1707/97, 1707/96, 1707/95, 1707/54 in 1707/55, vsa k.o. Kubed (neaktivni kamnolom za katerega je podeljena koncesija);**
- 5. Parc. št. 3203, 3204 in 3206 k.o. Semedela in parc. št. 42/1, 43/1, 57 in 173 k.o. Gažon;**
- 6. Parc. št. 3316/1 k.o. Semedela;**
- 7. Parc. št. 403, 405 in 406, k.o. Šmarje.**

Lokacije so bile v nadaljevanju analizirane, preverjena je bila namenska in dejanska raba zemljišč, okoljske omejitve ter dostopnosti in možnosti izvedbe (Pregled lokacij za vnos viškov zemljine v tla po predlogu Sklada kmetijskih zemljišč, DPN HC Koper–Dragonja, PNZ d.o.o., št. projekta: 11-0445, julij 2017). Kot primerna za eventualno nadaljnjo analizo se je

izkazala lokacija 4 – Kamnolom Griža, za katero je bila izdelana idejna zasnova »Dodatna lokacija odlaganja viškov materialov Kamnolom Griža – podlaga za zavarovanje prostora« (PNZ d.o.o., št. proj. 11-0445, januar 2018) ter za katero je bilo v letu 2018 sprejeto in objavljeno ločeno stališče do predloga z javne razgrnitve (MOP št. 350-08-42/2005-MOP/1066, z dne 5. 6. 2018), s katerim je predvidena vključitev te lokacije v predlog DPN.

Pojasnila v zvezi z lokacijami Baredi 1 in Šared nasadi so v nadaljevanju.

Lokacija Baredi 1: Na površini lokacije odlaganja viškov Baredi 1 je predvidena ponovna vzpostavitev sedanje rabe na območju lokacije. Res je, da je začasni izpad pridelave ob urejanju lokacije viškov zemeljskih izkopov lahko za posameznike pereč, zato se bodo ti problemi reševali na individualni ravni v sklopu urejanja premoženjsko pravnih zadev po sprejetju uredbe o DPN.

Lokacija Šared nasadi: je predvidena kot dodatna lokacija, ki se vključi v DPN, a se uporabi le v primeru časovne usklajenosti gradnje HC in sanacije trajnih nasadov na tem območju. Kot dodatna lokacija za odlaganje viškov zemeljskega izkopa je bila uvrščena na osnovi informacij, da bi takšno reševanje bodoče obnove vinogradov lahko bilo v interesu uporabnika zemljišča. Predhodno bo potrebno skleniti sporazum (med investitorjem HC, lastnikom zemljišča in upravljavcem vinograda) o načinu in terminskem planu izvedbe.

3. Patrik Pribac, Baredi 23, Koper, elektronska pošta z dne 21. 11. 2016 (951)

Sem gospodar kmetijskega gospodarstva Dodič na Baredih (KMG MID: 100959843).

Moja kmetija obsega 8,3 ha kmetijskega zemljišča, od tega 6,5 ha vinograda, vse na Baredih okoli hiše mojega prebivanja.

Iz javnih sredstev sem te dni izvedel, da se namerava viške izkopanega materiala na trasi HC Koper–Dragonja voziti tudi na tako imenovano deponijo Baredi 2.

Ko sem si to ogledal na karti sem na strašno presenečenje ugotovil, da je to pravzaprav na naših mladih vinogradih.

Presenečen sem bil, da se odpadni material vozi v hrib in ne v dolino kot bi morali biti logično (ne samo ekonomsko).

Še bolj pa sem bil presenečen, da se to namerava odlagati v hrib s klančino preko 30 % in seveda na mladi vinograd letnik 2012 (odgovor gospodu Kuželičkemu pod točko 4 lokacija Baredi 2, da so vinogradi na lokaciji Baredi 2b, da so v slabem stanju, stari, opuščeni in v zaraščanju je čisto zavajanje, saj je situacija ravno obratna, vinogradi so v odlični kondiciji).

Odlaganje cca 300.000 m v strm klanec je večni rizik sprožanja plazov v prihodnosti, kljub še tako strokovnemu pristopu do urejanja brežin in teras (podnebne spremembe so nepredvidljive in dogodi se lahko marsikaj), tudi v strokovnem mnenju najete podjetja Gecko pod točko primernost lokacije lepo piše, da je lokacija primerna pod pogojem, da se zagotovi stabilnost nasipa oziroma prepreči morebitno odnašanje materiala po pobočju.

V nadaljevanju piše: v primeru, da bo nasip blizu roba planote bo potrebno v nadaljnjih fazah preveriti globalno stabilnost nasipa in izvajati dodatne preiskave in dodatna vrtanja z vzemanjem vzorcev. V tem primeru pa se ne nasipa samo do roba planote ampak daleč od roba planote na največjo možno strmino na tem hribu.

Tako, da nasipavanje na strmem delu hriba, to je na parcelah 1960/2, 1963/1, 1963/2, 1964, 1965, 1966, 1970/1 in 1970/2 ostro nasprotujem in bom nasprotoval z vsemi sredstvi, predvsem iz razloga potencialne nevarnosti sprožitve plazov oziroma drsenja zemljina na spodaj ležečo mojo kmetijo.

Dodatno ugotovim, da se bo material za to deponijo in ostale deponije na Baredih dovažal po naši poti.

Iz slikovnega gradiva je razvidno, da ločite pot na tri etape, prvo etapo imenujete dostop po obstoječi javni poti.

Drugo etapo imenujete rekonstrukcija. Če mislite na rekonstrukcijo obstoječe poti vam moram povedati, da je to služnostna pot za naše posestvo, katero je s soglasjem takratna kmetijska skupnost Izola, izgradil moj oče na lastne stroške in jo preko 30 let tudi vzdržujemo mi na lastne stroške, tako da drugi ne dostopajo na to pot.

V primeru, da jo boste uporabili pričakujem, da po koncu uporabe pot ne postane javna.

Etapa, ki jo imenujete novo gradnja poteka praktično ves čas do deponije Baredi 2b po našem posestvu delno lastniškim, delno v najemu. Za to etapo vsekakor pričakujem, da se po koncu uporabe revitalizira, saj ne bomo dovolil, da se po sredini posestva odpre nova javna pot, saj tudi ni nobene potrebe okoliški ljudje imajo stare uhojene poti.

Tako, da ne nasipavati na robu planote, kaj šele na strmino, kar veleva vsaka normalna kmečka pamet in posege v naravo z novo gradnjo poti na koncu uporabe sanirati.

Stališče 3:

Izdelane predhodne geološke analize in izračuni, ki temeljijo na do sedaj opravljenih preiskavah lokacije odlagališča Baredi 2b, kažejo, da se lahko zagotovi stabilnost odlagališča ob upoštevanju ukrepov navedenih v geološko-geotehniškem poročilu za IDP za lokacije viškov zemeljskega izkopa, ki bo nastal ob gradnji HC Koper–Dragonja (Gecko d.o.o., 2016).

Med načrtene ukrepe se šteje tudi vzpostavitev in redno izvajanje monitoringa, s katerim se lahko pravočasno zazna morebitne nestabilnosti in se jih po potrebi sanira. V nadaljnjih fazah projektiranja bodo izvedene tudi dodatne preiskave tal, s katerimi bo pridobljenih še več bolj natančnih podatkov obstoječega terena. Za nadaljnje faze projektiranja je predlagana tudi izvedba preiskav vgradljivosti materiala, s katerimi bi se pridobile njegove geomehanske karakteristike in se jih uporabile za bolj natančne izračune in analize stabilnosti odlagališča.

Predvideno je, da se po zaključku nasipavanja in končanju ureditve lokacije novozgrajena cesta rekultivira, v delu, kjer je zdaj v zasebni lasti, pa se lahko vrne v uporabo lastniku.

Na območju predvidene lokacije vnosa viškov izkopov, Baredi 2, predstavljajo po podatkih dejanske rabe (KMGP, 2016) obdelovalna kmetijska zemljišča le manjši del (večji del 5,8 ha velike površine zavzemajo travniki, na območju je 0,43 ha vinogradov ter slabih 7 arov velik nasad oljk). Lokacije za vnos viškov so zasnovane tako, da bodo ohranjena obdelovalna kmetijska zemljišča vsaj v enaki površini kot do zdaj. Celo več, na površini deponije Baredi 2 je predvideno povečanje kmetijskih zemljišč za več kot 1 ha. Po podatkih pridobljenih iz MKGP (junij 2016) ima kmetijsko gospodarstvo v lasti g. Pribca (KMG MID 100959843) na območju lokacije Baredi 2b vinograd na površini 0,3 ha.

Čeprav bo vzpostavitev lokacije Baredi 2 predstavljalo večletni izpad pridelovalnih površin, je po končanju del predvidena ponovna zasaditev površin, izpad dohodka pa bo ustrezno povrnila odškodnina.



Slika 14: Območje Baredi 2b in zemljišča v lasti KMG MID 100959843 (modra linija).

4. Miran Korenika, Korte, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 4.1 Zakaj se načrtuje dve črpalki na tako kratki razdalji?

Stališče 4.1:

Pripomba se upošteva.

Na podlagi vseh pripomb in predlogov z javne razgrnitve se v predlog DPN vključi le en obojestranski spremljajoči objekt, in sicer na lokaciji Bandel, kjer je bil načrtovan že v fazi študije variant.

Glej tudi stališče 1.2 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 4.2 Zakaj niso namesto odlagališč za viške materialov narejene zaježitve za vodo za namakanje kmetijskih zemljišč?

Stališče 4.2:

Pripomba se ne upošteva.

Glej stališče 2.5 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 4.3 Teras se ne bodo zarasle, na Baredih nikoli ni nič uspevalo, kar pove že ime (?).

Stališče 4.3:

Na območju predvidene lokacije – Baredi 1 za vnos viškov izkopov po podatkih dejanske rabe (KMGP, 2016) prevladujejo kmetijska zemljišča (12.50 ha), od tega 10,17 ha obdelovalnih zemljišč v pretežni rabi trajnih nasadov, preostalo so travniki. Načrtuje se ponovna vzpostavitev kmetijskih zemljišč, ki omogoča ohranitev večine dosedanjih kmetijskih površin (ponovno vzpostavljenih bo 11,41 ha). Po izvedbi ureditev se bo tako območje kmetijskih zemljišč nekoliko zmanjšalo, vendar bo na celotni površini teh kmetijskih zemljišč možna ureditev

obdelovalnih zemljišč. Lokacija za vnos viškov Baredi 1 je zasnovana tako, zdaj (+1,24 ha).

Na območju predvidene lokacije vnosa viškov izkopov Baredi 2 predstavljajo po podatkih dejanske rabe (MKGP, 2016) obdelovalna kmetijska zemljišča le manjši del (večji del 5,8 ha velike površine zavzemajo travniki, na območju je 0,43 ha vinogradov ter slabih 7 arov velik nasad oljk). Lokacije za vnos viškov so zasnovane tako, da bodo ohranjena obdelovalna kmetijska zemljišča vsaj v enaki površini kot do zdaj. Celo več, na površini deponije Baredi 2 je predvideno povečanje kmetijskih zemljišč za več kot 1 ha.

5. Aleksander Rot, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 5.1 Kmetje ne morejo kmetovati brez vode, zato naj se na lokacijah za odlaganje viškov izkopenega materiala omogoči črpanje vode za namakanje.

Stališče 5.1:

Glej stališče 2.5. v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 5.2 Naj se ne načrtujejo samo tehnične rešitve, ampak naj se s projekti prispeva k turistični prepoznavnosti. (Kot npr. njegov projekt vodni in gozdni park Vinjole na Maliji).

Stališče 5.2:

Sestavni del strokovnih podlag za DPN je tudi načrt krajinske arhitekture, določeni bodo pogoji tudi za oblikovanje posameznih objektov, kjer ti posegajo npr. na območje kulturne dediščine, pozorno se oblikuje vidno izpostavljene dele trase, npr. portale predorov, galerije, prehode za živali ipd. Pri načrtovanju protihrupnih ograj se posebna pozornost posveča odpiranju vedut na zanimiva območja z uporabo transparentnih vložkov oz. oken.

IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami

Splošno pojasnilo

Sprejeta Uredba o DPN je tista pravna podlaga, ki omogoča, da se začnejo izvajati premoženjskopravne aktivnosti v okviru priprav na gradnjo. Postopki urejanja premoženjskopravnih razmerij za pridobitev nepremičnin, ki so potrebne za realizacijo Uredbe o DPN, s katero je izkazana javna korist, se vodijo v skladu z veljavnimi predpisi (ZUreP-2, ZUPUDPP).

Postopek se začne z odmero potrebnih zemljišč in v nadaljevanju cenitvami. Lastniki nepremičnin so v postopek vabljeni, seznanjeni z mejami posega, prav tako so obveščeni o ogledu nepremičnine zaradi cenitve, ki jih izvajajo sodno zapriseženi cenilci in ocenjevalci nepremičnin. Za namene sklenitve pogodbe za odkup nepremičnine ali pridobitev pravic na nepremičnini (služnost, ipd) posreduje investitor lastniku ponudbo, ki se pripravi na podlagi ocenjene vrednosti nepremičnine ter ocenjenih nadomestil za škodo (vrste nadomestil so določene z zakonom). Pogodba se pripravi za vsakega lastnika ali za vse solastnike ali skupne lastnike iste nepremičnine. Če lastnik namesto odškodnine želi enakovredno nadomestno kmetijsko zemljišče, se le to lahko pridobi na prostem trgu ali ob sodelovanju Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov RS, če so na razpolago zemljišča, ki niso v zakupu, oziroma obstoja možnost predčasnega prenehanja zakupne pogodbe. Če v roku 30 dni od vročitve ponudbe pogodba za odkup nepremičnine ni sklenjena, lahko država na predlog investitorja vloži predlog za razlastitev. V tem primeru o odškodnini odloča pristojno sodišče.

Za gradnjo je treba pridobiti gradbeno dovoljenje in izkazati pravico graditi. Po ZUPUDPP in ZGO, se v primerih, da določeni postopki niso zaključeni (kot npr. zapuščinski postopki, denacionalizacije) kot dokazilo o pravici graditi štejejo tudi druga dokazila. Postopki za pridobitev lastninske pravice ali služnosti v javno korist se v navedenih primerih izvedejo po dokončanju predhodnih postopkov, torej ko je urejeno lastniško stanje nepremičnin. Pri hitrejšem reševanju neurejenega lastniškega stanja je potrebno sodelovanje dedičev, pri neznanih lastnikih premoženja, pa tudi drugih oseb in institucij, ki lahko s koristnimi informacijami in zakonskimi postopki pripomorejo k rešitvi.

Po sprejetju DPN se začnejo postopki odkupov nepremičnin, prioriteto stanovanjskih stavb, ki so predvidene za rušenje. Tako da imajo lastniki teh stavb na voljo čim več časa za pridobitev nadomestnih nepremičnin in preselitev. Rok izselitve in predaje odkupljenega objekta bo dogovorjen v pogodbi in bo prilagojen terminskemu planu gradnje. Izbira nadomestnih lokacij je stvar dogovora med posameznim lastnikom objekta in investitorjem. Nadomestno lokacijo v prvi vrsti izbere lastnik sam, upoštevajoč razpoložljive finančne okvire (odškodnina za objekt se določi na podlagi cenitve) ter prostorske možnosti (gradnja nadomestnih objektov je možna le na območjih, kjer prostorski plani občin to omogočajo). Možen je tudi nakup že obstoječe nepremičnine, ki se ponuja na trgu in ustreza lastniku. V kolikor v tem trenutku na nepremičninskem trgu, ki zajema območje tangirane občine, ni na razpolago nobene lokacije ali ustrezne nepremičnine, se iskanje nadomestnih lokacij razširi na sosednja območja. Se pa nepremičninski trg nenehno spreminja, tako da stanje v tem trenutku ne pomeni, da je nepremičninski trg na tem območju popolnoma zaprt in ni možnosti za pridobitev nadomestnih nepremičnin.

V. Drugi predlogi in pripombe

1. Zvezdana Djekič (plaz Guci), pripomba z dne 11. 11. 2016 (895)

Kot prioriteta s strani države menim, da je priprava sredstev za poplave 2010 v državni proračun (sanacija elementarnih nesreč) plaz Guci (od 2008, poplave 2010).

13. člen Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Ur. list RS 51/2006 z dne 18. 5. 2006) je vsaka fizična in pravna oseba v skladu z zakonom odgovorna za izvajanje ukrepov varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Morebitna priloga: 29. 2. 2016 DZ odgovor g. Ministrice za okolje in prostor, na poslansko vprašanje (16. Seja)

Stališče 1:

Pripomba se ne nanaša na DPN, izraženo je mnenje.

2. Janez Sterle, Seča, občan Pirana, elektronska pošta za Dars od KS Lucija z dne 9. 11. 2016 (pripombo prejel in posredoval DARS)

Pozdravljena Sanja

Hvala za poslano in čestitam. Odkar si ti na KS Lucija sistem pretoka informacij dobro deluje. Tudi na oglasni tabli v pritličju stavbe so pomembni info prikazane predvsem za starejše občane, ki ne znajo uporabljati web strani. Tudi info o javni razpravi HC tranzitni avtoceste Istra na trasi Koper–Šmarje–Dragonja je tokrat bila dobra, kar je bilo vidno iz nabito polne dvorane Avditorija občanov, ki so dokaj konstruktivno sodelovali pri razpravi.

V vezi info obalne ceste HC Jagodke–Valeta–Lucija pa je večina občanov včeraj izrazila nezadovoljstvo s sistemom informiranja o odseku te obalne ceste. Večina krajanov KS Lucija ne pozna te problematike in ni imela možnost konstruktivno sodelovati. Dostop do info so takrat imeli le uradniki in svetniki. Včeraj smo zahtevali kvalitetno predstavitev gradnje tega odseka obalne ceste.

Eden od včerajšnjih uradnikov za omizjem (G. Podobnik?) se je skliceval na študijo o bodoči gostoti prometa na Obali. Medtem ko bo tranzitni promet v smeri hrvaške Istre sigurno rasel, pa je verodostojnost podatkov te študije za promet v smeri Portorož/Piran zelo vprašljiva. Načrtovanje celostnega prometa in umestitev te ceste v OPN ali pa DPK sloni na podatkih gospodarske strategije občine (nekdanji družbeni plani), kjer turistična strategija občine prednjači.

V turistični strategiji občine je navedena RAST gradenj hotelskih posteljnih kapacitet in dopolnilnih vsebin za celoletno poslovanje in posledično rast tur. Finančnega prometa ter povečanega števila gostov. Te številke so se uporabile kot vhodni podatki pri izdelavi študije o gostoti bodočega prometa na slov. obali.

Ta tur. Strategija je le papirnati dokument Občine, ki se NE ujema z realnim stanjem na terenu. Namesto gradnje novih hotelskih kapacitet, so se na podlagi »nepremičninske logike pohlepa« obstoječe namestitvene kapacitete v priobalnem pasu občine pretvarjale v weekend stanovanja. Hoteli in lokali pa se razprodajajo novim lastnikom nekdanjih južnih bratskih republik Balkana.

Število hotelskih kapacitet so se v resnici zmanjševale. Študija o gostoti prometa na Obali je izdelana na napačnih vhodnih podatkih, na kar sem opozoril g. Podobnika.

Info, ki nam ga je včeraj podal predstavnik DARSa, je razvidno, da bo gradnja nove tranzitne avtoceste Koper–Dragonja gotova šele čez 15 (20) let.

Obalna HC hitra cesta pa je tik pred pričetkom gradnje. Kaj bo s prometnimi zamaški, ki se bodo 10 let pojavljali na južnem delu Lucije in ob ozkem »kanjonu« Sečna »na Klancu« pa pomeni katastrofo za lokalno populacijo, dokler ne bo zgrajena transitna cesta Koper–Šmarje–Dragonja.

Lep pozdrav, Janez Sterle – Seča CI.

Stališče 2:

Izraženo je mnenje.

Za potrebe izdelave predloga DPN se izdeluje nova prometna študija, ki bo temeljila na novem štetju prometa in na ostalih novih izhodiščih (socio-ekonomski podatki itd.).

3. Drago del Fabro, Bertoki, Sermin 4, elektronska pošta z dne 18. 11. 2016 (929)

Spodaj podpisani, krajan Bertokov, Drago Del Fabro, s stalnim prebivališčem v Bertokih, Sermin 4, Koper, se uradno obračam na vas, da mi odgovorite na strategijo in vse aktivnosti povezane s cestnim odsekom Koper–Dragonja.

Dober teden dni pred javno obravnavo DPN, ki je potekala v Kopru 8. Novembra 2016, sem bil preko sosedov obveščen, da bo trasa potekala tudi preko mojih parcel, moje stanovanjske hiše in mojega gospodarskega objekta v Bertokih.

Kot lastnika, me do danes, ni uradno nihče obvestil o nameri, kaj šele povabil k razpravi.

Pred slabima dvema letoma (2014) sem se udeležil razprave o kolesarski stezi in dovozni cesti do naših parcel in hiš (Sermin 1 do 6). Razprava je potekala v prostorih KS Bertokih, prisoten je bil tudi predstavnik, tako občine, kot države, med udeleženci je bil tudi eden izmed poslancev parlamenta. Na sestanku sem osebno jasno izpostavil negotovo situacijo na območju, nakar mi je bilo jasno razloženo, da na območju (Sermin 1 do 6) ni predvidenih nikakršnih infrastrukturnih sprememb.

Celotno območje, v katerega sodi tudi moja stanovanjska hiša (Sermin 4), je bilo do konca 80h let zelena, elitna, predmestna lokacija. Ob hiši je potekalo urejeno dvorišče, razmejitveni zidek, palme in urejen vrt, magistralna cesta (umaknjena od stanovanjskih hiš) se je vila skozi topolov drevored.

Sedaj je ta soseska odrezana in stisnjena med transportna vozlišča (avtocesta, magistralka, kolesarska steza, železnica) in kot taka bivanjsko degradirana. Vse obljube o začasnosti, kasnejši ureditvi, ozelenitvi, kanalizaciji, javni razsvetljavi, pločnikih, varnih dovozih...so do danes neizpolnjene.

Ker prošnje ostajajo neuslišane, zahtevam konkreten odgovor, kaj in kdaj se na dotičnem območju načrtuje in kakšne posledice so možne, za nas (mene) lastnike, stanovalce.

Odgovor pričakujem preko navadne ali e-pošte: dragdrago@gmail.com

Stališče 3:

Glej splošno pojasnilo v poglavju IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami.

V razgrnjenem osnutku DPN je objekt Sermin 4 predviden za rušenje. Na priključku so v nadaljnjih fazah načrtovane dodatne optimizacije, zato bodo natančnejše rešitve preverjene v fazi priprave strokovnih podlag za DPN.



Slika 15: Izsek iz ureditvene situacije iz razgrnjenega osnutka DPN za HC Koper–Dragonja

Stališča do pripomb se skladno z veljavno zakonodajo podajo v skupnem gradivu, ki obravnava vse pripombe in predloge, podane v času javne razgrnitve. Stališča se posredujejo občini in objavijo na spletnih straneh pripravljavca DPN (MOP).

4. Darja del Fabro, Cesta Petra Majdiča 3, Domžale, dopis z dne 19. 11. 2016 (930)

Spodaj navedena Darja Del Fabro, s stalnim prebivališčem v Cesta Petra Majdiča 3 v Domžalah, se uradno obračam na Vas, da mi odgovorite na strategijo poteka cestnega odseka Koper–Dragonja.

Dober teden dni pred javno obravnavo DPN, ki je potekal tudi v Kopru 8. novembra 2016, sem bila prvič obveščena prek telefona, da bo trasa potekala tudi prek družinskih parcel oziroma tudi prek mojih v Bertokih. Spet sem se spomnila gradnje hitre ceste (1988), kjer sem kot otrok živela tam in nemočno opazovala spremembo iz prijetne okolice, poznano tudi »pri Bazilju« v milo rečeno »geto« in groba separacija od ostale vasi Bertoki. Gradnja je bila izredno hrupna, prašna, blatna in spominjam se poti v šolo Prade prek meni strah vzbujajočega lesenega mostu. Omenjeni dom in parcel sta bila takrat lastnika moja, sedaj že pokojna, stara starša. Za ves požrtvovalni prisluh razvoju gradnje hitre ceste, smo prejeli za nagrado »betonski zid« v razlagi proti-hrupnost. Od takrat nismo več obedovali pod hišo od zunaj, saj je hrup bil neznosen.

In mineva tretja dekada, ko pride tu pa tam dan z novico »rušili oziroma gradili bomo«. Verjemite mi, najmanjši občutek, ki pri tem preveva tiste, ki tam želimo ustvarjati pa je nelagodje, degradacijska nesigurnost.

Pred štirimi leti sem podedovala na tem mestu parcele v Bertokih številka 656/5, 605/2 in 656/7 – vse imajo k.o. 2604. Želim nadaljevati z družinsko tradicijo in po vzoru trajnostnega razvoja bi želela biti skrben gospodar.

Udeležila sem se javne obravnave v Kopru 8. novembra 2016. Veliko je nejasnosti in vprašanj.

Prosim, da mi jasno opredelite strategijo in časovni okvir glede izgradnje hitrega odseka. Zanima me zgolj tisto področje, ki poteka prek mojih parcel oziroma kakšne bodo posledice. Zahtevam, da se pravično obravnava omenjeno zadevo. Zapisujem, nočem, da se me obravnava kot drugorazredno državljanko in ta del Bertokov kot »geto«. Sama (s primarno družino) želimo pustiti čisto okolje.

Odgovor pričakujem na elektronski naslov (ddelfabro@gmail.com).

V naprej se zahvaljujem za ažurnost in razumevanje.

Stališče 4:

Stališča do pripomb se skladno z veljavno zakonodajo podajo v skupnem gradivu, ki obravnava vse pripombe in predloge, podane v času javne razgrnitve. Stališča se posredujejo občini in objavijo na spletnih straneh pripravljavca DPN.

Načrtovane ureditve potekajo le čez zemljišče s parc. št. 656/7, k.o. Bertoki (2604). Na zemljišču je načrtovana regulacija jarka.

Glej tudi splošno pojasnilo v poglavju IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami.



Slika 16: Izsek iz ureditvene situacije HC na območju zemljišč s parc. št. 656/5, 605/2 in 656/7, k.o. Bertoki

5. MOK, Krajevna skupnost Bertoki, zapisnik zbora krajanov z dne 7. 5. 2009 ob 18:00 uri v prostorih KS Bertoki št. 172-2009 z dne 8. 5. 2009 (941)

Ob 18. uri zbor krajanov še ni bil sklepčen, zato je predsednik sveta KS Bertoki g. Matjaž Kozlovič počakal še 30 minut (upoštevajoč 44. člen Statuta KS Bertoki po katerem bo Zbor krajanov pravnomočno zasedal, če je na njem prisotnih najmanj 5 % volilcev). Dal je v podpis listo prisotnosti. Ob 18.30 uri je bilo ugotovljeno, da je zbor krajanov sklepčen, in g. M. Kozlovič je pozdravil vse prisotne, še posebej goste, poslanca v Državnem zboru dr. Luko Jurija in Marjana Križmana ter odvetnika CIBS Petra Kosa. Zaradi prisotnosti gostov pri nekaterih točkah dnevnega reda je zaprosil za spremenjen vrstni red obravnave, in sicer:

1. Problematika izgradnje nadomestnega bencinskega servisa v Bertokih

2. Finančno poročilo za leto 2008 in plan za leto 2009

3. Razno

Nato je predsednik sveta predlagal izvolitev delovnega predsedstva in prosil za predloge. Nevijo Jurinčič je predlagal g. Branka Turka, Matjaža Sinčiča in Martina Muženiča. Predlagani člani so bili tudi solgasno potrjeni, za predsednika delovnega predsedstva pa je bil soglasno izvoljen g. Branko Turk. Predsednik sveta g. Kozlovič je prosil delovno predsedstvo, da prične z vodenjem zbora krajanov. Predsednik delovnega predsedstva g. Branko Turk je na začetku pozdravil prisotne ter predlagal potrditev zgornjega dnevnega reda.

Predsednik delovnega predsedstva je prisotne vprašal za pripombe na predlagani dnevni red in ker pripomb ni bilo, je zbor dnevni red soglasno potrdil.

Za zapisnik je predlagana Neda Božič, za overitev zapisnika pa Breda Odeb in Majda Škerjanc. Tudi ta predlog je soglasno sprejet.

Ad 1): Predsednik delovnega predsedstva je nato dal besedo predstavniku Civilne iniciative proti izgradnji bencinskega servisa (BS) Bertoki (CIBS) in članu Sveta KS Bertoki, Martinu Muženiču. Ta je povedal, da je hotela CIBS po štiriletnih prizadevanjih proti izgradnji nezaželenega objekta, v gosto naseljenem območju, naše krajanse seznaniti z zadnjimi aktivnostmi CIBS in KS Bertoki v smeri preprečitve izgradnje nadomestnega BS. Muženič je krajanom povedal, da so na zbor krajanov povabili tudi ministra za promet, dr. Patricka Vlačiča, kajti tako bi lahko soočili vse argumente in ministra osebno, neposredno seznanili s težavami, ki bi jih krajan Bertokov morali trpeti ob morebitni izgradnji BS. Minister dr. Patrick Vlačič se je opravičil in se zbora krajanov zaradi obveznosti ni mogel udeležiti, kljub temu je minister ponovno poudaril, da je že na »poslanskem večeru« marca 2009 v Kopru, javno povedal, da osebno ni naklonjen načrtovani izgradnji nadomestnega BS v Bertokih, ker je ta za predvideno lokacijo prevelik in bi bil za okolje in krajanse preveč obremenjujoč, zaradi česar se nadomestnega BS ne bo gradilo. Zatem je Martin Muženič dal besedo dr. Luki Juriju, ki je povedal, da sta s poslancem Marjanom Križmanom bila vmesni člen med ministrstvom in KS oz. CIBS-om v tej zadevi že od vsega začetka njihovega poslanskega mandata. Dr. Juri je povedal, da bo potrebno doseči spremembo lokacijskega načrta, ki predvideva izgradnjo predmetnega BS. Nadalje je povedal, da lahko nastopijo težave, če investitor OMV ne bo hotel odstopiti od projekta. Dr. Juri je še dejal, da se obvezuje, če bo to potrebno, da bo skupaj s predstavniki Ministrstva za promet in najbrž tudi z novim vodstvom DARS-a, vzpostavil stik z vodstvom OMV-ja, in jih tako poskušal odvrniti od gradnje načrtovanega BS.

- Martin Muženič se je nato Dr. Juriju zahvalil, ter prisotne krajanse vprašal ali ima kdo kakšno vprašanje za poslanca Jurija ali Križmana.

- Luša Marija v zvezi z BS pove, da so na razdalji 10 km že tri bencinski servisi, zaradi česar ni več potrebe po dodatnih bencinskih servisih, še posebej ne takih, v gosto naseljenih območjih, kot bi bil ta v Bertokih. Na polovici poti od Postojne do Ljubljane pa sta samo dva. Vsi prisotni krajanse so se s takimi ugotovitvami strinjali, in tako izrazili svoja stališča, da nadomestni BS v Bertokih ni potreben.

Na zgornje vprašanje oz. ugotovitve je Dr. Juri ponovno izkazal svoje strinjanje s krajanse Bertokov in jim ponovno zagotovil podporo pri preprečitvi izgradnje BS. Ker drugih vprašanj ni bilo, je dr. Juri zaradi drugih obveznosti zbor napustil.

- Martin Muženič je zatem dal besedo poslancu Marjanu Križmanu, ki je povedal, da je kandidiral in bil izvoljen za poslanca v Državni zbor ravno v bertoškem volilnem okraju, in da je bila ena od njegovih predvolilnih obljub ravno ta, da nadomestnega BS v Bertokih na predvideni lokaciji ne bo. Krajanom je še povedal, da ima v prostorih KS Bertoki, v sejni sobi, tudi svojo poslansko pisarno, kjer ga lahko vsak prvi ponedeljek v mesecu ljudje kontaktirajo in ga seznajajo s težavami, ki jih tarejo. Povedal je še, da se krajanse lahko najavijo v tajništvo KS, ter se obenem zahvalil tajnici Nedi Božič za pomoč in posredovanje. Zatem je vprašal, če ima kdo še kakšno vprašanje, ker bo moral zaradi drugih obvez kmalu oditi.

- Član sveta KS ter član Koordinacijskega odbora za čisto okolje Nevijo Jurinčič je vprašal, če je pripravljen kaj storiti tudi v zadevi Kemiplas. Povedal je, da je celo zadevo prevzela MOK oz. odvetnik Franci Matoz, kot Koordinacijski odbor pa bi radi tudi sami še pomagali. Prosi poslanca naj se zavzame pri Ministrstvu za okolje in prostor, da se tovarna postavi pod drobnogled, saj je pred pridobitvijo IPPC dovoljenja. Zatem je predlagal zboru krajanov naj se sprejme sklep po katerem bi lahko poslanec Marjan Križman sprožil poslansko vprašanje v Državnem zboru, in sicer ministru dr. Karlu Erjavcu.

Po krajši razpravi je zbor krajanov sprejel naslednji sklep:

Zbor krajanov KS Bertoki prosi poslanca Marjana Križmana, da v Državnem zboru Republike Slovenije ministru za okolje in prostor, g. Karlu Erjavcu postavi poslansko vprašanje z naslednjo vsebino: Kakšno je stališče MOP kot takega, do nadaljnjega obratovanja tovarne Kemiplas? Ter, kako se namerava MOP v bodoče vključiti in prisluhniti dolgoletnim prizadevanjem krajanov, da se tovarno Kemiplas trajno odstrani iz sedanje lokacije, oziroma da se tovarni prepreči nadaljnje obratovanje, in da se tamkajšnjim krajanom zagotoviti ustavno pravico do zdravega življenjskega okolja?

Poslanec Marjan Križman je še povedal da se ukvarja tudi s problematiko vaških skupnosti oz. agrarnih skupnosti na območju MOK. Če imajo krajanji probleme naj se javijo v poslanski pisarni.

- G. Edvin Bertok je postavil vprašanje, zakaj tudi Bertoki, ne bi dobili nazaj zemljo, ki je bila prej skupna na Serminu. Potrebno se je pozanimati ali je še kaj možno, nato bomo zaprosili za pomoč poslanca.

Zatem je poslanec odšel.

- Krajan Marinko Babič je vprašal, ali KS kaj razmišlja, kaj bo na mestu, kjer sedaj izgleda, da ne bo BS.

- Matjaž Kozlovič odgovori, da so predlogi krajanov dobrodošli, KS razmišlja o parku, rekreativnih površinah – npr. tenis igrišča, parkingu.

- Turk Branko opiše delovanje Civilne iniciative od konca leta 2005, ko je bila ustanovljena, do sedaj. Menjala sta se že dva ministra, upa da bo sedanji minister dr. Patrick Vlačič, ki je naš Primorec in bližje pozna problematiko, zadevo tudi zaključil. Predlagal je, naj KS skupaj z občino pripravi idejni načrt za to lokacijo.

- Martin Muženič doda, da sta se cerkev in občina končno dogovorila, cerkev je odstopila Komunalni del za izgradnjo novih parkirnih prostorov ob cerkvi. Cerkev se namera tudi širiti, župnik g. Prelec bo prišel na naslednjo sejo projekt tudi predstaviti. Zatem je dal besedo pravnemu zastopniku CIBS-a, odvetniku Petru Kosu.

- Odvetnik Peter Kos je povedal, da državni lokacijski načrt velja dokler dejansko obstaja. Samo z razveljavitvijo Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje v delu, ki se nanaša na BS Bertoki, bomo imeli zagotovilo, da nadomestnega BS-ja v Bertokih ne bo. Čeprav Dars zagotavlja da ne bodo gradili, država še naprej odkupuje zemljišča. Večina zemljišč na tej lokaciji je v lasti države in le ta še naprej formalno izvaja postopke, ki so navedeni v uredbi. Predlaga, da zbor krajanov sprejme obvezujoče sklepe, ki bi jih nato posredovali v vednost Ministru za promet, oziroma ministru dr. Patricku Vlačiču in Karlu Erjavcu. Po kratki razpravi je zbor krajanov sprejel naslednje sklepe:

1.

Prebivalci Krajevne skupnosti Bertoki kategorično zavračamo in ne želimo nameravane gradnje bencinskega servisa Bertoki iz naslednjih razlogov:

- Zaradi varovanja našega zdravja in predvsem zaradi varovanja zdravja najbolj ogrožene skupine – otrok

- Zaradi ohranitve dosedanjega izvajanja vseh dejavnosti cerkve (župnišča) v Bertokih
- Zaradi varovanja zdravega življenjskega okolja in zaradi preprečitve nadaljnega onesnaževanja in obremenjevanja našega življenjskega okolja v Bertokih s kemičnimi in drugimi strupenimi snovmi.

2.

Prebivalci Krajevne skupnosti Bertoki bomo vlagali vsa pravna sredstva za preprečitev gradnje BS Bertoki.

3.

Pozivamo RS, Ministrstvo za promet, ministra za promet, dr. Patricka Vlačiča, da predlaga spremembo uredbe o državnem lokacijskem načrtu za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. l. RS št. 79/2004) v delu, ki se nanaša na gradnjo bencinskega servisa Bertoki, na način, da se razveljavi ta del uredbe in da poda javno pravno obvezujočo izjavo, s katero Ministrstvo za promet nepreklicno odstopa od izvedbe gradnje bencinskega servisa Bertoki.

Zatem se je predsednik delovnega predsedstva Branko Turk zahvalil odvetniku za njegovo uspešno dosedanje delo. Zahvalil se je tudi MOK, ki nam spet omogoča plačilo odvetnika. Odvetnik je zatem zbor napustil.

Delo se je nadaljevalo s pripombami krajanov:

- Marinko Babič iz Ulice ob spomeniku predlaga enosmerno ureditev ulice, ker je ob pogrebih velik kaos s parkiranjem.
- G. Jančič opozori, da je potrebno na Cesto ob spomeniku postaviti znake za zmanjšano hitrost, potrebno pa je tudi urediti pločnike.
- Martin Muženič jima odgovori, da morajo krajan razumeti, da je sedaj to območje v uporabi za lokacijski načrt, ter da se bodo take in podobne stvari lahko urejale kasneje.

AD 2): Finančno poročilo za leto 2008 in plan za leto 2009

Predsednik sveta KS g. Matjaž Kozlovič je podal finančno poročilo in zaključni račun (bilanco) leta 2008, ki ga je sestavil računovodski servis Urada za finance in računovodstvo MOK. Tudi nadzorni odbor KS (v sestavi Vidovič Branko, Laura Kozlovič in Loredana Sironi), se je sestel dne 4. 5. 2009, pregledal finančno poslovanje KS in zaključni račun za leto 2008, o čemer je podal pisno poročilo (št.: 170-2009). Predsednik sveta je zatem predstavil tudi plan za leto 2009.

- K podanemu Finančnemu poročilu za leto 2008 in sicer na izkaz odprtih terjatev Voza, je podala pripombo ga. Majda Škerjanc. Prosila je za pojasnilo.
- Predsednik sveta KS Matjaž Kozlovič je pojasnil, da je 1.062 € terjatev za najemnino bivšega najemnika poslovnega prostora frizerskega salona in da o plačilu te terjatve potekajo še pogovori.

K podanemu planu za leto 2009 so bila naslednja vprašanja:

- G. Ratoša Gracijano pove, da že od leta 2005 posluša obljube (takrat ga je župan napotil na g. Igorja Hrvatina), da bo kanalizacija na Poljski poti kmalu urejena. Ne bo si urejal greznice, ker bo moral še enkrat plačati za kanalizacijo. Kdaj bo.
- Tajnica KS pove, da je v naši KS za urediti kanalizacija na Poljski poti – 5 hiš, del hiš na Markovi pri Danici Muženič – 5 hiš, hiše ob OŠ Prade. Na žalost je težko priti v proračun MOK za

razdrobljene, manjše investicije, ker občina daje prednost (evropske direktive) večjim investicijam kot so Škofije, Dekani...kjer do sedaj sploh ni bilo kanalizacije. Pove tudi, da na obljubljeni sestanek z g. Hrvatinom, ki je sedaj v.d. direktorja Komunale čakamo že dve leti. Tudi za investicijo, ki bi jo morali dokončati v II. fazi od leta 2004 naprej Markova hudournik ni denarja. KS kot vsako leto vse to daje v svoje prioritete investicij. Povedala je še, da so si morali vsi krajan KS preden so dobili kanalizacijo urediti biološke greznice, saj so nekateri čakali 30 let na kanalizacijo. Potrebno bo še potrpeti, KS pa se bo še naprej borila, da čim prej pride ta zadeva v proračun MOK.

- Oskar Grzetič iz Prad pove, da že tretje leto prosi za postavitve 1 droga z lučjo na Cesti XIII.

- Matjaž Kozlovič pove, da se vsi plani na žalost izvajajo z zamikom in je težko priti tudi do ene luči.

- G. Miran Živec iz Prad sprašuje, kdaj bo narejen kos Ceste Ivana Starca v Pradah – proti Škocjanu.

- Matjaž Kozlovič pove, da smo se dogovorili s KS Škocjan in MOK, da se pristopi k skupni rešitvi problema, ko se bo njihov večji kos cesta asfaltiral se bo uredil tudi naš krak. Do takrat bo potrebno počakati. Pove tudi, da so letos končno prišle v proračun investicije kraka Ceste med vinogradi pri Jermanu ter Pobeška cesta pri Daru. Dobili smo tudi 15.000 € za začetek urejanja večnamenskega otroškega igrišča na parceli 853 k.o. Bertoki. Kmalu bo na to temo sklican sestanek s krajan.

Ker drugih vprašanj v zvezi s to zadevo ni bilo, je predsednik delovnega predsedstva prisotne vprašal »Ali zbor krajanov sprejeme in potrdi finančno poročilo za leto 2008 in Bilanco za leto 2008 ter plan za leto 2009, tako kot je prikazano?«

Na glasovanju z dvigom rok je bil soglasno sprejeto in potrjeno Finančno poročilo za leto 2008 in Bilanca za leto 2008 ter plan za leto 2009.

AD 3): Vprašanja in pobude:

- Nevija Pečar sprašuje, kaj je z Agrario, ve, da so dali v najem prostore skladišča, kaj nameravajo. Zakaj ne naredijo samo trgovino.

- Matjaž Kozlovič odgovori, da je KS že imela več sestankov z Agrario, na katerih je KS povedala svoja stališča, da ne dovoli gradnjo pridobitnih stanovanj. Prosili smo župana MOK za zamenjavo parcel, vendar je župan odgovoril, naj se KS sama dogovori z Agrario. Predsednik KS je še povedal, da bo kmalu še en sestanek z Agrario.

- Martin Muženič v zvezi s to tematiko pove, da je svet sprejel sklep na eni od sej, da je zadnja beseda, beseda krajanov na zboru krajanov.

- Škerjanc Franc prosi, naj KS urgira pri avtopralnici Stepančič, naj ne parkirajo avtomobilov na pločniku, ker je ta namenjen pešcem. Še posebno pa je za otroke iz vrtcev nevarno hoditi po cesti. Potrebno je tudi pisno obvestiti policijsko postajo naj reši to zadevo, ker se bo prej ali slej, tam zgodila nesreča.

- Matjaž Kozlovič pove, da ima informacije, da se bo pralnica preselila v Industrijsko cono Sermin, čim bo zgrajena. Poslali bomo dopis na policijsko postajo Koper. Ko jih KS opominja je stanje nekaj dni v redu, kasneje pa je spet vse po starem.

- Krajan sprašuje, kdaj bodo tudi Prade dobile optično kabelsko TV povezavo.

- Matjaž Kozlovič odgovori, da je to verjetno odvisno od planiranja del podjetja Gratel.

- Dušan Omahen prosi za postavitve oznak za kraje po državni cesti, ker turisti, ki ne želijo kupiti vinjete vozijo po vaškem jedru in ne vedo kam.

- Luša Marija pove, da je stanja na Cesti borcev porazno, ni pločnika, ni oznak za zmanjšano hitrost, čeprav sta tu dva vrtca in šola, sedaj vozijo po njej tudi turisti, misleč, da je državna cesta, ker v križišču ni oznak. Pove tudi, da jo moti še ena stvar in sicer na novo nameščena svetlobna reklama Vina Koper na njihovem vinogradu, je zelo velika in moteča. Z večje razdalje se ne da razbrati kaj to je. Prosi KS naj urgira na Vina Koper. Z njo so se strinjali vsi krajani.

- Predsednik odgovori obema, da bomo pisali na direkcijo za ceste in tudi na MOK, kar se tiče Ceste borcev, nekaj se bo uredilo z otroškim igriščem, pa tudi v plan je že vnesena. Poslali bomo spet dopis za omejitev hitrosti, za pločnike bo potrebno počakati, dokler ne pridejo na vrsto.

- Tajnica pove, da Policijska postaja Koper uvaja preventivno delo po projektu »Mobilna policijska postaja«, tudi na področju KS. V KS Pobegi bodo začeli vsako drugo sredo v mesecu. Pred zadružnim domom, bo stala mobilna policijska postaja z 1 policistom, dva pa bosta pripravljena na biciklu. Krajani, ki ne morejo ali nočejo v Koper, lahko policistom direktno povedo svoje probleme. Ali se strinjate, da se tudi v Bertokih uvede projekt mobilne policijske postaje?

- Po kratki razpravi (iz katere je bilo razvidno, da je na našem območju precej tatvin v zadnjem času, predvsem zaradi gospodarske krize), je zbor krajanov sprejel naslednji sklep:

Pošlje se dopis na Policijsko postajo Koper s prošnjo, da se tudi pri nas uvede preventivno delo projekta mobilne policijske postaje.

Na koncu je predsednik delovnega predsedstva gospod Branko Turk pozdravil vse prisotne in se zahvalil za prisotnost in sodelovanje. Predsednik sveta, pa se je zahvalil Branku Turku za dobro vodenje zbora.

Stališče 5:

Zapisnik iz leta 2009 se ne nanaša na prostorske ureditve, načrtovane s predmetnim DPN, temveč na že sprejeti DLN za navezavo Luke Koper na AC omrežje.

6. MOK Krajevna skupnost Škofije, dopis št. 146/16 z dne 10. 11. 2016 (pripombo prejel in posredoval DARS)

Dostavljamo vam pobudo sveta KS Škofije, sprejeto s sklepom št. 243 na 20. Redni seji:

Svet KS Škofije predlaga Mestni občini Koper, da opredeli v še vedno veljavnih prostorskih aktih in v novo nastajajočem OPN območje, ki obsega sledeče parcele:

Št. 760/3, 760/5, 761/1, 761/2, 761/3, 762, 763, 1763/2, 783/2, 783/3, in 784 vse k.o. 2595 Škofije kot območje za rekreacijo in urbano zelenje.

Področje razvojno dopolnjuje sedanjo obstoječo prostorsko rabo centralnih dejavnosti (šola) in predvideno področje bodoče pozidave nad tem območjem kot »zelena pljuča« in rekreacijsko sprostitevni prostor.

Vljudno prosimo za povratno informacijo o upoštevanju in realizaciji te naše pobude.

Stališče 6:

Pripomba se ne nanaša na predmetni DPN. Pobuda je dana MOK.

7. občan MOK, elektronska pošta z dne 19. 11. 2016 (947)

7.1 Z določilo Uredbe o DLN jasno opredeliti da se zagotavlja prioriteto načrtovanju in izvedbi čimprejšnjega ločevanja tovarnega prometa za Luko Koper iz AC omrežja ter

preprečevanja iztekanja tranzitnega prometa na lokalno omrežje naselja Bertoki in mesta Koper;

Pozdravljam, v povzetku za javnost, v drugem odstavku naveden Osnovni cilj novega odseka hitre ceste Koper–Dragonja: v čim večji meri se izogniti mešanju tranzitnega in lokalnega prometa na cestnem omrežju Mestne občine Koper (MOK) in na območju samega mesta Koper, kjer se zdaj zaključí primorski avtocestni krak in je glavni tranzitni promet speljan preko mestnih vpadnic. Hkrati je namen zagotoviti ustrezno povezanost Slovenije s področjem Hrvaške Istre tako, da bo cesta istočasno omogočala tudi prometno povezavo v smeri Trst–hrvaška Istra.

Za izpolnitev tega cilja menim, da je nujno potrebno opredeliti prioritete in faznosti pri načrtovanju in izvedbi posegov na površinah v začetnem delu trase hitre ceste Koper Dragonja, kjer DLN za HC poseže na območje (glej 51. člen predmetne Uredbe o DLN KP Dragonja) v dva pomembna akta: Uredbo o LN za AC na odseku Klanec–Srmin (Ur. list RS, št. 51/99, 110/2-ZUreP-1 in 33/071 – ZPNačrt) in Uredbo o DLN za navezavo luke Koper na AC omrežje (Ur. list RS, št. 79/04, 109/04 in 33/071 – ZPNart) in Uredbo o DLN za navezavo luke Koper na AC omrežje (Ur. list RS, št. 79/04, 109/04 in 33/071-ZPNart). Glede na to, da jih na svojih površinah predmetni DLN v besednem delu razveljavlja, jih v grafičnih prikazih nedosledno prikazuje (ohranja in/ali opušča). Prav v in ob naselju Bertoki in na južnih in vzhodnih lokalnih prometnicah mesta Koper, zaradi prepletanja in množenja tranzitnega prometa, prihaja do nevzdržnih prometnih, varnostnih in ekoloških razmer. V območju naselja Bertoki, paralelno s HC Bivje–Koper, ni nobene državne neplačljive prometnice in se tranzitni čezdržavni turistični promet zliva na lokalne (vaške) prometnice. Zaradi še neizvedene serminske vpadnice, kot direktne povezave AC omrežja Slovenije z Luko Koper se turističnim zamaškom pridruži še tovarni.

Ocenjujemo, da je za razrešitev navedene problematike, poleg dodajanja prometnih pasov, s čemer se DLN v območju Bertokov ukvarja, nujno potrebno določiti faznost načrtovanja in izvedbe priključnih prometnic, ki bodo tranzitni tovarni promet (predvsem Luke Koper) in tri vrste tranzitnega osebnega prometa čim prej razdelili in preusmerili izven lokalnih prometnic. Te vsebine pa bi se morale odražati tudi v določilih predmetne Uredbe o DLN, predvsem z razdelavo členov o ureditvi pripadajoče in prilagoditvi obstoječe prometne infrastrukture z vsemi pripadajočimi objekti in priključki (3. člen), etapnost izvedbe (44. člen) in jasneje razčlenjenimi vsebinami, ki jih prinaša 51. člen o prenehanju veljavnosti DLN za navezavo Luke Koper na AC omrežje, na območju predmetnega DLN iz 4. člena Uredbe. Absolutno prednost in podporo bi morala dobiti Srminska vpadnica. In jasna opredelitev o črtanju Bencinskega servisa s počivališčem Bertoki.

Stališče 7.1:

Izraženo je mnenje.

V zvezi z BS Bertoki glej stališče 1.3 v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin.

- 7.2 Širitev HC na delu od razcepa Srmin do razcepa Škocjan v šestpasovnico z dodatnima pasovoma naj se izvede proti severu in ne posega na površine lokalne ceste in nikakor naj dodatno in ponovno ne poseže v zunanje površine kompleksa Zadružnega doma Bertoki.

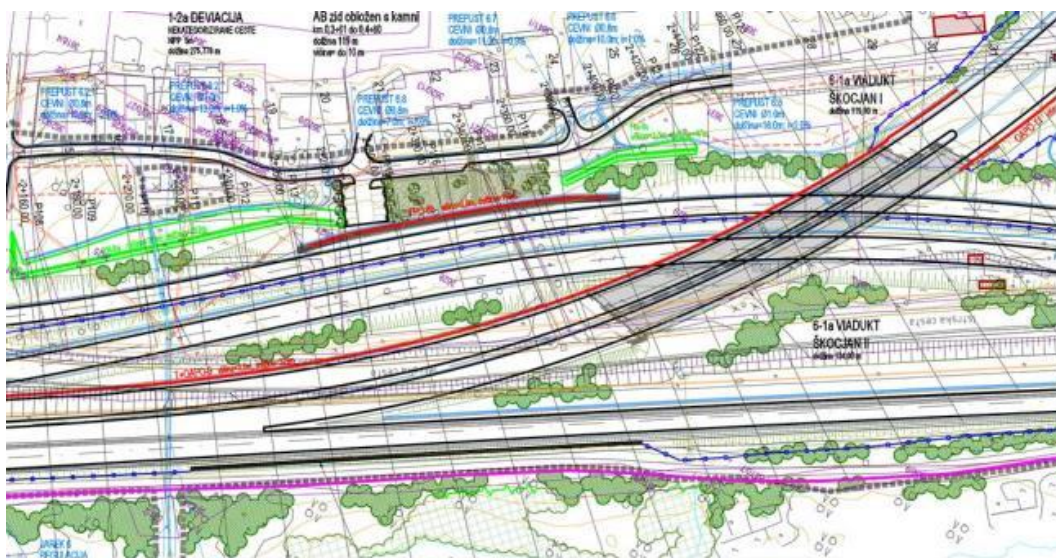
Stališče 7.2:

Širitev proti severu ni mogoča zaradi zaščitene območja Škocjanski zatok varovanega z Uredbo o Naravnem rezervatu Škocjanski zatok (Uradni list RS, št.

75/13 in 46/14 – ZON-C) ter Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 – popr., 39/13 – odl. US, 3/14, 21/16 in 47/18).



Slika 17: Izsek iz ureditvene situacije HC s prikazom meje naravnega rezervata Škocjanski zatok (magenta) ob Zadružnem domu Bertoki, Cesta borcev 1, Koper



Slika 18: Izsek iz ureditvene situacije HC s prikazom meje naravnega rezervata Škocjanski zatok (magenta) ob Istrski cesti 13, Koper

8. Mitjan Gregorič, Srgaši 27, Šmarje, elektronska pošta z dne 22. 11. 2016 (962)

Pozdravljeni, v bližnji prihodnosti se nam obeta gradnja avtocesta relacija Koper–Dragonja, glede informacij, ki sem prejel s spleta sem ugotovil, da trasa avtoceste bo potekala v bližini moje hiše, zato bi rad prosil, če mi lahko pomagata identificirati št. parcele, ki bodo odvzete za namen gradnje avtoceste. Po ogledu videa in mape sem zbral, da bo potekala v naši neposredni bližini, a v metrih ni točno določeno. Lastnik zemljišča in hiše je moj oče Gregorič Rafael, stanujoč pod enakim naslovom (Srgaši 27, pošta Šmarje 6274).

Stališče 8:

Potek trase se lahko zaradi optimizacije trase še spremeni, potek meje DPN pa je prikazan na načrtu parcel, ki je sestavni del javno razgrnjenega osnutka DPN. Točnega odgovora ni možno podati, ker pripomba ni vsebovala parcelnih števil v lasti pripombodajavca.

DPN je v vseh fazah priprave na vpogled pri pripravljavcu DPN, MOP DzPGS.

9. Darja Dellosto, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

Ljudem se dogajajo krivice, DARS je za potrebe izvedbe HC Jagodje–Lucija odkupil njihovo hišo, sedaj pa jo imajo v najemu drugi ljudje. (v hiši je tudi prašič)

Stališče 9:

Pripomba se ne nanaša na prostorske ureditve načrtovane s predmetnim DPN.

10. občinska svetnica, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 10.1 Ne vedo, kaj se dogaja s HC Jagodje–Lucija, ne poznajo detajlov poteka trase, ne vedo kako daleč je projekt.

Stališče 10.1:

Pripomba se ne nanaša na prostorske ureditve načrtovane s predmetnim DPN.

- 10.2 HC Jagodje–Lucija jih skrbi bolj kot HC Koper–Dragonja.

Stališče 10.2:

Pripomba se ne nanaša na prostorske ureditve načrtovane s predmetnim DPN.

- 10.3 Želi, da se jim na enak način predstavi tudi rešitve HC Jagodje–Lucija.

Stališče 10.3:

Pripomba se ne nanaša na prostorske ureditve načrtovane s predmetnim DPN.

11. Franc Kranjc (novinar), zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 11.1 Naj se razširi obstoječa cesta Jagodje–Portorož.

Stališče 11.1:

Pripomba se ne nanaša na prostorske ureditve načrtovane s predmetnim DPN.

- 11.2 Kaj bo z obstoječo cesto Koper–Dragonja?

Stališče 11.2:

Obstoječa cesta Koper–Dragonja bo tudi po izgradnji nove HC ostala v svoji funkciji.

12. Janez Sterle, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

Podatki o prometnih napovedih niso točni. Prometne napovedi so napačne, saj temeljijo na napovedih turizma, ki pa se ne razvija, saj se hoteli prodajajo za vikend stanovanja.

Stališče 12:

V izdelavi je nova prometna študija.

Glej tudi stališče 4.4 v poglavju IV.2 Predlogi in pripombe na vpliv načrtovane ceste na vodne vire.

13. Luka Čibej, Piran, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 16.00 uri v prostorih Avditorija Portorož, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 13.1 Interes je, da se ljudi vseskozi obvešča o tej trasi.

Stališče 13.1:

Izraženo je mnenje.

- 13.2 Ljudje bi bolj protestirali, a se bojijo, kdo stoji za vsem tem.

Stališče 13.2:

Izraženo je mnenje.

14. Matej Korenika, Korte, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 14.1 Kako gre skupaj zagotovilo ministra Židana glede samooskrbe v letu 2020 ter gradnja 6-pasovnice v letu 2030? S tem rušimo strategijo ministra Židana.

Stališče 14.1:

Vsako resorno ministrstvo uresničuje zaveze iz strateških aktov iz svoje pristojnosti.

Zaveze iz posameznih resornih strateških aktov oz. nacionalnih programov so vključene v SPRS, ki je bila potrjena na Vladi RS in sprejeta v Državnem zboru.

HC Koper–Dragonja je opredeljena v nacionalnem programu razvoja prometa v RS in v SPRS.

Postopek umeščanja predmetne prostorske ureditve, ki mora biti skladna s SPRS, v prostor določa ZUreP-2 oz. za postopek priprave tega DPN tudi ZUPUDPP. Oba zakona med drugim določa postopek usklajevanja z NUP, med katere sodi tudi MKGP.

MKGP je bilo (skupaj z ostalimi NUP) pozvano, da poda smernice za pripravo tega DPN, v nadaljevanju pa bo tudi pozvano, da k predlogu DPN poda mnenje.

V sprejem bo Vladi RS predlagana uredba o DPN, ki bo usklajena z NUP.

- 14.2 Ima kmetijo in 6 zaposlenih, z izgradnjo načrtovane HC bo izgubil kos zemlje in ga skbi za prihodnost.

Stališče 14.2:

Izraženo je mnenje.

Glej tudi splošno pojasnilo v poglavju IV.4 Predlogi in pripombe v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami.

15. Edi Grbec, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

Naj se prouči, kje bi se lahko uredilo vodna zajetja pod Kortami in v Šaredu.

Stališče 15:

Predlog se ne nanaša na ureditve predvidene s tem DPN.

16. Aleksander Rot, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 16.1 Vse se dela samo zaradi tranzita, turistov, ki bodo šli mimo naših krajev na Hrvaško. Predlaga, da bi lahko to izkoristili tudi za kakšno novo turistično točko, ki bi bila arhitektonsko privlačna.

Stališče 16.1:

Izraženo je mnenje. Predlog ne more biti del ureditev tega DPN.

- 16.2 Mi peljemo ta projekt ne, da bi Hrvati zgradili AC na svoji strani.

Stališče 16.2:

Izraženo je mnenje.

17. Aleksander Rot, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v ponedeljek, 7. 11. 2016, ob 19.00 uri v dvorani KS Korte, št. 35008-2/2006/976- 10921-02 z dne 9. 11. 2016

- 17.1 Predstavljena je krasna trasa, ki stane Slovenijo 500 mio EUR. Kaj to koristi občinam Koper, Izola in Piran ter Sloveniji kot taki? Kdo je naredil prometno študijo, ki je bila feasilbna? Kateri model je bil uporabljen? Zakaj graditi na sezonski tok prometa?

Stališče 17.1:

Glej stališče 8 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

V izdelavi je nova prometna študija, ki bo osnova za izdelavo dopolnitve strokovnih podlag za predlog DPN.

- 17.2 Ko so se variante vrednotile, nihče ni povedal, kako to vpliva na indukcijo prometa in regionalnega razvoja.

Stališče 17.2:

Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper–Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, oktober 2006) je za nabor predhodno predlaganih variantnih rešitev v več korakih pripravila kompleksno vrednotenje z okoljskega, funkcionalnega, razvojno-urbanističnega, tehničnega in ekonomskega

vidika. V okviru predhodnih analiz je bila opravljena tudi analiza stanja in teženj v prostoru ter razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru. V okviru študije variant so bili kot strokovne podlage dodatno izdelani tudi elaborati, ki so preučili učinke in vplive variantnih rešitev z vidika prostorskega in urbanističnega razvoja, prometa, ekonomskih vidikov, gradbeno-tehničnega vidika in okolja.

Umestitev HC v prostor kot pomemben prometni koridor vpliva in učinkuje na prometne tokove v lokalnem, regionalnem in širšem prostoru. Prav tako bodo učinki na regionalni razvoj tudi na drugih področjih – na gospodarskem, družbenem in okoljskem. Vendar pa gre za vplive in učinke, ki so rezultat že same umestitve HC v prostor, medtem ko se na ravni podrobnejšega umeščanja variantnih rešitev v prostor (ki je bil predmet predmetne študije variant) in njihovega vrednotenja ter medsebojne primerjave bistveno ne razlikujejo.

17.3 Besen je, ker ni denarja za II. tir.

Stališče 17.3:

Izraženo je mnenje.

17.4 Ne ve, zakaj na tej obravnavi ni ministra za promet ali državnega sekretarja, da bi kaj povedala. Zakaj forsirati hitro cesto do državne meje s Hrvaško, če je kakšna druga investicija bolj donosna?

Stališče 17.4:

Povezava Koper–Šmarje–Dragonja je opredeljena v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21).

Glede ekonomske upravičenosti trase glej stališče 24 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

18. Safet Hodžič, zapisnik javne obravnave, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, št. 35008-2/2006/977- 10921-01 z dne 9. 11. 2016

Za koga je ta cesta? Ta cesta je le za turiste. Šalara je za to premajhna.

Stališče 18:

Glej stališče 8 v poglavju II. Predlogi in pripombe, ki se nanašajo na drugačen potek HC Koper–Dragonja.

19. MOK, javna obravnava, ki je potekala v torek, 8. 11. 2016, ob 16.00 uri v mali dvorani Gledališča Koper, predano digitalno gradivo

Mestna občina Koper je v okviru javne razgrnitve podala prostorske in prometne predloge izboljšav, ki naj se smiselno vključijo v vse sestavne dele DPN.

Opomba: Predano digitalno gradivo (datoteka z imenom pripombe in predlogi MOK_2.pptx) je, poleg vseh pripomb, ki so bile predane v pisni obliki in obdelane v poglavju I. Mnenja, predlogi in pripombe občin, vsebovalo tudi predlog nadomestne lokacije za oskrbno postajo Šalara.



Slika 19: Izsek iz digitalnega gradiva 1



Slika 20: Izsek iz digitalnega gradiva 2

Stališče 19:

Dodaten bencinski servis na tem odseku ni potreben, saj bo načrtovan spremljajoči objekt Bandel nudil ustrezno oskrbo uporabnikov načrtovane HC.

Št. 35008-6/2019-2550-150
Ljubljana, 30. marca 2022.

Georgi BANGIEV
GENERALNI DIREKTOR
DIREKTORATA ZA PROSTOR,
GRADITEV IN STANOVANJA

Monika PINTAR MESARIČ
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA KOPENSKI PROMET