



Številka: 35008-9/2006-MM

Datum: 13. 5. 2010

## STALIŠČA DO PRIPOMB

podanih v času javne razgrnitve dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru

### Kratice uporabljene v tekstu:

<b>AOK:</b>	ankaranski obrobni kanal
<b>CAMP:</b>	Coastal Area Management Programme
<b>CB analiza:</b>	cost – benefit analiza
<b>CI:</b>	civilna iniciativa
<b>DOPPS:</b>	Društvo za opazovanje in proučevanje ptic Slovenije
<b>DLN:</b>	državni lokacijski načrt
<b>DPN:</b>	državni prostorski načrt
<b>EMAS:</b>	ECO - Management and Audit Scheme
<b>KS:</b>	krajevna skupnost
<b>Luka Koper:</b>	Luka Koper d.d.
<b>MG:</b>	Ministrstvo za gospodarstvo
<b>MK:</b>	Ministrstvo za kulturo
<b>MO Koper:</b>	Mestna občina Koper
<b>MOP:</b>	Ministrstvo za okolje in prostor
<b>MOP ARSO:</b>	Ministrstvo za okolje in prostor Agencija Republike Slovenije za okolje
<b>MOP DP:</b>	Ministrstvo za okolje in prostor Direktorat za prostor
<b>MORS:</b>	Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije
<b>MŠŠ:</b>	Ministrstvo za šolstvo in šport
<b>MzP:</b>	Ministrstvo za promet
<b>MzP URSP:</b>	Ministrstvo za promet Uprava RS za pomorstvo
<b>OP:</b>	okoljsko poročilo
<b>OS:</b>	občinski svet
<b>PZ:</b>	Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 120/2006)
<b>RS:</b>	Republika Slovenija
<b>SPRS:</b>	Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04 in 33/07 – ZPNačrt)
<b>ŠRC:</b>	športno-rekreacijski center
<b>UL:</b>	Uradni list
<b>UN:</b>	ureditveni načrt
<b>UO:</b>	Uradne objave
<b>ZON:</b>	Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 –ZON-UPB2)
<b>ZPNačrt:</b>	Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07 in 70/08 – ZVO-1B)
<b>ZUreP-1:</b>	Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr., 58/03 – ZZK-1 in 33/07 – ZPNačrt)
<b>ZVO:</b>	Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – Odločba US, 33/07 – ZPNačrt in 70/08)

## 1. JAVNA RZGRNITEV IN JAVNA OBRAVNAVA

Na podlagi drugega odstavka 32. člena ZPNačrt in 43. člena ZVO je MOP DP z javnim naznanilom 9. oktobra 2009 obvestil javnost o javni razgrnitvi:

- dopolnjenega osnutka DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, ki ga je pod številko projekta U/070-2007/1 avgusta 2009 izdelal PS Prostor Koper d.o.o.,
- povzetka za javnost,
- okoljskega poročila, ki ga je pod številko projekta 1107-07 OP izdelal Aquarius d.o.o, julija 2009,
- variantnih rešitev prostorske ureditve z obrazložitvijo predloga izbora rešitve ter
- strokovnih podlag, na katerih temeljijo rešitve dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta.

Gradivo je bilo od 16. oktobra do 15. novembra 2009 javno razgrnjeno na MOP DP, Dunajska cesta 21, Ljubljana in v prostorih Primorske gospodarske zbornice, Ferrarska ulica 2, Koper. V digitalni obliki je bilo gradivo javno razgrnjeno tudi na spletnih straneh MOP (<http://arhiv.mm.gov.si/mop/javno>).

Izveček gradiva je bil v tem času javno razgrnjen tudi:

- v KS Ankaran, Jadranska cesta 66, Koper,
- v KS Bertoki, Cesta borcev 1, Koper,
- v KS Koper-Center, Verdijeva ulica 9, Koper in
- v KS Škofije, Spodnje Škofije 54, Škofije.

Javna obravnava je potekala 22. oktobra 2009 ob 17.00 v dvorani Univerze na Primorskem, Fakultete za humanistične študije Koper, Titov trg 5, Koper.

## 2. PRIPOMBE, PREDLOGI IN STALIŠČA

Javnost je v okviru javne razgrnitve dala pripombe in predloge na razgrnjeno gradivo. Pripombe in predlogi so bili podani pisno na mestih javne razgrnitve kot zapis v knjigo pripomb in predlogov, poslani po pošti na naslov MOP DP, Dunajska cesta 48, Ljubljana ali po elektronski pošti na naslov [gp.mop@gov.si](mailto:gp.mop@gov.si) oziroma podani ustno na javni obravnavi.

MOP je po končani javni razgrnitvi preučilo pripombe in predloge javnosti in do njih zavzelo stališče, ki ga objavi na svoji spletni strani: <http://www.mop.gov.si> in posreduje MO Koper.

## A. PRIPOMBE V ZVEZI S POSTOPKOM

1.

- upoštevane morajo biti zahteve prebivalcev Ankarana, saj DPN ureja življenjske pogoje in razvoj pristanišča za 30 let (*nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Ankaran*),
- prebivalci Ankarana si želijo sodelovati s pristaniščem glede razvoja kraja, ne pa da se jih postavi pred izvršeno dejstvo (*Anton Horvat, knjiga pripomb KS Ankaran*),
- kje bodo nove gospodarske dejavnosti, kaj bodo imeli domačini od tega načrta (*Antonija Horvat na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Priprava prostorskih aktov poteka v skladu z ZPNačrt, ki med drugim opredeljuje temeljna načela prostorskega načrtovanja: načelo trajnostnega prostorskega razvoja, načelo javnosti, načelo usmerjanja prostorskega razvoja naselij, načelo prevlade javnega interesa, načelo ohranjanja prepoznavnih značilnosti prostora, načelo vključevanja varstva kulturne dediščine in načelo strokovnosti.*

*Navedena načela so vgrajena v sam postopek priprave DPN tako, da skozi ves postopek priprave DPN poteka usklajevanje razvojnih potreb in varstvenih zahtev za umeščanje prostorske ureditve ter vključevanje javnosti.*

*Načrtovane ureditve v DPN predstavljajo optimalno rešitev, ki zagotavlja tako razvoj ključne dejavnosti na tem območju kot tudi varovanje okolja, ohranjanje narave in trajnostni prostorski razvoj.*

*Namen priprave DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru je med drugim ta, da se omeji širitev koprskega pristanišča na njegov končni obseg, da se določi robno območje in ureditve tega območja tako, da je stik pristanišča z zaledjem kar najmanj moteč ter da se uredi poleg samega pristanišča tudi ureditve, namenjene izboljšanju bivalnih pogojev prebivalcev, ki živijo v bližini pristanišča. Zato predlagane ureditve v DPN presegajo ureditve, ki bi bile potrebne samo zaradi opravljanja pristaniške dejavnosti.*

*V območje DPN je vključeno tudi območje med pristaniščem in naseljem Ankaran, kjer so predvidene ureditve komunalnih privezov, centra vodnih športov, parka, športnorekreativne cone ter sonaravna ureditev AOK z nadomestnimi habitati, ki predstavlja novo kvaliteto v prostoru.*

*Za območje ŠRC vzhodno od območja MORS se s tem DPN opredeli le namenska raba prostora. Podrobnejše rešitve in ureditve se bodo določile z OPPN (občinskim podrobnim prostorskim načrtom) na podlagi 36. člena ZPNačrt, katerega pripravljavec bo občina. Za območje komunalnih privezov, centra vodnih športov in parka je s tem DPN določena namembnost prostora, določeno so gradbene linije, javne površine in prostorsko izvedbeni pogoji za gradnjo objektov in oblikovanje pripadajočih zunanjih površin..*

*V predlogu DPN so torej načrtovane rešitve, ki v največji možni meri predstavljajo kompromis, ki na eni zagotavlja strani razvoj pristanišča in krajev, katerih gospodarski razvoj je odvisen od njega, ter na drugi strani izboljšujejo bivalne pogoje in zmanjšujejo negativne vplive obstoječe in bodoče dejavnosti v prostoru.*

2.

- celoten postopek priprave DPN je treba vrniti na začetek in upoštevati pripombe lokalnega prebivalstva (*KS Ankaran in CI Ankaran proti gradnji III. pomola, v njihovem imenu Robert, Stepan, Darjo Velentič in Edi Pucer, po pošti*),

- postopek naj se vrne na začetek, umaknejo naj se ljudje, ki so sodelovali pri pripravi DPN (*David Stepan, na javni obravnavi*),
- DPN se v celoti zavrača, pri postopku mora sodelovati tudi predstavnik krajanov (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- OS MO Koper ostro nasprotuje in zavrača DPN in zahteva, da se gradivo umakne iz nadaljnjega postopka do uskladitve z lokalno skupnostjo (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- postopek je treba razveljaviti in vrniti na začetek, ker niso upoštevane pripombe javnosti v skladu z Arhuško konvencijo (*Robert Stepan na javni obravnavi*),
- ponovno naj se preuči koncept prostorskega razvoja pristanišča, upošteva vse pripombe in predloge lokalne skupnosti in na podlagi tega popravi osnutek DPN (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. Postopek priprave se je pričel na podlagi pobude za pripravo DLN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, ki jo je 13. 4. 2006 podal minister za promet. Na podlagi določil ZUreP-1 je bila 20. 7. 2006 sklicana 1. prostorska konferenca, na kateri so nosilci urejanja prostora in organizirana javnost lahko podali pripombe in predloge. Avgusta 2006 je bil sprejet program priprave DLN in objavljen v UL RS 86/06.*

*Z objavo v UL RS št. 108/06, dne 20. 10. 2006, je bil razpisan javni, odprti, enostopenjski natečaj za pridobitev najprimernejših rešitev za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru. Predmet natečaja je bila pridobitev najprimernejše rešitve za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru in pridobitev izvajalca izdelave strokovnih podlag. Na podlagi prvonagrajene rešitve so bile izdelane strokovne podlage, ki so podlaga za izdelavo osnutka DPN.*

*Skladno s postopkom priprave DPN se dopolnjen osnutek DPN javno razgrne in javnosti omogoči, da poda pripombe in predloge k osnutku. Na podlagi stališč do pripomb bodo rešitve optimizirane in izdelan predlog DPN.*

*Kot sledi iz navedenega, trenutno poteka tista faza priprave DPN, ki je namenjena pridobitvi pripomb in predlogov javnosti ter proučitvi teh in oblikovanju stališč do njih.*

*Vrnitev na začetek bi pomenila, da je potrebno opraviti enako strokovno delo, to je na podlagi analize stanja v prostoru, razvojnih možnosti ter smernic nosilcev urejanja prostora izdelati osnutek prostorskega načrta, h kateremu se nato pridobi predloge in pripombe javnosti. Ker so bila dejstva glede stanja v prostoru, razvojnih možnosti ter smernic nosilcev urejanja prostora v postopku usklajevanja rešitev sproti preverjana in dopolnjevana, ni razloga da bi se celotni postopek izdelave osnutka DPN ponovil.*

3.

- v okviru gradiv DPN ni nobenega, ki bi ovrednotil ekonomske učinke projekta (*OS in župan MO Koper k DPN, po pošti*).

*Stališče:*

*Priprava Državnega prostorskega načrta za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru temelji na določilih strateških državnih aktov: Resolucije o pomorski usmeritvi RS, Odloka o SPRS, Poslovne strategije delniške družbe Luka Koper do leta 2015, Resolucije o nacionalnem programu razvoja pomorstva (v pripravi) ter strateških*

evropskih aktov, predvsem na določilih 21. prednostnega TEN-T projekta: Pomorske avtoceste - Motorways of the Sea, (Art. 12a of the TEN-T Guidelines) - Pomorska avtocesta jugovzhodne Evrope, ki povezuje Jadransko morje z Jonskim morjem in vzhodnim Sredozemljem, vključno s Ciprom (2010).

V okviru strokovnih podlag, potrebnih za pripravo DPN, zakonodaja (ZUreP-1 in ZPNačrt) ne predvideva samostojnega gradiva, ki bi vrednotilo ekonomske učinke projekta. Ekonomski učinki so bili preverjeni v fazi priprave strokovnih podlag za pobudo za pripravo DPN, ki jih je MzP kot pobudniku priprave DPN leta 2005 poslal zainteresirani investitor Luka Koper, takrat najemnik, sedaj pa koncesionar koprskega pristanišča. Ekonomski vidik je bil upoštevan tudi pri ocenjevanju posameznih natečajnih rešitev v postopku iskanja najboljše rešitve idejne zasnove pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru.

Ker gre za dolgoročni razvoj pristanišča, ki nima določenih časovnih okvirjev, ker je dejavnost pristanišča vezana na gibanje na mednarodnih tržiščih in ker DPN zajema tudi urejanje robnih oz. kontaktnih območij, je težko določiti parametre, na podlagi katerih bi bilo možno izračunati ekonomsko upravičenost takšnega projekta. Ekonomska upravičenost širitve pristanišča in urejanja kontaktnih območij se bo analizirala pred graditvijo posameznih ureditev načrtovanih v DPN.

4.

- v povzetku gradiva ni prikazana ekonomska upravičenost projekta in kaj pomeni za državo, nikjer se ne omenja drugega tira železnice, brez katerega so vse načrtovane širitve še bolj sporne (OS in župan MO Koper, po pošti).

*Stališče:*

Dopolnjen osnutek DPN je namenjen predstavitvi osnovnih izhodišč za načrtovanje in predstavitvi prostorskih rešitev, ne pa dokazovanju upravičenosti projekta, saj mora biti upravičenost projekta preverjena že v fazi odločanja o pobudi za pričetek priprave prostorskega akta.

Namen priprave DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru je med drugim ta, da se omeji razvoj koprskega pristanišča na njegov končni obseg, da se določi robno območje in ureditve tega tako, da je stik pristanišča z zaledjem kar najmanj moteč. Pri tem je potrebno upoštevati, da gre za pripravo prostorskega planskega akta, ki bo omogočal fazno gradnjo vseh načrtovanih ureditev glede na razvojno strategijo pristanišča in lokalnih skupnosti pri urejanju kontaktnih območij.

DLN za drugi tir železnice na odseku Divača-Koper je že sprejet in ni predmet tega DPN, je pa bil kot veljaven akt upoštevan pri pripravi DPN za celovito ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, zato so rešitve usklajene.

5.

- DPN temelji na prostorsko in okoljsko ekstenzivni viziji razvoja in predvideva znatno širitev pristaniških površin v morju in na kopnem, ne upošteva pa učinkovitejše izrabe prostorskih, okoljskih in ekonomskih resursov (OS in župan MO Koper, po pošti).

*Stališče:*

DPN je izdelan z upoštevanjem možnosti dolgoročnega razvoja koprskega pristanišča in mu jasno določa obseg in prostorske omejitve za nadaljnjo širitev. Pri načrtovanju je upoštevana racionalna izraba prekladalnih in skladiščnih kapacitet ter izbrana prostorsko racionalna razporeditev dejavnosti, ob upoštevanju tržno vrednejših tovorov.

*Novo površine so načrtovane z upoštevanjem prostorskih in varstvenih režimov. Ob upoštevanju logističnih zakonitosti in funkcijskih potreb posameznih terminalov so načrtovane kot večfunkcijski multimodalni terminali, kar omogoča njihovo izkoriščenost površin v največji možni meri.*

6.

- nikjer ni bila navedena CB analiza, iz katere bi bili razvidni stroški in koristi z analizo občutljivosti projekta za gospodarstvo (Marjan Simčič).

*Stališče:*

*Pomen razvoja koprskega pristanišča, ki je edino slovensko pristanišče, je prepoznan v SPRS, v III. poglavju, točka 2, podtočka 2.1.3, Pristanišča, kjer je navedeno: »(1) V koprskemu pristanišču se zagotavlja nadaljnji razvoj pristaniške infrastrukture, ki je potrebna za razvoj edinega slovenskega pomorskega pristanišča za mednarodni tovorni in potniški pomorski promet. Z dograditvijo železniške in druge prometne infrastrukture, ki povezuje koprsko pristanišče z zaledjem prek učinkovitejše železniške povezave Divača-Koper se pospešuje razvoj in konkurenčnost koprskega pristanišča v mednarodnem prostoru. Razvoj koprskega pristanišča je vezan na izgradnjo zaledne prometne infrastrukture.«*

*Pomen razvoja pristanišča ni samo ekonomski, temveč tudi strateški. Razvoj koprskega pristanišča ne more biti odvisen samo od CB analize. Na območju slovenske obale je potrebno umestiti različne dejavnosti skladno z možnostmi. Tako je bila za to območje v okviru projekta CAMP izdelana vizija, strategija in program upravljanja z obalnim območjem, ki obravnava urejanje celotne slovenske obale skladno z vzdržnim scenarijem razvoja. Prednostno se na obalno območje umeščajo dejavnosti, ki so vezane na dostop do morja, obstoječe pristanišče se ureja celovito, tako da se poleg trgovskega razvija tudi potniško pristanišče. V obstoječem pristanišču se zagotavlja tudi priveze za potrebe javnih služb, ki delujejo na morju ter za potrebe Slovenske vojske.*

*Ciljni raziskovalni projekt Umestitev koprskega pristanišča v trajnostni okvir razvoja Obalno-kraške regije je nedvomno prikazal prispevek koprskega pristanišča k trajnostnemu razvoju regije in uravnoteženemu regionalnemu razvoju.*

*DPN temelji na ustreznih določenih strateških državnih aktov: Resolucije o pomorski usmeritvi RS, Odloka o SPRS, Poslovne strategije delniške družbe Luka Koper do leta 2015 in Resolucije o nacionalnem programu razvoja pomorstva (v pripravi). CB analiza, iz katere bi bili razvidni stroški in koristi z analizo občutljivosti projekta za gospodarstvo, je investicijska dokumentacija, ki ni sestavni del DPN, katerega namen je opredelitev obsega in rabe prostora zajetega v DPN.*

7.

- nikjer niso bili navedeni neposredni stroški in neposredne koristi za lokalno prebivalstvo (Marjan Simčič).

*Stališče:*

*Ocenjevanje neposrednih stroškov in neposrednih koristi za lokalno prebivalstvo v finančnem smislu ni predmet DPN. Takšni podatki niso in ne morejo biti vsebovani v prostorskih aktih, s katerimi se določa zgolj namembnost prostora in pogoje urejanja.*

*O koristih je možno govoriti zgolj posredno. Učinki naložb v okviru DPN bodo nedvomno pomembno vplivali na povečevanje kakovosti življenja prebivalcev. S povečanim obsegom poslovanja, ki ga bo*

*omogočil razvoj zmogljivosti pristanišča in s tem povezane gospodarske aktivnosti, se bodo povečali tudi prihodki občine in njene možnosti za naložbe, ki neposredno koristijo prebivalcem.*

*Prihodke lokalne skupnosti ureja tudi Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovrnega pristanišča, ki med drugim v 10. poglavju določa obveznost koncesionarja do lokalne skupnosti. Koncesionar plačuje občini, na ozemlju katere se nahaja pristanišče, 50% letne koncesijske dajatve, ki znaša 3.5% ustvarjenega letnega poslovnega prihodka koncesionarja, zmanjšanega za v tem letu pobrane pristaniške pristojbine (v letu 2009 je MO Koper prejela ca. 1,7 mio EUR naslova koncesijskih dajatev). Višji prihodki koncesionarja pa bodo omogočili tudi večanje sredstev, ki jih le ta kot družbeno odgovorno podjetje namenja za sponzorstva in donacije.*

*Koristne za lokalno prebivalstvo bodo tudi naložbe v zmanjševanje vplivov na okolje, zeleni videz pristanišča, zelene pregrade proti naseljem, alternativni viri pridobivanja energije, ureditve dostopnih poti in druge ureditve namenjene zmanjšanju vplivov pristanišča na okolje. Vpliv omilitvenih ukrepov namenjenih zmanjševanju vplivov na okolje podrobneje obravnava OP, ki je bilo razgrnjeno skupaj z DPN v okviru postopka celovite presoje vplivov na okolje.*

*V anketi javnega mnenja, ki jo je decembra 2009 po naročilu Luke Koper izdelala agencija Ninamedia (vzorec 750 – Ankarani, Hrvatini, Škofije, Bertoki – 350), je pokazala, da kar 60% anketirancev, iz območja Bertokov in Ankarana, meni, da pristanišče veliko oz. zelo veliko prispeva h gospodarskemu razvoju občine. Prav tako jih več kot 50% vprašanih meni, da Luka Koper vlaga srednje oz. veliko v lokalno skupnost preko sponzorstev in donacij.*

8.

- premalo je bilo drugih alternativ (*Nevio Kavrečič na javni obravnavi*),
- treba je poiskati bolj kompromisne rešitve (*Nevio Kavrečič na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Alternativne rešitve ureditve koprskega pristanišča so bile pridobljene z javnim natečajem v postopku priprave DPN. Izdelanih je bilo devet celovitih prostorskih rešitev z večjim številom podvariant. Natečajna komisija je po kriterijih, navedenih v razpisu natečaja (funkcionalna, okoljska in oblikovalska merila, ekonomska upravičenost, merila urbane ekonomike, tehnična uresničljivost, faznost ter uporabnost), ocenjevala vseh devet variant in izbrala najustreznejšo varianto, ki je bila podlaga za izdelavo podrobnejših strokovnih podlag za DPN. V fazi priprave podrobnejših strokovnih podlag se je natečajna rešitev dodatno optimizirala glede na dopolnjene smernice nosilcev urejanja prostora in podrobnejša tehnološka izhodišča. Pri pripravi DPN je bilo za posamezno območje izdelanih več preveritev možnih ureditev, ki so jih izdelali različni izdelovalci strokovnih podlag. V DPN so bile vključene le tiste ureditve, ki so v največji možni meri ustrezale vsem smernicam in usmeritvam posredovanih s strani nosilcev urejanja prostora in upravljavca pristanišča.*

9.

- med strokovnimi podlagami tudi ni študije, ki bi opredeljevala in utemeljevala nadaljnji (dolgoročni) razvoj pristaniških dejavnosti in potrebe po prostoru (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*V pobudi za pripravo DPN so upoštevane vse strateške podlage, ki utemeljujejo dolgoročni razvoj pristaniških dejavnosti v RS. Prostorske potrebe so bile določene na podlagi Poslovne strategije delniške družbe Luke Koper do leta 2015.*

*DPN je prostorski dokument, ki ureja dolgoročni razvoj pristanišča, zato so bile v pripravo strokovnih podlag za DPN aktivno vključene vse strokovne službe Luke Koper, ki so sooblikovale ureditve glede na predviden dolgoročni razvoj pristanišča in glede na razpoložljiv prostor.*

10.

- MO Koper je naročila študijo o sprejemljivosti prostorske ureditve in razvoja pristanišča iz okoljskega, prostorskega in ekonomskega vidika (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pristanišče za mednarodni javni promet je državna prostorska ureditev, ki je v pristojnosti Vlade RS in pristojnih ministrstev. Načrtovanje razvoja koprskega pristanišča je bilo kompleksno presojano z vseh vidikov že v fazi priprave SPRS, oblikovanju in presoji pobude za pričetek izdelave DPN, priprave projektne naloge za razpis natečaja, pa tudi v samem postopku izdelave DPN skozi postopek usklajevanja z razvojnimi in varstvenimi resorji in z nosilci urejanja prostora. Sprejemljivost prostorske ureditve z okoljskega vidika se še posebej ugotavlja v postopku celovite presoje vplivov na okolje.*

*V kolikor je MO Koper naročila študijo o sprejemljivosti prostorske ureditve in razvoja pristanišča iz okoljskega, prostorskega in ekonomskega vidika, posega na področje, za katerega ni pristojna.*

*Študija, ki jo je poslala MO Koper, ne obravnava vseh okoljskih, prostorskih in ekonomskih vidikov, kar v začetni obrazložitvi ugotavlja tudi izdelovalec posredovane študije.*

11.

- ali je narejena natančna analiza, zlasti zasedenost oziroma nezasedenost obstoječih površin, ki so v prostorskem planu MO Koper opredeljena kot ureditveno območje za poselitev - območje za promet in zveze, in se sedaj urejajo na podlagi določil PUP za trgovsko pristanišče. Te analize v dostopnem gradivu NI. Ocenjuje, da ima Luka Koper znotraj obstoječih površin še izjemno veliko neizkoriščenega prostora - enormne površine namenjene skladiščenju avtomobilov so z vidika racionalne rabe prostora skrajno potratne - Luka Koper bi lahko zgradila več večnadstropnih garažnih hiš na obstoječih površinah, ki so ji odmerjene in bi tako lahko racionalizirala rabo prostora in se ne širila izven razumnih meja! Ob racionalni rabi prostora Luka Koper ne potrebuje vseh površin kot prikazano v osnutku DPN (*Nada Marsič*),
- načrti so predimenzionirani na škodo okolja in prebivalstva (*Oliver Morgan na javni obravnavi*),
- opozorilo glede omejenosti obalnega prostora kot naravnega vira in pomisleki v odnosu do raznovrstne in obsežne dejavnosti na območju (*KS Hrvatini, po pošti*),
- Luka Koper sicer mora biti, vendar v prvotnem (trenutnem) obsegu (*Antonija Horvat na javni obravnavi*),
- pristanišče naj ostane v obstoječih gabaritih pristanišče in naj svoj prostor bolj racionalno rabi (*Ivanka in ... Kavčič, knjiga pripomb KS Ankarani*),
- Luka Koper naj ostane v sedanjih mejah in naj maksimalno izkoristi obstoječe prostorske kapacitete (*nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- Luka Koper ima dovolj neizkoriščenega prostora, zato naj se glede organizacije malo razgleda po svetu (primer Rotterdam) (*nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Škofije*),
- širitev ni pogoj za obstoj in delovanje Luke Koper, z boljšo izrabo obstoječih površin in logistike naj se uporabi obstoječe površine (*Metod Mezek na javni obravnavi*),
- pristanišče se lahko razvija v sedanjem obsegu (*Metod Mezek na javni obravnavi*),



- pristanišče ima še dovolj neracionalno izkoriščenih terenskih zmogljivosti, pretovor in skladiščenje premoga naj se umakne v pokrite prostore (*Oliver Morgan v imenu skupine krajanov Ankarana, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- DPN je prostorsko gledano predimenzioniran (*Nada Marsič*),
- proti so člani društva Propeler; blagovne tokove je treba izkoriščati v okviru naših zmožnosti (*Angel Pucer na javni obravnavi*),
- zahteva se povrnitev prvotnega stanja (*Bogdan Polak, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Analiza stanja glede rabe razpoložljivega pristaniškega prostora je bila opravljena ob pripravi strokovnih podlag za dokumentiranje pobude za pripravo DPN.*

*Iz pobude je razvidno, da zaradi skokovite rasti tovora v zadnjih letih in uporabe vedno večjih plovil primanjkuje operativnih obal z ustrežno globino akvatorija in skladiščnih platojev, kar še posebej velja za pretovor vozil in zabojsnikov ter specialnih tekočih tovorov (alkoholi, kerozin, bio dizel, ...).*

*Glede na to, da je delovanje pristanišča vezano na dogajanja na mednarodnih trgih, ni možno enakomerno in dolgoročno porazdeliti obsega dela oz. obsega opravljenih storitev. Obseg pretovora glede na vrste blaga narekujejo tržne in logistične aktivnosti ter ponudba in povpraševanje na trgu. Glede na planiran pretovor mora imeti pristanišče zagotovljene odprte in zaprte skladiščne površine, zato gradnja izključno garažnih hiš ne omogoča pretovarjanja različnih vrst blaga in ne omogoča konkurenčnega prilagajanja razmeram na trgu. Odprte skladiščne površine se lahko uporabljajo za skladiščenje različnih vrst blaga, ki ga ni treba skladiščiti v zaprtih prostorih, medtem ko so garažne hiše namenjene izključno skladiščenju avtomobilov, zato je njihova prilagodljivost zelo omejena.*

*V DPN je upoštevano, da je pretovor avtomobilov eden od ključnih dejavnosti pristanišča. Za pretovor avtomobilov so načrtovane pokrite večetažne garažne hiše in ne odprte skladiščne površine. Načrtovanje odprtih skladiščnih površin za avtomobile bi zahtevalo urejanje bistveno širšega območja namenjenega pristanišču, zato bi bila površina pristanišča v tem primeru podvojena.*

*Obstoječe kapacitete skladiščnega prostora so bile maksimalno izkoriščene že v letu 2008, pri pretovoru blaga 16 mio ton. Zaradi pomanjkanja skladiščnih prostorov je Luka Koper v preteklosti že sprejela ukrepe, s katerimi rešuje trenutno pomanjkanje prostora, in sicer gradnjo terminala v Sežani in gradnjo garažnih hiš. Planirano pa ima tudi gradnjo 12. veza v zaledju, itd...*

*Z ohranjanjem obstoječega obsega pristanišča, ki komaj še zadostuje potrebam sedanjega stanja, ne bo možno slediti poslovni strategiji Luke Koper do leta 2015, kar bi pomenilo zaustavitev razvoja pristanišča in njegovo dolgoročno stagnacijo. Iz navedenega sledi, da v DPN predvidena širitev pristanišča zagotavlja nujno potrebni prostor za dolgoročni razvoj in obstoj pristanišča.*

12.

- nikjer niso bile navedene alternativne rešitve (investicije) za povečevanje prometa Luke Koper (*Marjan Simčič*).

*Stališče:*

*Alternativne rešitve (investicije) za povečevanje prometa Luke Koper niso predmet DPN, ampak so, skladno z določili koncesijske pogodbe, predmet priprave Programa razvoja*

*pristanišča, ki ga skladno z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja pomorstva pripravita koncesionar in Uprava RS za pomorstvo, sprejme pa Vlada RS za dobo petih let.*

*Pri pripravi DPN so bile upoštevane zmogljivosti pristanišča, tržni potenciali in poslovna strategija Luke Koper, v kateri so opredeljeni strateški tovari in struktura pretovora.*

13.

- MO Koper naj postane stranka v postopku kot nosilec urejanja prostora za vse spremembe pri sprejemanju in pripravi DPN kot tudi pri kasnejših spremembah prostorskih aktov za to območje (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- občani morajo biti stranka v postopku (*Zoran Makužar na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Postopek priprave DPN poteka v skladu z ZPNačrt, ki ne pozna termina »stranka v postopku«. ZPNačrt posebej opredeljuje nosilce urejanja prostora, ki dajejo v postopku smernice za načrtovanje prostorskih ureditev in mnenje k predlogu DPN s področja njihovih prisojnosti. Nosilci urejanja prostora so tako med drugim tudi organi lokalnih skupnosti, torej občine. MO Koper je bila določena kot nosilec urejanja prostora v programu priprave DPN.*

*ZPNačrt v 33. členu tudi posebej opredeljuje sodelovanje občine v postopku priprave DPN. Skladno z navedenim je pripravljavec občino formalno vključeval v vseh ključnih fazah, določenih v postopku priprave DPN.*

*Glede na željo in namen pripravljavca, da je lokalna skupnost ves čas aktivno vključena v postopek priprave DPN, pa je bila MO Koper tudi ves čas vabljen in je sodelovala na rednih koordinacijskih sestankih, ter na drugih sestankih, na katerih so se rešitve dodatno usklajevale. Ravno tako je občina pripravljala strokovne podlage za urejanje kontaktnih (robnih) območij, ki so bile vključene v razgrnjen DPN. S tem je bila MO Koper v postopek priprave DPN vključena v večji meri, kot to predpisuje ZPNačrt.*

14.

- zahteva se izpolnitev dogovora o zamenjavi ca. 5 mio m<sup>2</sup> zemlje, ki je bila državi predana na območju Škocjanskega zatoka (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. Zahteva ni predmet tega DPN.*

*Območje namenjeno za celovito ureditev koprskega pristanišča je sklenjeno območje, ki je v celoti potrebno za vzpostavitev vseh potrebnih ureditev za njegov dolgoročni razvoj.*

15.

- krajani niso bili primerno in pravočasno obveščeni o javni razgrnitvi (*KS Koper-Center, po pošti*),
- niso bili seznanjeni z vplivi na okolje (*KS Koper-Center, po pošti*),
- ni bilo javne razgrnitve (*Nevio Kavrečič na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Javna razgrnitev je bila objavljena v skladu z 32. členom ZPNačrt, in sicer v roku 7 dni pred pričetkom javne razgrnitve, z javnim naznanilom dne 9. 10. 2009 v dnevniku Primorske novice ter na straneh MOP na svetovnem spletu.*

*Javna razgrnitev je potekala med 16. 10. 2009 in 15. 11. 2009 in sicer v Kopru, na MOP DP v Ljubljani, gradivo je bilo na vpogled na straneh MOP na svetovnem spletu, delno gradivo pa*

tudi na sedežih posameznih tangiranih KS.

V času javne razgrnitve je bilo javno razgrnjeno tudi OP, ki obravnava vplive na okolje.

Poleg javne razgrnitve je bila organizirana javnost vabljen tudi že na prvo prostorsko konferenco, ki je potekala 20. 7. 2006, v Kopru. Sklic prostorske konference je bil objavljen v dnevniku Primorske novice 13. 5. 2006.

Prav tako je potekala razstava javnega mednarodnega natečaja za pridobitev najustreznejše prostorske rešitve koprskega pristanišča, in sicer marca 2007 v Kopru in oktobra 2007 v Ljubljani. S tem je bila javnost seznanjena tudi z variantnimi rešitvami. Obe razstavi sta bili objavljeni več lokalnih in državnih medijih.

16.

- projekti morajo temeljiti na sodelovanju z javnostjo (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

Sodelovanje z zainteresirano javnostjo, zlasti s prebivalci okolice pristanišča, je pri tako zahtevnih razvojnih projektih, kot je obravnavani DPN, neizogibna nujnost in je obojestransko koristno. Seveda pa to ne pomeni, da je v takšnem dialogu možno opustiti vsa strokovna merila in načela racionalnosti. Pripombe, želje in predlogi splošne javnosti so v vsakem primeru želeni in dobrodošli ter tudi smiselno upoštevani. Treba pa se je zavedati, da je pristanišče zelo razsežen, zahteven in povezan tehnološki kompleks, pri katerem niso dopustne in možne improvizacije, in mora njegova gradnja dosledno slediti stroki in predpisom.

Luka Koper je že doslej, tudi zaradi pobud javnosti, izvedla vrsto izboljšav in naložb, še zlasti na področju varovanja okolja.

17.

- opažajo, da so načrti prikazani tako, da ni razvidno, kako daleč posegajo v prostor proti Ankaranu. Ali namenoma? (*Ivanka in ... Kavčič, knjiga pripomb KS Ankarani*).

*Stališče:*

V DPN je prikazano celotno območje urejanja – območje DPN. Območje DPN obsega celotno območje prostorskih ureditev, vključno z ureditvami za preprečevanje prekomernih vplivov na okolje.

Med grafičnimi prilogami sta tudi Ureditvena situacija širšega območja 1.1 in Ureditvena situacija širšega območja 1.2., kjer je razvidno območje DPN v širšem prostoru.

18.

- naročnik in investitor DPN ne sme biti Luka Koper, ampak RS (*KS Ankarani in CI Ankarani proti gradnji III. pomola, v njihovem imenu Robert, Stepan, Darjo Velentič in Edi Pucer, po pošti*),
- investitor mora biti Republika Slovenija (*Robert Stepan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

27. člen ZUreP-1, ki se je uporabljal leta 2006 ob pričetku postopka priprave tega DPN (takrat DLN), je v 9. točki prvega odstavka določal, da mora Program priprave prostorskega akta vsebovati tudi določila o obveznostih v zvezi s financiranjem prostorskega akta. Program priprave DLN (Ur. list RS, št. 86/06) v III. poglavju določa nosilce nalog in njihove obveznosti pri financiranju priprave DPN, med drugim določa, da je naročnik in investitor strokovnih podlag za DPN Luka Koper kot najemnik oziroma sedaj koncesionar koprskega pristanišča, na

*katerega je država s koncesijsko pogodbo prenesla vse investitorske pravice za čas trajanje koncesije.*

19.

- športna sfera je bila iz priprav DPN izključena (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- premalo je bila upoštevana športna javnost, ni bilo upoštevano mnenje MŠŠ (*Alojz Gec na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Zaradi upoštevanja športne javnosti DPN zajema tudi območje ŠRC. Interes javnosti je bil prepoznan že pred pričetkom izdelave strokovnih rešitev, zato je bilo to območje vključeno v DPN kot potencialno območje za ŠRC.*

*Rešitev, ki je bila predmet DPN in je bila javno razgrnjena, je nastala na podlagi strokovnih podlag, ki jih je MO Koper pridobila z vabljenim natečajem. Glede na to, da je strokovne podlage zagotovila lokalna skupnost, katere del je tudi športna javnost Ankaran, so bili v pripravo DPN posredno vključeni in upoštevani tudi interesi športne javnosti.*

*Ravno tako je Občina naročila izdelavo strokovnih podlag za urejanje območja Sv. Katarine, kjer je predvidena ureditev komunalnih privezov, centra vodnih športov, parka z otroškimi igrali in drugimi napravami za rekreacijo na prostem. Strokovne podlage so bile v celoti vključene v območje DPN in javno razgrnjene.*

*Na javni razgrnitvi DPN je bil podan predlog, da se na območju centra vodnih športov preveri umestitev veslaške in kajakaške proge. Predlog je bil sprejet. Izdelana je bila maritimna in prostorska preveritev predlagane ureditve. Na podlagi preveritve se je izkazalo, da je možno veslaško in kajakaško progo umestiti ob severni rob III. pomola, zato je bila severna obala III. pomola preoblikovana tako, da naknadno urejanje veslaške in kajakaške proge ne bo terjalo večjih konstrukcijskih ali maritimnih preureditev.*

*Veslaška in kajakaška proga bosta predmet posebnega DPN oz. sprememb in dopolnitev tega DPN in posebnih strokovnih podlag.*

20.

- ni upoštevana prisotnost italijanske narodne skupnosti na obravnavanem območju (krši se vsebina posebnega statuta Londonskega memoranduma, ki določa, da se na obmejnih območjih države ne smejo spreminjati administrativne meje, ker bi se s tem spremenila etnična sestava prebivalstva), preselitev pripadnikov italijanske skupnosti z območja Srmina bi spremenila etnično sestavo tamkajšnjega prebivalstva (*Samoupravna skupnost Italijanske narodnosti Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Z DPN se ne spreminjajo administrativne meje.*

*V primeru morebitnih potrebnih rušitev investitor z lastniki doseže dogovor o tem ali želi lastnik nadomestni objekt ali pa denarno nadomestilo. Morebitne določbe londonskega memoranduma ne morejo vplivati na odločitev lastnika rušenega stanovanjskega objekta o tem, ali se želi preseliti v drug kraj ali pa nepremičnino prodati.*

21.

- DPN v 138. členu določa območja, na katerih z uveljavitvijo predmetnega DPN prenehajo veljati drugi prostorski akti; med navedenimi parcelami ni parcel, na katerih je DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (UL RS, št. 79/04, 109/04, 33/07) določal gradnjo

- bencinskega servisa Bertoki, in sicer parcele št.: 908, 909/1, 909/2, 909/3, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 5554, 5890/1, 6327, 6339, 6359, 6337, 5892/1, 6006/3, vse k.o. Bertoki,
- podano je mnenje, da glede na obstoječo in predvideno razmestitev bencinskih servisov v širšem prostoru (predmetni DPN določa gradnjo dveh dodatnih bencinskih servisov) ni več potrebe, da še naprej ostaja v veljavi DLN za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje v določbah, ki dovoljujejo gradnjo BS Bertoki,
  - predlaga se, da se pravna podlaga za izgradnjo BS Bertoki odpravi; v kolikor pa se ne odpravi, pa je treba obstoječa poročila o vplivih na okolje v osnutku DPN dopolniti na način, da se upoštevajo vsi škodljivi vplivi tudi z upoštevanjem nameravane gradnje BS Bertoki,
  - predlagano je, da se v 138. členu uredbe doda besedilo: »Z dnem sprejetja tega odloka preneha 11. In 13. člen lokacijskega načrta za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur.l.RS, št. 79/04, 109/04, 33/07), ki ureja gradnjo na parcelah k.o. Bertoki: 908, 909/1, 909/2, 909/3, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 5554, 5890/1, 6327, 6339, 6359, 6337, 5892/1, 6006/3, vse k.o. Bertoki«. (vse pripombe: odvetnik Peter Kos kot pravni zastopnik strank:KS Bertoki, Cesta borcev 1, Bertoki, Šmitran Stevo, Ul. ob spomeniku 14, Bertoki, Šukalo Đurađ, Ul. ob spomeniku 14, Bertoki, Sajk Ana, Ul. ob spomeniku 16, Bertoki, Radešič Ivan, Ul. ob spomeniku 14, Bertoki, Grando Jolanda, Ul. ob spomeniku 18, Bertoki, Babič Marinko, Ul. ob spomeniku 18/8, Bertoki, Ule Helena, Ul. ob spomeniku 14, Bertoki, Leški Danilo, Ul. ob spomeniku, Bertoki, Dajić Mileva, Ul. ob spomeniku 20, Bertoki, Zver Anica, Ul. ob spomeniku 18, Bertoki, Topić Nedeljka, Ul. ob spomeniku 14/3, Bertoki, Prašelj Tamara, Ul. ob spomeniku 18, Bertoki, Sukič Jože in Irena, Ul. ob spomeniku 18, Bertoki, Rastoder Nada, Ul. ob spomeniku 14, Bertoki, Komjenović Mira, Ul. ob spomeniku 14, Bertoki, Sirk Matjaž, Ul. ob spomeniku 18, Bertoki).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. BS Bertoki ni predmet DPN in je izven območja DPN.*

22.

- gradivo DPN je potrebno dodatno usklajevati med nosilci urejanja prostora (*Nada Marsič*).

*Stališče:*

*Na podlagi stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitve bo izdelan predlog DPN, ki bo posredovan nosilcem urejanja prostora v pridobitev mnenj k predlogu DPN. V tem času bodo opravljena morebitna dodatna usklajevanja, v kolikor bodo nosilci urejanja prostora opozorili na neskladje predloga DPN z zakonsko utemeljenimi smernicami.*

23.

- izvajalci niso upoštevali osnovnih človekovih pravic (*Zoran Makužar na javni obravnavi*),
- pristanišče je vseskozi teptalo osnovne človekove pravice do čistega in zdravega bivalnega okolja (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Pravice ljudi do bivanja v zdravem okolju so skrb države, katere zakonodajna veja oblasti sprejema ustrezne predpise, ki zagotavljajo udeležanje te pravice. V postopek priprave prostorskih aktov je tako vgrajen postopek celovite presoje vplivov na okolje, ki se izvaja sočasno s pripravo DPN.*

*V Luki Koper se zavedajo pomembnosti zmanjšanja vplivov na okolje, zato pripravljajo sanacijske načrte za izboljšanje kakovosti bivalnega okolja pripravljajo in izvajajo sanacijske ukrepe. Izvedeni so bili naslednji sanacijski ukrepi:*

*1. Prah*

*Za zmanjševanje emisij v zrak so uvedli različne tehnološke rešitve: protiprašne zavese za popolno ali največje možno zaprtje prostorov, plavajoče membrane, vgrajene v rezervoarjih za*

naftne derivate, uporaba popolnoma ali v pretežni meri zaprtih sistemov. Uvajajo še avtomatizacijo pretovora, skrajšujejo pot padca pri iztresanju, uporabljajo teleskopske cevi in zaprte transportne poti v silose. Ob pretovarjanju tovor pršijo z vodo in opuščajo delo s tovrstnim tovorom pri neugodnih vremenskih razmerah.

## 2. Svetlobno onesnaževanje

Za zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja je v pripravi študija za celovito uskladitev obstoječe zunanje razsvetljave z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja. Luka Koper je na MOP ARSO že poslala Načrt sanacije razsvetljave v Luki Koper skladno z zakonodajo na področju svetlobnega onesnaženja. Ocenjujejo, da je okoli 60% zunanje razsvetljave že skladnih z uredbo, saj za osvetljevanje novih zunanjih skladiščnih površin uporabljajo svetila, ki ustrezajo novim predpisom. Njihovi nadaljnji ukrepi bodo: nameščanje energetske učinkovitejših in v tla usmerjenih svetil, iskanje ravnovesja med predpisano osvetljenostjo in čim manjšim svetlobnim onesnaženjem.

## 3. Hrup

V Luki Koper se zavedajo problema občasnih prekoračitev hrupa v okolju, zato se že sedaj stalno izvajajo sanacijski ukrepi. Ti sanacijski ukrepi so povezani z zavezo Luke Koper, da za svoje delovanje pridobi najvišje okoljske standarde (EMAS). Z namenom ugotavljanja dejanskega stanja se je Luka Koper leta 2007 odločila za izvajanje stalnega monitoringa hrupa na mejah njihovega območja. To predstavlja prvi ukrep za izdelavo bolj konkretnih sanacijskih načrtov in programov, ki jih vsakoletno pripravljajo strokovnjaki varstva okolja Luke Koper. Primer priprave takega sanacijskega načrta je tudi Načrt za sanacijo hrupa razkladalnih dvigal na Evropskem Energetskem terminalu, ki se izvaja skladno z ekonomskimi zmožnostmi in zahtevami stroke.

Z DPN je predvidena širitev pristanišča. Zaradi podaljšanja operativne obale pristanišča ob izgradnji III. pomola pričakujemo povečan ladijski promet in s tem tudi pretovor, vendar pomeni celovita ureditev, razen skrbno načrtovane razporeditve objektov in dejavnosti ter domišljeno oblikovanih stičnih območij, tudi uvedbo okolju bolj prijaznejše tehnologije, tako da povečanja vplivov po posameznih okoljskih segmentih predvidoma ne bo oziroma bodo manjši, kot v obstoječem stanju.

Na stičnem območju z Ankaranom je vzdolž severnega roba III. pomola predvidena protihrupna in vizualna bariera z intenzivno zasaditvijo, vzdolž kopenskega skladiščnega območja pa terasasto oblikovan ozelenjen robni pas. Uvajanje sodobnih tehnologij in drugih okoljskih ukrepov bo v primerjavi z obstoječim stanjem zmanjšalo negativne vplive na vodo, zrak in tudi zmanjšalo emisije hrupa. V OP so predlagani omilitveni ukrepi za preprečevanje negativnih vplivov na okolje in spremljanje stanja. Vsi omilitveni ukrepi in način spremljanja stanja okolja so vključeni v zakonski akt, ki je podlaga za sprejetje DPN. Njihovo upoštevanje je za investitorja zavezujoče.

Kontaktne območja na severni strani pristanišča so zasnovana kot zelena cezura oziroma zeleni koridor, ki sledi AOK od vzhoda do izliva v morje pri Sv. Katarini in severnemu robu III. pomola. Programsko so posamezni podsklopi namenjeni nadomestnemu habitatu, rekreaciji v naravnem okolju, športnim in rekreacijskim aktivnostim na urejenih površinah in igriščih, centru vodnih športov in komunalnim privezom s spremljajočimi programi na območju Sv. Katarine ter dejavnosti MORS oziroma Slovenske vojske v okviru njihovega obstoječega kompleksa in na čelu III. pomola.

Severno kontaktno območje bo v prostoru vzpostavilo zeleno cezuro, ki bo omejevala vplive pristanišča na sosednja območja, vzpostavilo nadomestne habitate, ki bodo izgubljeni zaradi širitve pristanišča, z opredelitvijo območij za športno-rekreacijske programe, komunalne priveze in vodne športe pa bodo postavljena tudi izhodišča za nadaljnje načrtovanje (v okviru

*drugih prostorskih aktov) in s tem za dopolnjevanje tovrstne infrastrukture v ožjem in širšem prostoru (Ankaran, Bertoki, Koper). V programskem in prostorskem smislu bodo predvidene ureditve v kontaktnem prostoru med pristaniščem in območjem Ankarana pomenile novo kvaliteto, pridobitev in izboljšanje, predvsem pa bodo omogočile boljše sobivanje pristanišča in njegove okolice.*

24.

- krajan KS Koper-Center niso imeli nikoli nobene neposredne koristi, kot je predvidena za KS Ankaran kljub vplivom (hrup, nabijanje pilotov, nočna osvetljenost, prah, nevarne snovi) (*KS Koper-Center, po pošti*),
- prebivalci mesta pa tudi širše okolice imajo premalo direktnih in indirektnih koristi od luških dejavnosti (*Vjetko Skrt v imenu skupine krajanov Kopra in okolice, knjiga pripomb KS Koper-Center*),

*Stališče:*

*Pristaniška dejavnost direktno in indirektno vpliva na koristi ožje in širše okolice pristanišča. Z dejavnostjo pristanišča imajo koristi lokalne družbe, ki delujejo na področju logistike in so vezane na blagovni promet v pristanišču (špediterji, agenti, kontrolne hiše, carina, policija, hoteli, restavracije, ... ), kot celotno gospodarstvo RS.*

*Največjo korist ima ravno MO Koper, ki je solastnik Luke Koper in prejema prihodke iz naslova plačevanja stavbnega zemljišča in koncesijskih dajatev. V skladu s Koncesijsko pogodbo za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovornega pristanišča, mora koncesionar plačati občini, na ozemlju katere se nahaja pristanišče, 50% letne koncesijske dajatve, ki znaša 3.5% ustvarjenega letnega poslovnega prihodka koncesionarja, zmanjšanega za v tem letu pobrane pristaniške pristojbine. Koncesijska dajatev je eden od prihodkov MO Koper, ki ga občina, v skladu s proračunsko porabo, namenja za ureditve na območju MO Koper.*

*K obstoječim koristim pa je potrebno prišteti tudi neposredne in posredne koristi za mesto in širšo okolico, ki bodo nastale z realizacijo ureditev v DPN. V DPN je načrtovan umik tovornega pristanišča z območja 1. in 1.a veza ter z območja Severne obvoznice starega mestnega jedra Kopra. S tem se to območje nameni mestotvornim funkcijam: ureditev severne obvoznice s krožnim prometom, ureditev objektov, parka, peš povezave, vzpostavitev pomorskega potniškega pristanišča s spremljajočimi vsebinami, umestitev nove centralne avtobusne postaje, nove parkirne in garažne površine.*

*Glede na študije Evropske Unije je še posebej pričakovati pozitivne direktne in indirektno koristi z izgradnjo potniškega pristanišča. Iz podatkov za področje potniškega prometa v Luki Koper je razvidno, da so bilo v letu 2009 v Kopru zabeležili 53 prihodov potniških ladij in 31.021 potnikov. Od tega se jih je 6.833 udeležilo organiziranih izletov po slovenski Obali in drugod po Sloveniji. Glede na leto 2008 se je število prihodov potniških ladij povečalo za 20,5% in število potnikov za 103%. Glede na porast ladijskega turizma je v naslednjih letih realno pričakovati kontinuirano rast, kar odraža tudi stanje v tej veji turistične dejavnosti v Sredozemlju in Jadranu.*

*Po zadnjih opravljenih študijah, izvedenih s strani pooblaščenih raziskovalnih inštitutov Evropske Unije (European Cruise Council) je razvidno, da ta zvrst turizma prinaša velike direktne in indirektno pozitivne učinke na turizem in gospodarstvo v Evropi (Vir: raziskava iz leta 2009 – Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe - 2009 edition). Teh pozitivnih multiplikativnih učinkov je deležna tako Občina Koper kot regija. Odražajo se v panogah, kot so: turizem z organizacijo izletov, z obiski destinacij po obali in Sloveniji, z delom turističnih agencij, panoga transporta in logistike, pomorske agencije, lokalni prevozniki ter*

*pristanišče, trgovina z oskrbo ladij, obiski in nakupi potnikov po mestu itd. Iz raziskave je razvidno, da je direktna poraba potnika na posamezni destinaciji v povprečju 57 EUR, kar bi v primeru Kopra/Slovenije za lansko leto predstavljalo 1.768.197 EUR direktnih koristi.*

25.

- krajanji Ankarana so ogorčeni nad sočasnostjo odcepitvenega referenduma in javne razgrnitve DPN (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Javna razgrnitev je bila izvedena takoj po izdelavi doDPN in po pridobitvi mnenj o ustreznosti OP in potrditvi plana.*

*Pripravljavec DPN ni imel vpliva na organizacijo referenduma v Ankaranu.*

26.

- država ni izdelala strokovne in kritične raziskave o zdravstvenem stanju prebivalcev (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Sočasno s postopkom priprave DPN poteka tudi postopek celovite presoja vplivov na okolje ter spremljanje možnih vplivov na okolje in zdravje prebivalstva v času izvajanja in obratovanja načrtovanih ureditev. Posebej so v uredbi o DPN navedeni pogoji za varovanje zdravja ljudi, in sicer v členih: varstvo tal, varstvo morske vode, varstvo celinske vode, varstvo zraka, varstvo pred hrupom, varstvo pred elektromagnetnim sevanjem, varstvo pred vibracijami in varstvo pred svetlobnim onesnaževanjem. V uredbi o DPN je predvideno tudi, spremljanje stanja okolja v času gradnje in po izgradnji.*

*Posebni raziskavi o zdravstvenem stanju prebivalstva zakonodaja o urejanju prostora ne predvideva, saj se takšne raziskave, v kolikor so potrebne, izvajajo v okviru programov preventivne zdravstvene politike. Sicer pa v DPN za pristanišče v Kopru niso predvidene ureditve, ki bi povzročale negativne vplive na zdravstveno stanje prebivalstva. Tudi vse dosedanje analize in študije, ki jih sistematično izvaja Luka Koper dokazujejo, da pristaniška dejavnost v ničemer ne ogroža zdravja ali življenja okoliških prebivalcev.*

*Posebno študijo o zdravstvenem stanju prebivalcev je pred leti naročila MO Koper.*

27.

- v predvideni vrednosti za realizacijo DPN ni razviden del za novogradnje in del vrednosti za sanacijo dosedanjega stanja, v vrednost tudi ni vključena ekološka renta, do katere so prebivalci Ankarana upravičeni zaradi škodljivih vplivov (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- ne podpirajo DPN zaradi dvomov o negativnih vplivih projekta na okolje (*Samoupravna skupnost Italijanske narodnosti Koper, po pošti*),
- nasprotujejo predlaganemu DPN, ker tovrno pristanišče že v sedanjem obsegu obremenjuje mesto in velik del slovenske obale s svojim prostorom, hrupom in onesnaževanjem zraka ter prometom (*Vjetko Skrt v imenu skupine krajanov Kopra in okolice, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- zaradi naštetega in nepredvidenih posledic na okolje in zdravje ljudi in v skrbi za zanamce se DPN zavrača (*Oliver Morgan v imenu skupine krajanov Ankarana, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*).



*Stališče:*

*DPN ni finančno-programski niti investicijski akt, niti akt, ki bi določal ali upravičeval ekološko rento, saj morajo biti vsi prekomerni vplivi, ugotovljeni v OP, preprečeni z načrtovanjem ustreznih omilitvenih ukrepov.*

*Luka Koper je gospodarski subjekt, ki je po veljavni okoljski zakonodaji obvezen pridobiti okoljevarstveno dovoljenje. Okoljevarstveno dovoljenje je bilo Luki Koper izdano v januarju 2008. Okoljski monitoring v prostoru, ki ga pokriva, se izvaja skladno z veljavno zakonodajo oziroma po lastni odločitvi, od leta 2007 pa skladno z EMAS direktivo. Meritve emisij v ozračje, ki jih izvajajo pooblaščenice institucije, kažejo, da vrednosti ne presegajo zakonsko določenih mejnih vrednosti. O tem je Luka Koper dolžna letno poročati MOP ARSO, ki nadzoruje vplive pristanišča na okolje. V kolikor bi bile mejne vrednosti prekoračene, bi MOP ARSO ustrezno ukrepal.*

*Za zmanjšanje vplivov na okolje je Luka Koper v zadnjih petih letih namenila skupno ca. 6,4 mio EUR.*

*Ukrepe za zmanjšanje vplivov na okolje obravnava OP in so kot obvezne ureditve vključeni v DPN.*

28.

- proti gradnji je zbranih 4000 podpisov, Luka Koper deluje proti Ankarančanom (podpisov ni predal) (*Robert Stepan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Pripravljenec DPN navedenih podpisov ni prejel. Ne glede na to gre za načelno pripombo in ne za pripombe in predloge k doDPN oz. k rešitvam v DPN, ki bi jih bilo možno upoštevati pri pripravi predloga DPN. Ureditev koprskega pristanišča je strateškega pomena za državo in izrednega gospodarskega pomena za razvoj regije in lokalne skupnosti.*

*Glede na podano navedbo na javni obravnavi je Luka Koper v decembru 2009, po izvedeni javni razgrnitvi DPN, pri podjetju Ninamedia naročila anketo, s katero je bilo ugotovljeno, da je le 58% prebivalcev od Ankarana do Bertokov seznanjenih z DPN, od teh jih 45% podpira prostorski razvoj pristanišča. Še bolj zgovoren je podatek, da se kar 40% vprašanih na tem območju strinja z izgradnjo III. pomola. Nasprotno pa navedenih podpisov pripravljavec DPN ni nikoli prejel.*

*Luka Koper ne deluje proti Ankarančanom, kar kaže podatek, da letno nameni športnim in drugim društvom v Ankaranu ca. 60.000 EUR. Na stroške Luke Koper pa je bil urejen tudi mandrač v Sv. Katarini, katerega investicijska vrednost je znašala 350.000 EUR.*

29.

- načrt v celoti podpirajo, potrebno je čimprejšnje sprejetje DPN (*Primorska gospodarska zbornica, po pošti*),
- izražena podpora DPN (*Zveza ekoloških gibanj Slovenije, po pošti*)
- DPN za koprsko pristanišče se sprejema pozno zaradi neodločnosti in nerazumevanja prejšnjih slovenskih vlad, ki niso upoštevale, da je Luka Koper lahko generator ekonomskega in trajnostnega razvoja Kopra, Primorske in celotne Slovenije (*Leo Šešerko*),
- koprsko pristanišče ima za Slovenijo velik geostrateški pomen. Zaradi razvoja pristanišča bo prišlo do novih investicij in oživljanja gradenj (*Leo Šešerko na javni obravnavi*),
- škoda, da DPN ni bil pripravljen pred 3 leti, da bi že do sedaj doprinesel k trajnostnemu razvoju (*Leo Šešerko na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Gre za mnenje, ki podpira ureditve načrtovane v DPN.*

*Razlog za sorazmerno pozno sprejemanje DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru ni v neodločnosti in nerazumevanju prejšnjih vlad, saj so si vse prizadevale rešiti dokaj zapleteno problematiko koprskega pristanišča. Šele ustanovitev posebne medresorske komisije, ki jo je vodil minister za promet, je pomembno pripomogla, da se je celotna problematika koprskega pristanišča in Luke Koper lahko začela sistematično in celovito urejati v splošno javno korist. DPN ni mogel biti sprejet že pred tremi leti, saj se je takrat postopek priprave DPN šele začel. Prostorska ureditev pristanišča, kot jo zajema DPN, je zelo specifična in prva tovrstna urbanistična ureditev v Sloveniji, ki jo po obsegu in zahtevnosti lahko primerjamo le z urbanistično ureditvijo srednje velikega mesta. Zaradi obsežnosti in usklajevanja različnih interesov in reševanja problemov je iskanje najprimernejših in usklajenih rešitev dolgotrajen postopek. Iz navedenega razloga je postopek priprave DPN trajal dlje, kot je bilo prvotno predvideno.*

30.

- investicije v koprsko pristanišče morajo biti domače, ne sme se dopustiti, da bi prišlo do investicij tujih korporacij (*Leo Šešerko na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Luka Koper je koncesionar koprskega pristanišča, na podlagi sklenjene koncesijske pogodbe z dne 8. 9. 2008, s katero je bilo dogovorjeno opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovornega pristanišča. Sklenjena pogodba pomeni, da je Luka Koper nosilec pravic in odgovornosti iz koncesijske pogodbe. Tako razmerje je dogovorjeno za čas trajanja koncesijskega razmerja to je 35 let od sklenitve pogodbe. Investicije v pristanišče so v pogodbi podrobno določene in možne le v okviru pogodbenih določil. Ne glede na poslovne povezave je koncesionar Luka Koper nosilec pravic in obvez iz koncesijskega razmerja in jih ne more prenesti na tretji subjekt.*

31.

- solastniki Luke Koper ne smejo preglašovati želje okoliških prebivalcev po naravnih dobrinah, čistem zraku, možnosti kopanja v lastnem obalnem morju (*Anton Horvat, knjiga pripomb KS Ankarani*),
- Zeleni Koprski zavračajo načrt; gre za vpliv kapitala tujih držav, da bi kupile slovensko obalo, ki je imamo malo, gre samo za dobiček (*David Stepan, na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Ureditev koprskega pristanišča je strateškega pomena za državo in izrednega gospodarskega pomena za razvoj regije in lokalne skupnosti, zato gre za ureditev državnega pomena, ki pomembno vpliva na razvoj slovenskega gospodarstva. Zaradi nacionalnega pomena razvoja pristanišča gre v primeru DPN, katerega pripravo vodi MOP DP, za izvrševanje strateških dokumentov RS, ki so predhodno že opisani v tretji točki stališč do pripomb.*

*Postopek priprave DPN se vodi z namenom uskladitve razvojnih teženj in varstvenih zahtev glede načrtovanih ureditev. V postopku usklajevanja je zagotovljeno sodelovanje vseh nosilcev urejanja prostora, tudi lokalne skupnosti, tako da ni mogoče preglašovanje posameznega resorja, ampak so rešitve v največji možni meri kompromis med nasprotujočimi zahtevami posameznih nosilcev urejanja prostora in pobudnikom.*

*Večina zemljišč v koprskem pristanišču je v lasti RS, ki jih je namenila za namene pristanišča. Lastnik zemljišč na območju pristanišča je tudi MO Koper. Jasno je potrebno ločiti lastnino*

*nad zemljišči z drugimi pravicami na zemljiščih. Do nakupa zemljišč bi lahko prišlo le, če se lastnik odloči za prodajo zemljišč. Sama prodaja zemljišč tretjim brez upoštevanja namembnosti le teh bi nedvomno ovirala delovanje pristanišča, kakor tudi razpolaganje morebitnega kupca s takim zemljiščem, saj pozitivni predpisi v državi določajo namembnost zemljišč v pristanišču za potrebe pristanišča.*

32.

- dvom, ali ne gre pri projektu za poskus prelivanja davkoplačevalskega denarja v akumulacijo kapitala (*KS Koper-Center, po pošti*).

*Stališče:*

*Vlaganja v pristaniško infrastrukturo (tudi v primeru projektov, ki jih zajema DPN) gredo v breme koncesionarja Luke Koper. Koncesionar je upravičen do povračila vlaganj v pristaniško infrastrukturo le ob izteku ali prekinitvi koncesijske pogodbe, in sicer v višini neamortizirane vrednosti vlaganj.*

## B. PRIPOMBE IN MNENJA NA STROKOVNE REŠITVE IN PREDLOGI NOVIH REŠITEV

### B/I SPLOŠNO

33.

- pristanišče ni v proporciju z mestom Koper, povečuje se megalomanija (*Metod Mezek na javni obravnavi*),
- načrt je predimenzioniran, megalomanski, Luka Koper sega do Adrie; pod Jadransko cesto, na Rožniku in v stari bolnišnici so predvsem stari in bolni ljudje- ne morejo sprejeti DPN, to je umor naše bodočnosti (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

#### *Stališče:*

*Mesta in pristanišča so medsebojno prostorsko odvisna in odnos med njimi navadno ureja dolgoročna prostorska strateška vizija in načrtovanje. Razvoj novih urbanih načel za mesto na eni strani in doseganje ekonomske rasti osnovane na prostorskem razvoju modernega in aktivnega pristanišča niso med seboj v nasprotju. To dokazujejo številni primeri mest in pristanišč v Evropi, kjer mesta pogosto prevzamejo identiteto pristanišča, pristanišča pa prispevajo k ekonomskemu, socialnemu in kulturnemu razvoju teh mest.*

*Z umeščanjem novih struktur v prostor je pristanišče že od pričetka izgradnje v letu 1958 neposredno poseglo v merilo srednjeveškega mesta in mesta Koper. Razvijajoče se pristanišče vse od takrat soustvarja in pomembno določa merilo grajenega tkiva v širšem prostoru. Razvoj pristanišča je v zadnjih petdesetih letih pomembno opredeljeval gospodarski in urbani razvoj Kopra. Koper se je v tem času tudi zaradi tega razvil iz srednjeveškega mesta v sodobno urbano središče državnega pomena. SPRS načrtuje, da se Koper na državni in mednarodni ravni razvija v pomembno državno tovarno prometno vozlišče in morsko pristanišče; kot obalno somestje s Piranom in Izolo pa razvija funkcije središča nacionalnega pomena in se na mednarodni ravni povezuje s sosednjimi regijami Italije in Hrvaške.*

*Pristanišče se je pričelo graditi na severnem robu historičnega mestnega jedra Kopra in je v prvotnem obsegu imelo značaj pristanišča v mestu. Tudi prometno se je napajalo neposredno preko prometnega sistema mestnega jedra. V petdesetih letih razvoja in širitve je pristanišče preraslo okvir pristanišča v mestu; vzpostavila se je samosvoja in samostojna prostorska struktura, ki tako glede svojih prostorskih razsežnosti kot tudi funkcionalnih zahtev pogojuje pristop k njegovemu nadaljnjemu prostorskemu razvoju, v sklopu katerega pa je potrebno obravnavati tudi vidike oblikovanja stikov oziroma vzpostavitve strukturno-funkcionalnih razmerij in povezav s kontaktnim prostorom.*

*Izhodišča za načrtovanje velikosti pristanišča, kot je predlagana z DPN, temeljijo na programskem delu strateških dokumentov Luke Koper, analiza dejanskih potreb širitve pristanišča pa je bila opravljena pri pripravi podlag za dokumentiranje pobude za pripravo DPN.*

*Za zagotovitev premišljenega in celostno čim bolj usklajenega prostorskega razvoja pristanišča, ki upošteva tudi širši prostorski kontekst in navezovanje nanj (urejanje kontaktnih območij), je bil pred pričetkom priprave DPN izveden natečaj, katerega najboljša rešitev predstavlja tudi konceptualno izhodišče za pripravo strokovnih podlag za DPN.*

*Zamisel celovite zasnove pristanišča predlaga načrtovanje vseh robnih območij tako, da so gabaritne in vedutne meje pristanišča zasnovane z bolj skladnimi razmerji in prehodi med*

*načrtovanimi in obstoječimi območji. To je doseženo tudi z odmikom prostorskih struktur pristanišča od starega mestnega jedra Kopra.*

34.

- *proti širitvi so kmetje, ki imajo zemljišča na bonifiki v najemu, in krajanji Moretinov, ker menijo, da preveč agresivno posega v njihov vitalni življenjski prostor, države ne zanima dobrobit državljanov (nečutiljiv podpis, Kocjančič in Ivan Bolčič knjiga pripomb KS Škofije),*
- *Slovenija je včasih s pridelki preživljala Trst, območje naj se nameni za kmetijstvo (Antonija Horvat na javni obravnavi),*
- *so proti širitvi Luke Koper (Nevenka Kaligarič in več nečutiljivih podpisov, knjiga pripomb KS Škofije),*
- *so proti širitvi pristanišča na obalo (Ivanka in ... Kavčič, knjiga pripomb KS Ankaran),*
- *KS v celoti zavrača DPN, kakršnakoli širitev pristanišča je popolnoma nesprejemljiva (KS Ankaran, po pošti),*
- *v predlagani obliki DLN predstavlja nasilje države nad lokalnim prebivalstvom (Marjan Simčič),*
- *razgrnjeno gradivo DPN se v celoti zavrača, kakršnakoli širitev sedanjega pristanišča na kopno in v akvatorij je nesprejemljiva (CI Ankaran proti gradnji III. pomola, v njihovem imenu Robert, Stepan, Darjo Velentič in Edi Pucer, po pošti),*
- *nasprotuje širjenju Luke Koper v smeri zahod (Nada Marsič),*
- *v celoti zavrača širitev Luke Koper v akvatorij (Robert Stepan na javni obravnavi),*
- *širitev Luke Koper je predvidena izključno na morsko stran, kar je nesprejemljivo (Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi),*
- *v celoti zavračajo DPN (Zoran Makužar na javni obravnavi).*

*Stališče:*

*Gre za načelno pripombo, in ne za pripombe in predloge k doDPN oz. rešitvam v DPN, ki bi jih bilo možno upoštevati pri pripravi predloga DPN.*

*Priprava DPN temelji na določenih strateških državnih aktov, ki opredeljujejo smernice za zagotavljanje nadaljnjega razvoja pristaniške infrastrukture in razvoj, edinega slovenskega pomorskega pristanišča za mednarodni tovorni in potniški pomorski promet. Koprsko pristanišče presega pomen Kopra, Obalno-Kraške regije in Slovenije, ker je eksplicitno omenjeno v dokumentih Evropske unije (TINA report) kot ena od vstopnih točk V. panevropskega koridorja z navezavo na morski prometni koridor. Koprsko pristanišče je največje intermodalno vozlišče pri nas, ki povezuje morski prometni koridor s V. panevropskim koridorjem. Zaradi vse večje preusmeritve blaga s cest na pomorske avtoceste je treba zagotoviti pravočasno in konsistentno rast trgovskega pristanišča v Kopru.*

*Ureditev koprškega pristanišča je strateškega pomena za državo in izrednega gospodarskega pomena za razvoj regije in lokalne skupnosti. Zagotovitev zadostnih in ustreznih površin ob obali in sorazmerno tudi v neposrednem kopenskem zaledju ima za razvoj in delovanje pristanišča v prihodnosti veliko vlogo.*

*Natečajna rešitev za celovito urbanistično zasnovo mednarodnega pristanišča v Kopru, na kateri temelji DPN, predstavlja prostorsko in urbanistično dodelano in premišljeno rešitev, ki racionalno in funkcionalno jasno artikulira programe pristanišča (kot so opredeljeni v strateških dolgoročnih programih razvoja pristanišča).*

*Prostorska in funkcionalna zasnova pristanišča, kot je načrtovana z DPN, temelji na upoštevanju notranje razporeditve programov in dejavnosti glede na prostorske in tehnološke zahteve ter dispozicijo transportnih poti in logistike glede na predvideno cestno in železniško omrežje ter z upoštevanjem novo predvidenega vhoda v pristanišče. Obsega tako morski kot*

*kopenski del, saj sta oba ključnega pomena za opravljanje pristaniške dejavnosti. Razširitve na morski del so predvidene s podaljšanjem prvega in drugega pomola ter z gradnjo III. pomola, s čimer se pridobi potrebno dolžino operativnih obal. Sorazmerno in v neposredni prostorsko-transportni navezavi so načrtovane razširitve na kopenskem delu za potrebe umestitve zaprtih in odprtih skladiščnih površin.*

*Razvojne možnosti pristanišča so prostorsko omejene z naravnimi in grajenimi ovirami in so vezane na bližino morja. Širitev je zato možno načrtovati z gradnjo oziroma podaljševanjem pomolov proti morju in na prostih površinah v zaledju obstoječega pristanišča, kjer se danes nahajajo kmetijska zemljišča, saj je le tako možno zagotoviti tehnološko, logistično in funkcionalno povezanost z obstoječim pristaniščem. Širitev pristanišča na zaledne površine bo postopna in bo trajala več let. Do uporabe zemljišč v zaledju bodo zemljišča ohranjala svojo kmetijsko namembnost in jih bo možno obdelovati pod enakimi pogoji, kot jih najemniki le- teh obdelujejo danes. Prostorske in izvedbene rešitve se bodo v tem procesu usklajevale z usmeritvami resornega ministrstva oziroma lastniki in upravljavci kmetijskih zemljišč.*

35.

- z dopolnjenim osnutkom DPN se ne strinjajo, ker niso bile upoštevane zahteve po zagotoviti prostora za UNP projekt - skladišče za utekočinjeni naftni plin (*Istrabenz Plini d.o.o., po pošti*).

*Stališče:*

*Obseg predvidenih rešitev je bil določen na podlagi pobude za pripravo DPN in dopolnjen z ureditvami, ki izhajajo iz smernic nosilcev urejanja prostora. UNP ni bil vključen v pobudo za pripravo DPN, ki jo je podala MzP, zato ni bil obvezno izhodišče pri načrtovanju ureditev znotraj pristanišča.*

36.

- dosedanja gradnja je stihijska; ker se šele sedaj pripravlja DPN, je Luka Koper največja črna gradnja v Sloveniji (*Zoran Makužar na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Dosedanja gradnja posameznih objektov v pristanišču sledi razvojnim potrebam pristanišča. Gradnja temelji na veljavnih planskih dokumentih MO Koper, ki se nanašajo na območje pristanišča in sicer:*

- Dolgoročni plan občine Koper (UO št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98),
- Družbeni plan občine Koper (UO št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana MO Koper (UO št. 16/99, in 33/01) in (UL RS, št. 96/04, 97/04, 79/09),
- Prostorsko ureditveni pogoji za območje trgovskega pristanišča v Kopru (UO, št. 45/98, 20/01).

37.

*v skladišče sipkih tovorov je že bilo pripeljana tudi radioaktivno železo (Antonija Horvat na javni obravnavi).*

*Stališče:*

*Pri vstopanju/izstopanju blaga na/iz območja pristanišča se izvaja vse potrebne ukrepe za preprečitev vnosa/iznosa radioaktivnega blaga. Monitoring izvaja Carinska uprava RS na glavnem vhodu v pristanišče s pomočjo posebnih detektorjev za zaznavo radioaktivnosti. Dodatni monitoring izvajajo pooblaščenice institucije z meritvami radioaktivnosti na ladjah in v vagonih. Meritve se izvajajo tudi v predhodnih lukah - mestih nakladanja oz. pretovarjanja blaga.*

*Vse meritve se izvajajo z namenom pravočasnega evidentiranja blaga s povišano stopnjo radioaktivnosti in izvajanja vseh potrebnih ukrepov za zagotavljanje zdravje zaposlenih in bližnje okolice. V primeru suma radioaktivnosti izvajalec meritev obvesti Upravo RS za jedrsko varnost, ki ustrezno ukrepa.*

*V zadnji petih letih je bila nekoliko povečana radioaktivnost zaznana na eni izmed prikolic tovornega vozila in enkrat na tovoru (staro železo). V obeh primerih so bili ukrepi pravočasni in ustrezni.*

38.

- na II. pomolu je skladišče kerozina brez gradbenega dovoljenja (*Antonija Horvat na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Skladišče kerozina je zgrajeno na podlagi gradbenega dovoljenja MOP št. 35105-114/2007 PK/GB z dne 25. 1. 2008 in ima uporabno dovoljenje MOP št. 35106-25/2008-PK z dne 23. 6. 2008.*

39.

- zahtevajo se analize in odgovori na vprašanje ali povečanje pristanišča pogojuje samo komercialni interes, oziroma v kolikšni meri je projekt podprt z analizami in podporo državnih ali strokovnih ustanov (*KS Hrvatini, po pošti*).

*Stališče:*

*Pristanišča so za vsako državo močan dejavnik razvoja nacionalnega gospodarstva (vse večji je delež pomorskega transporta blaga). Podatki iz študij o vplivih prometne dejavnosti (PRINZ inštitut) na domači bruto proizvod kažejo, da vsak ustvarjen EUR v pristaniški dejavnosti ustvari dodatnih 13,24 EUR v ostalih dejavnostih, neposredno in posredno vezanih na delovanje pristanišča. Multiplikativni ekonomski učinki pristanišča so bili izračunani po metodologiji Nizozemskega ekonomskega inštituta.*

*Razvoj pristanišča temelji na določenih strateških državnih aktov: Resolucije o pomorski usmeritvi RS, Odloka o SPRS, Resolucije o nacionalnem programu razvoja pomorstva (v pripravi) ter strateških evropskih aktov, predvsem 21. prednostnem TEN-T projektu: Pomorske avtoceste - Motorways of the Sea, (Art. 12a of the TEN-T Guidelines) in sicer Pomorska avtocesta jugovzhodne Evrope, ki povezuje Jadransko morje z Jonskim morjem in vzhodnim Sredozemljem, vključno s Ciprom (2010).*

*Pri pripravi pobude je bila upoštevana tudi Poslovna strategija delniške družbe Luka Koper, na podlagi katere so bile opredeljene dejavnosti pristanišča in njim pripadajoče površine ter ureditve.*

*Z upoštevanjem strateških razvojnih smernic pristanišča in poslovne strategije koncesionarja je pobudnik – MzP pripravil strokovne podlage s katerimi je bila dokumentirana pobuda za pripravo DLN za celovito ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru.*

*Poleg razvoja in širitve pristanišča pa DPN obravnava tudi razvoj robnih oz. kontaktnih območij. Razvojne potrebe za ureditev teh območij so v svojih smernicah posredovali vsi zainteresirani nosilci urejanja prostora, med njimi tudi MO Koper. Vse razvojne potrebe so bile smiselno vključene v DPN.*

40.

- kakšna so zagotovila, da bo širitev pristanišča zagotovila dovolj delovnih mest za lokalno prebivalstvo (*KS Hrvatini, po pošti*).

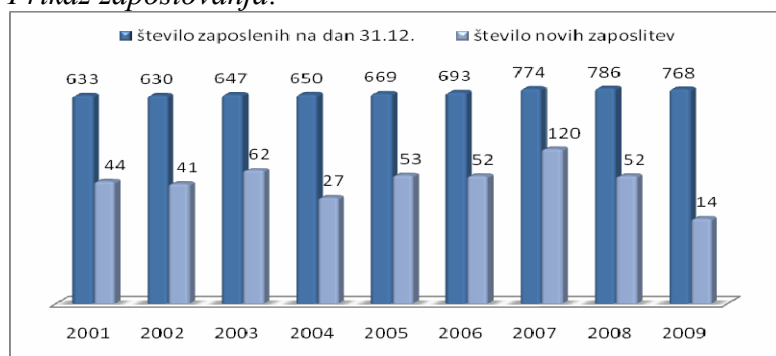
#### *Stališče:*

*Pristaniška dejavnost ostaja kljub visoki tehnično-tehnološki opremljenosti delovno intenzivna. Ugotavljanje potreb po delavcih izhaja iz načrtovanega pretovora. Načrti pretovora do leta 2013 kažejo, da bo Luka Koper pretovorjene količine iz leta 2008 (353.880 kontejnerskih enot) predvidoma do leta 2013 skoraj podvojila in pretovorila 600 tisoč TEU.*

*Načrtovan pretovor kontejnerjev do leta 2013 predstavlja, ob optimalni zasedenosti kapacitet pretovorne mehanizacije, povečano potrebo po številu zaposlenih neposredno vključenih v proces. Ob upoštevanju strateške usmeritve Luke Koper, ki je usmerjena v zagotavljanje celotne logistične storitve pa je predvidena podvojitev neposredno in posredno zaposlenih v lokalnem okolju in širši regiji (zagotavljanje dela špediciji, agentom, carini, kontrolnim hišam, cestnim, železniškim in pomorskim prevoznikom, vzdrževalcem, pilotom, privezovalcem, gostinska dejavnost...)*

*Prikaz rasti zaposlovanja v zadnjih letih v Luki Koper je sledil rasti pretovora. Tudi v letu 2009, ko beležimo gospodarsko recesijo tako na svetovnem kot domačem trgu, je Luka Koper kljub nižji realizaciji pretovora, uspela ohraniti število delovnih mest in nivo plače zaposlenih, ki so nad povprečjem v tej panogi.*

#### *Prikaz zaposlovanja:*



41.

- kako bo s transportom povečanega pretovora blaga (promet po cestah, izgradnja drugega tira) (KS Hrvatini, po pošti).

#### *Stališče:*

*Pretovor blaga se bo tudi v bodoče izvajal po železnici in po cestah. Luka Koper danes pretovori ca. 60% vsega blaga po železnici, kar je od 30% do 40% več kot v ostalih evropskih pristaniščih. Enak delež tovora po železnici namerava ohraniti tudi v bodoče.*

*Glede na pomembnost železniškega prometa je velikega pomena uskladitev gradnje železniških kapacitet in razvoja pristanišča. Povečanje kapacitet obstoječega železniškega omrežja je možno doseči že s posodobitvijo posameznih odsekov, vendar bo dolgoročno ustrezen nivo uslug zagotavljala šele izgradnja drugega železniškega tira.*

*Do ureditve potrebne železniške infrastrukture je možno preusmeriti del tovora na cestno infrastrukturo, kar pa ni prioriteta usmeritev pristanišča, in jo bo potrebno obravnavati kot začasno rešitev do izgradnje drugega železniškega tira Divača-Koper.*

42.

- ladjedelništvo predstavlja komplementarno dejavnost pristanišču oziroma dviguje njegov standard, predlaga se umestitev ladjedelniške dejavnosti v okvir DPN (Ladjedelnica Izola d.d., po pošti).



*Stališče:*

*Obseg predvidenih rešitev je bil določen na podlagi pobude za pripravo DPN in dopolnjen z ureditvami, ki izhajajo iz smernic nosilcev urejanja prostora. Ladjedelništvo ni opredeljeno kot dejavnost državnega pomena.*

*V DPN ladjedelniška dejavnost, kot stalna dejavnost znotraj pristanišča, ni predvidena. V primeru komercialno poslovnih interesov je možno organizirati manjše, enkratne projekte (pretovor, skladiščenje plovil z manjšimi dodelavami) v kolikor se bo s tem strinjal koncesionar pristanišča.*

43.

- predlaga se gradnja skladiščnih površin v zaledju izven območja DPN s poudarkom na boljši transportni povezavi ter pretovorni tehnologiji v Luki Koper (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- rešitev je v prenosu skladišč v zaledje (*Zoran Makužar na javni obravnavi*),
- predlaga se prenos skladiščnih površin iz pomolov in podaljšanje privezov v zaledje, kjer so še neizkoriščene površine (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Funkcionalna zasnova pristanišča temelji na upoštevanju notranje razporeditve programov in dejavnosti glede na prostorske možnosti, tehnološke zahteve ter dispozicijo transportnih poti in logistike.*

*Za delovanje pristanišča so potrebne tako operativne obale kot skladiščne in manipulativne površine v zaledju. Potrebne operativne obale z ustreznimi globinami bazenov je možno zagotoviti le s podaljšanjem obstoječih in izgradnjo novega III. pomola. V neposredni bližini operativnih obal se nahajajo izključno tiste površine in objekti, ki so potrebni za pretovor blaga, oziroma bi bilo skladiščenje takšnega blaga v zaledju ekonomsko neupravičeno in nesmotrno. Vsa ostala skladišča, ki niso neposredno vezana na tehnologijo pretovora, so načrtovana v zaledju pomolov (napr. terminal za tekoče tovore, garažni objekti,...).*

*Zaradi prostorske omejenosti je Luka Koper že pričela z urejanjem zalednih in lokacijsko dislociranih skladiščnih površin v Sežani. V teh skladiščih se bo skladiščilo blago, ki ni neposredno vezano na ladijski promet, in katerega ekonomska cena prenese prestavitev na drugo lokacijo. Zaledna, dislocirana skladišča so dolgoročni projekti, ki terjajo iskanje ustreznih lokacij in ureditev ustreznih prometnih povezav s pristaniščem ter vzpostavitev novih trgov dobaviteljev in kupcev.*

44.

- zadosti naj se potrebam koprskega pristanišča za nadaljnjih 10 - 15 let. Na območju ankaranske bonifike, ki ga Luka Koper absolutno vsaj še 20 let ne bo potrebovala (če bo seveda racionalizirala rabo prostora), naj se ohrani sedanja raba prostora in naj se območje od Rižane do razbremenilnika pa do ceste Srmin-Ankaran v celoti izvzame iz DPN, predvsem pa naj se ohrani kulturna krajina! (*Nada Marsič*).

*Stališče:*

*DPN je prostorska dokumentacija, ki določa namensko rabo prostora in sam po sebi še ne pomeni dejanske izvedbe načrtovanih ureditev. Te bo izvajal investitor glede na dejanske potrebe ter v skladu z ekonomiko posameznih investicij.*

*Ureditve načrtovane v DPN so dolgoročnega značaja. Širitev pristanišča bo postopna in bo trajala daljše časovno obdobje. V prvi fazi se bo pristanišče širilo na površine do ankaranske*

*vpadnice. Šele po zapolnitvi tega prostora bo možna širitev na njeno vzhodno stran. Do poseganja na površine ankaranske bonifike bodo le ta ostala kmetijska zemljišča in ohranjala sedanjo rabo. Tudi v primeru urejanja površin na vzhodni strani ankaranske vpadnice bo to urejanje postopno in ne enkratno.*

45.

- pristanišče naj sodeluje s Trstom, Reko, Tržičem, zakaj se gremo konkurenco (*Angel Pucer na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Luka Koper je samostojni ekonomski subjekt, ki se konkurenčno obnaša do ostalih severno jadranskih pristanišč in svojo konkurenčno prednost gradi na kakovosti, zanesljivosti storitev in prilagodljivosti potrebam kupcev.*

*Ne glede na konkurenčni trg v severnem Jadranu pa konkurenčnost na globalnem trgu zahteva povezovanje severno jadranskih pristanišč, ki jim je skupna južna transportna pot za centralno in vzhodno Evropo. Z zavedanjem dolgoročnih konkurenčnih prednosti je bila v lanskem letu Luka Koper soudeležena pri ustanavljanju združenja NAPA (Nord Adriatic Ports Association), skupaj s pristanišči Ravenna, Benetke in Trst. Ob ustanovitvi je bilo sklenjeno, da se bo združenju priključilo tudi pristanišče Reka. Združenje bo delovalo predvsem pri skupni promociji pristanišč severnega Jadrana, predvidene pa so tudi druge oblike sodelovanja.*

46.

- kaj bo, če se bodo v prihodnosti prometni in trgovski tokovi preusmerili ali spremenili? Ostal bo ogromen degradiran prostor, ki bo zavzema večji del slovenske obale (*Vjetko Skrt v imenu skupine krajanov Kopa in okolice, knjiga pripomb KS Koper-center*).

*Stališče:*

*Glede na razmere na globalnem trgu ni pričakovati preusmeritev trgovskih tokov. Zaradi geografske lege koprskega pristanišča in zaledja, ki nima dostopa do morja, je pričakovati, da bodo le ti dolgoročno prisotni, še posebej v kolikor bo zagotovljen in omogočen dolgoročni razvoj pristanišča. V svetu je trend rasti trgovinske menjave med prekomorskimi državami in članicami EU, kar posledično vpliva na logistiko transporta blaga na teh relacijah. Nova rastoča tržišča so predvsem na prekomorskih trgih, Indije, Kitajske, Afrike in Južne Amerike.*

*V kolikor bi eventualno prišlo do opustitve pristaniške dejavnosti, se bodo objekti in površine namenili drugačni dejavnosti na podlagi novega prostorskega načrta, pri čemer pa lahko kontaktna območja, ki niso pristanišče in so v neposrednem stiku s sosednjimi urbaniziranimi območji, ohranijo svojo namembnost ne glede na eventualno spremembo namembnosti celotnega območja pristanišča.*

47.

- pred prihodom Luke Koper je imelo mesto tri mandrača, en škver, neposreden dostop do morja, veliko mestno kopališče, danes je samo še manjše kopališče z lokaloma, ki zasedata večino površin na kopališču (*KS Koper-Center, po pošti*).

*Stališče:*

*Mesto Koper je imelo pred dobrimi 50 leti ob pričetku gradnje tovornega pristanišča res tri mandrača, škver za gradnjo ali popravila čolnov in manjših ladij, veliko mestno in manjše športno kopališče s telovadiščem (Partizan) ter prost neposreden dostop do morja na celotni severni obali otoka.*

*Pred približno 35 leti je takratna občina na območju športnega kopališča izgradila športno marino z navtičnim servisom kot nadomestilo za izgubljene tri mandrače in škver, vendar sta že zasnova marine in kasnejša privatizacija onemogočili prosto javno rabo. Kolesa zgodovine se žal ne da zavrteti nazaj, vendar smo se pobudniki in pripravljavci DPN zavedali problemov koprskega starega mestnega jedra in v DPN vključili že obstoječe ureditve (severna mestna obvoznica) in prizadevanja MO Koper, da se področje pristanišča ob starem mestu ponovno vrne mestu in odpre prostemu dostopu do morja.*

*DPN predvideva na območju pristaniških obal ob starem mestnem jedru predvsem razvoj večinoma javno dostopnega mednarodnega potniškega pristanišča, z avtobusno postajo in veliko poslovno - parkirno hišo na območju sedanjega terminala za generalne tovore.*

*Objekt skladišča javnih rezerv ob Ribiškem trgu bo namenjen mestotvornim dejavnostim, že deloma urejena ploščad ob Ia vezu pri marini pa bo omogočala neposreden javni dostop do morja.*

*Podrobnejše načrtovanje na območjih namenjenih javni rabi je v pristojnosti MO Koper.*

48.

- razširitev pristanišča je v neskladju s turistično usmeritvijo območja (*Samoupravna skupnost Italijanske narodnosti Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*SPRS določa, da se na Obali razvoj turističnih dejavnosti usmerja v večanje kvalitete in rabo sodobnih tehnologij, s katerimi se zmanjšuje raba naravnih virov in prispeva k zmanjševanju obremenitev okolja in prostora. Spodbuja se razvoj kopaliških mest na Obali, ki vključujejo zagotavljanje sodobnih in privlačnih kopaliških zmogljivosti, javnega in drugega potniškega pomorskega prometa ter zagotavljanje nastanitvenih zmogljivosti ter drugih programov v povezavi s Slovensko Istro in Krasom.*

*Idejne zasnove za potniško pristanišče so pripravljene na podlagi usmeritev SPRS, MO Koper in Turistične organizacije Koper. Prav tako je upoštevan dokument Strategija razvoja in trženja turistične ponudbe za ladje za križarjenja 2008 – 2012, ki so ga v letu 2007 sprejeli na MG v sodelovanju s Slovensko turistično organizacijo, in UN Severna obvoznica (UO 2/94, 61/04, Ur.l.RS, št. 10/05, 58/07), katerega pripravljavec je bila MO Koper, v okviru katerega se je gradnja objekta potniškega pristanišča že delno izvedla.*

*Glede na študije Evropske Unije je še posebej pozitivne direktne in indirektne koristi pričakovati z izgradnjo potniškega pristanišča. Iz podatkov za področje potniškega prometa v Luki Koper je razvidno, da je bilo v letu 2009 v Kopru zabeležili 53 prihodov potniških ladij in 31.021 potnikov. Od tega se jih je 6.833 udeležilo organiziranih izletov po slovenski Obali in drugod po Sloveniji. Glede na leto 2008 se je število prihodov potniških ladij povečalo za 20,5% in število potnikov za 103%. Glede na porast ladijskega turizma je v naslednjih letih realno pričakovati kontinuirano rast, kar odraža tudi stanje v tej veji turistične dejavnosti v Sredozemlju in Jadranu.*

*Po zadnjih opravljenih študijah, ki so jih izvedli pooblaščen raziskovalni inštituti Evropske Unije (European Cruise Council), je razvidno, da ta zvrst turizma prinaša velike direktne in indirektne pozitivne učinke na turizem in gospodarstvo v Evropi (Vir: raziskava iz leta 2009 – Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe - 2009 edition). Teh pozitivnih multiplikativnih učinkov je deležna tako Občina Koper kot regija. Odražajo se v panogah, kot so: turizem z organizacijo izletov, z obiski destinacij po obali in Sloveniji, z delom turističnih agencij, panoga transporta in logistike, pomorske agencije, lokalni prevozniki ter pristanišče,*

*trgovina z oskrbo ladij, obiski in nakupi potnikov po mestu itd. Iz raziskave je razvidno, da je direktna poraba potnika na posamezni destinaciji v povprečju 57 EUR, kar bi v primeru Kopa/Slovenije za lansko leto predstavljalo 1.768.197 EUR direktnih koristi.*

49.

- potrebno je reševati severni Jadran, koprške Luke Koper ni mogoče primerjati z atlantskimi lukami (*Angel Pucer na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Ugotovitev, da pristanišča Koper ni možno primerjati z atlantskimi lukami, je korektna, saj bo koprsko pristanišče tudi po izvedbi DPN manjše tako po površini kot po pretovoru blaga.*

*Ne glede na to je potrebno upoštevati, da ima severni Jadran izjemno geografsko lego za blagovne tokove vsaj na relaciji Evropa-Daljni Vzhod, Bližnji in Srednji vzhod ter Sredozemlje. Tovrstnemu razvoju pristaniške in logistične dejavnosti se je nesmiselno odrekati, saj gre za pomembno konkurenčno panogo Slovenije. Vsekakor pa je potrebno strmeti k trajnejšemu in okolju prijaznejšemu razvoju pristaniške dejavnosti.*

*Luka Koper sodeluje z ostalimi pristanišči na območju Severnega Jadrana, Jadrana in Sredozemlja pri projektih, ki so usmerjeni v problematiko zmanjševanja vplivov na morje. Projekte sofinancira EU.*

*Luka Koper sodeluje z ostalimi pristanišči na območju Severnega Jadrana, Jadrana in Sredozemlja pri razvojnih in raziskovalnih projektih, ki so usmerjeni v reševanje problematike zmanjševanja vplivov na morje (npr. širitev zmogljivosti in uvedba sodobnejših tehnologij za predelavo ladijskih in drugih odpadkov, energentov ter virov energije). V sedanjem obdobju je Luka Koper vključena v sledeče projekte: Portenergy, Climeport, Memo, Greenport, LCA, Portpul, Riskiport, Safeport, Jadranska pobuda, IPA Modeliranje optimalne transportne poti ladijskih odpadkov. Vsak projekt posamezno je prijavljen v sodelovanju z ostalimi pristanišči na različnih virih financiranja. Projekte sofinancira EU.*

## B/II KOPENSKI DEL PRISTANIŠČA

50.

- rezervoarji z gorivom in nevarnimi snovmi naj se postavijo skupaj na eno mesto vključno s tistimi, ki so predvideni v samem pristanišču (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- predlog umestitve večjih rezervoarjev na energetskem terminalu in na lokaciji skladiščnih rezervoarjev pod Srminom (*Stojan Petelin, Marko Perkovič, Blaž Luin, knjiga pripomb MO Koper*).

*Stališče:*

*Predlog ni sprejemljiv. Rezervoarji so del pristaniške infrastrukture za pretovor tekočih tovorov, zato ne morejo biti locirani z upoštevanjem želja zainteresirane javnosti in lokalne skupnosti. Razvrstitev takšnih objektov je podvržena tehnologiji dela, požarni in eksplozijski varnosti ter specifikam blagovne skupine. Na osnovi navedenih dejstev je predlagana razvrstitev v predlogu DPN ustrežna.*

51.

- nasprotuje se širitvi terminala za tekoče tovore (rezervoarji) na območju Srmina. (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba je načelna. Ne gre za širitev obstoječega terminala, temveč za gradnjo novega terminala. Terminal je načrtovan skladno s Poslovno strategijo delniške družbe Luke Koper in bo tehnično in tehnološko samostojen ter neodvisen. Namenjen bo skladiščenju in pretovoru naftnih derivatov.*

*Lokacija rezervoarjev je izbrana glede na tehnološke možnosti, prostorske danosti, lokacijo pretakalne ploščadi in razvojno strategijo pristanišča. Skladno s tem se ukinja skladišče tekočih tovorov na I. pomolu, ki je danes nahaja v bližini starega dela mesta Koper. Ureditev terminala za tekoče tovore na dveh lokacijah sledi predvideni fazni gradnji pristanišča v daljšem časovnem obdobju.*

52.

- nesprijemljiva je višina in velikost pokritega skladišča energetskega terminala (*OS in župan MO Koper*),
- evropski energetski terminal (pomol II): predvidena pokrita skladišča so povsem nesprijemljiva (*OS in župan MO Koper, po pošti*),

*Stališče:*

*Razlog za prekritje terminala razsutih tovorov je v zmanjšanju širjenja prašnih delcev na bližnjo okolico. Velikost in višino skladišča pogojuje narava dela in uporabljena tehnologija pretovora. Pokritje terminala je predvideno na sedanji lokaciji deponije za razsuti tovor. Objekt je bil statično in tehnološko dimenzioniran ter projektno rešen v projektni dokumentaciji, ki se je izdelovala sočasno z izdelavo ostalih strokovnih podlag za DPN.*

*Višina načrtovanega EE terminala ni višja od obstoječega skladišča za žita na II. pomolu, oziroma od pristaniških dvigal.*

53.

- pokrije naj se terminal za razsute tovore (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Predlagana ureditev je načrtovana v DPN.*

54.

- ukine naj se deponija sipkih tovorov (predvsem premoga), saj so sipki tovari kancerogeni (*Anton Horvat, knjiga pripomb KS Ankarana*),
- odstrani naj se sipki tovor z drugega pomola (*Ivanka in ... Kavčič, knjiga pripomb KS Ankarana*),
- terminal za razsute tovore je treba ukiniti, z ekološko sporno dejavnostjo na pomolu II prenehati do 1. 1. 2011, obstoječi pomol II se sanira in preuredi za pretovor kontejnerjev (*KS Ankarana, po pošti, CI Ankarana proti gradnji III. pomola, v njihovem imenu Robert, Stepan, Darjo Velentič in Edi Pucer, po pošti*),
- terminal za razsuti tovor je treba ukiniti (*Robert Stepan na javni obravnavi*),
- razsute tovore je treba odstraniti (*Zoran Makužar na javni obravnavi*),
- opusti se naj pretovor premoga, na tem območju naj se naredi kontejnerski terminal (*David Stepan, na javni obravnavi*),
- umakniti je treba pretovor premoga in pritisniti na industrijo, da se ukine raba premoga (*Oliver Morgan v imenu skupine krajanov Ankarana, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- razsute tovore je treba odstraniti ali pa celoten delovni proces zapreti oziroma ustrezno pokriti (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Pripombe so načelne. Pristanišče Koper je namenjeno pretovoru različnih blagovnih skupin. Skladno s pridobljenimi in veljavnimi dovoljenji opravlja tudi pretovor razsutih tovorov, kar je v skladu s Poslovno strategijo delniške družbe Luke Koper do leta 2015. Terminal za razsute tovore ima vsa potrebna dovoljenja za obratovanje, delovanje terminala pa ni v nasprotju z zakonodajo.*

*Dolgoletne meritve emisij v okolje iz terminala za razsuti tovor kažejo, da terminal ne povzroča prekomernih emisij hrupa v okolje in da so emisije prahu v ozračje znotraj predpisanih meja. Luka Koper je tudi postavila mobilno merilno postajo, ki redno spremlja meritve prahu in hrupa v smeri Ankarana ter jih prikazuje na svoji spletni strani <http://www.zivetispristaniscem.si/>.*

*Zaradi preprečevanja emisij prašnih delcev je v DPN predvideno pokritje današnje odprte deponije razsutih tovorov. Z upoštevanjem prekritja, kot enega od omilitvenih ukrepov, je predlagana ureditev terminala za razsute tovore ustrezna.*

55.

- podan je dvom o primernosti že uvedenega pretovora na premogovnem terminalu (površine v okviru pristanišča niso nujne v takem obsegu) (*KS Hrvatini, po pošti*),
- kljub pokritju je terminal za razsuti tovor prevelik, pretovarja naj se samo količine, ki jih potrebuje Slovenija (*Metod Mezek na javni obravnavi*),
- ali rabimo takšne količine premoga za celo Evropo, podpisane so pogodbe, po katerih se bo razsuti tovor vsako leto povečeval za 10 % (*Antonija Horvat na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Terminal za razsute tovore je načrtovan v svoji maksimalni velikosti, ki jo dovoljujejo sosednje ureditve in dolžina drugega pomola. Pokritje terminala in njegova širitev na vzhod se bo izvajala fazno ter v skladu s potrebami pristanišča. V kolikor v prihodnosti pretovor te vrste blaga ne bo tržno zanimiva storitev, se koncesionar pristanišča ne bo odločil za povečanje kapacitet ali prekritje terminala. Na tem mestu se bodo, glede na takratne potrebe, razvile druge dejavnosti, katerih vplivi na okolje ne smejo biti večji, kot jih ima predvidena dejavnost.*

*Koprsko pristanišče je mednarodno pristanišče in v skladu z evropskimi direktivami omogoča storitev širšim uporabnikom. Luka Koper ne razpolaga s pogodbami za pretovor razsutih tovorov, ki bi določale, da se mora pretovor vsako leto povečati za 10%. Pretovor se izvaja skladno s potrebami tržišča na osnovi ponudbe in povpraševanja.*

*Pristanišče skladno z veljavnimi dovoljenji pretovarja različne blagovne skupine, med katerimi je tudi pretovor razsutih tovorov. Terminal za razsute tovore ima vsa potrebna dovoljenja za obratovanje, njegovo delovanje pa ni v nasprotju z veljavno zakonodajo.*

*Pretovor se izvaja skladno s potrebami tržišča na osnovi ponudbe in povpraševanja. Količina pretovora blaga ter identiteta kupcev je predmet poslovne politike Luke Koper, ki dolgoročno predvideva zmanjševanje tovrstnega tovora in povečanje pretovora kontejnerjev avtomobilov, sadja in zelenjave.*

56.

- pri poglobljanju operativne obale za razsute tovore se je blato prosto premeščalo ob celotni ankaranski obali (izgubljala se je globina obalnega morja) (*Bogdan Polak, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Mulj, oziroma izkopani material pri poglobljanju operativne obale za razsute tovore se je koncem sedemdesetih in v začetku osemdesetih let nalagal na površini rezervirani za bodoči III. pomol. Zaradi naraščanja nelegalnih privezov v mandraču Sv. Katarine ter spremenjenih morskih tokov je bil z leti oviran dostop plovil v mandrač, kar je Luka Koper sanirala v letih 2007 in 2008. S tem je omogočila povečanje števila priveznih mest iz tedanjih 60 na 142.*

57.

- višina skladišč se mora znižati na višino, sprejemljivo za lokalno skupnost, (OS in župan MO Koper, po pošti).

*Stališče:*

*DPN določa maksimalne višine objektov na posameznem območju urejanja. Maksimalne višine objektov so določene po posameznih terminalih glede na namembnost oziroma dejavnost, ki poteka znotraj objektov, tehnologijo pretovarjanja in skladiščenja blaga in glede na lokacijo objektov.*

*Višine objektov v pristanišču so zaradi upoštevanja dejavnosti in tehnoloških zahtev različne in znašajo od 10 m do največ 25 m, razen višine objekta EE terminala, ki znaša 46 m.*

*Na južnem robu pristanišča, na stiku z mestnim jedrom, se bo s predvidenim umikom luških dejavnosti in odstranitvijo luških objektov oziroma njihovo rekonstrukcijo prispevalo k izboljšanju in revitalizaciji urbane strukture roba historičnega jedra, pri čemer pa bo potrebno upoštevati merilo, višinske gabarite ter strukturna razmerja obstoječih grajenih struktur.*

*Obstoječe pristanišče pomembno določa mestne in krajinske vedute. DPN z določitvijo pogojev za gradnjo znotraj pristanišča in pogoji za urejanje kontaktnih območij v prostoru vzpostavlja urejeno in bolj čitljivo strukturno členitev. Višinske gabarite posameznih objektov je potrebno presojati z vidika celostnega merila, ki ga določajo grajene strukture pristanišča in lege pristanišča v širšem prostoru. Grajeno tkivo pristanišča določajo objekti velikih tlorisnih dimenzij, ki kljub predvideni višinam objektov v širšem prostorskem kontekstu predstavljajo strukture z bolj izraženo horizontalno dimenzijo. Z vidika pogledov na/preko pristanišča zato ne predstavljajo strukturno motečih elementov (ni novih izrazito vertikalnih poudarkov, objekti niso umeščeni tako, da bi neposredno preprečevali ali zaustavljali poglede ipd.).*

58.

- ozelenitev avtomobilskega terminala ni pravo nadomestilo za spremembo kmetijskih zemljišč v stavbna (OS in župan MO Koper, po pošti).

*Stališče:*

*Širitev pristanišča posega na območje kmetijskih zemljišč. Načrtovane zelene strehe garažnih hiš SA2 in SA3 sodijo med omilitvene ukrepe načrtovane širitve pristanišča na najboljša kmetijskega zemljišča.*

59.

- predlaga povečanje števila sončnih kolektorjev, kolikor to dopuščajo tehnični standardi (Leo Šešerko na javni obravnavi).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva. Pri pridobivanju tople sanitarne vode se bo število vgrajenih sončnih kolektorjev določalo glede na lokacije sanitarnih objektov in glede na potrebe po topli sanitarni vodi. Glede namestitve fotovoltaičnih celic pa bo njihovo število odvisno od primernih razpoložljivih skladiščnih površin z ustrezno nosilnostjo za panele ter njihove lege. Vsekakor pa se Luka Koper namerava v čim večji meri vključiti v povečano izkoriščanje*

*obnovljivih virov energije z vgradnjo fotovoltaičnih celic, kjer bo to arhitekturno in tehnično možno. V ta namen je že pristopila k prvi fazi projekta postavitve sončne elektrarne v velikosti 2 MWp in ustanovila hčerinsko družbo Adriasole d.o.o., ki vodi omenjeni projekt.*

60.

- Koprčane čaka sežigalnica, marina, popravilo ladij, plinska postaja, plinska sežigalnica (*Antonija Horvat na javni obravnavi*).

*Stališče*

*V DPN navedene ureditve niso predvidene.*

61.

- avtomobile naj se umakne v garaže (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Ureditev je predmet DPN. Predvideno je, da se postopoma vse odprte skladiščne površine za avtomobile nadomestijo z garažami.*

*Objekti za skladiščenje avtomobilov se načrtujejo na dveh območjih znotraj pristanišča. Območje 1 se nahaja v zaledju 3. bazena, na območju Ankaranske bonifike.*

*Predvideno je, da so vozila v celoti locirana znotraj skladišč za avtomobile, razen dveh zunanjih površin, ki sta potrebni za pripravo vozil.*

*Območje 2 se nahaja v zaledju 1. bazena. Predvideno je, da so avtomobili v celoti locirani znotraj skladišč za avtomobile, razen dveh zunanjih površin, ki sta potrebni za pripravo vozil.*

62.

- razmisliti o možnostih skladiščenja UZP za ladijske pogone in druge uporabnike (*Stojan Petelin, Marko Perkovič, Blaž Luin, knjiga pripomb MO Koper*),
- v DPN naj se vključi zahteva po ca. 65.000 m<sup>2</sup> zemljišča za projekt UNP (*Istrabenz Plini d.o.o., po pošti*),
- v pogojih za funkcionalne enote posameznih dejavnosti ni nikjer dana možnost za postavitev skladišča za UNP (*Istrabenz Plini d.o.o., po pošti*).

*Stališče:*

*Pripombe se ne upoštevajo. Glede na to, da skladiščenje UZP in UNP ni bilo predlagano v pobudi za pripravo DPN, te ureditve niso predvidene v DPN. Skladiščenje UZP in UNP tudi ni predvideno v Poslovni strategiji delniške družbe Luke Koper; v Resoluciji o Strategiji za Jadran – ReSJad (UL RS, št. 106/09), ki jo je sprejel Državni zbor RS, pa je v drugem stavku 8. poglavja jasno določeno: »Državni zbor iz okoljskih, varnostnih, prometnih in družbenih razlogov nasprotuje namestitvi terminalov za utekočinjeni zemeljski plin ob slovenskih teritorialnih vodah in v širšem Tržaškem zalivu, enako spoštovanje omenjenih kriterijev pa pričakuje tudi od ostalih držav jadranskega bazena, zato Vladi nalaga, da pri oblikovanju Strategije iz četrtega poglavja takšno stališče jasno zagovarja.«, kar pomeni, da pristojna ministrstva ne morejo sprejeti nobene pobude oziroma predloga za načrtovanje kakršnihkoli plinskih terminalov za utekočinjen zemeljski plin v slovenskem morju, ki je v celoti del Tržaškega zaliva.*

*Pretovora naftnega derivata, utekočinjenega naftnega plina – UNP, ta resolucija izrecno ne prepoveduje. Na podlagi veljavnega občinskega Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje trgovskega pristanišča v Kopru (UO, št. 45/98) je načeloma že sedaj možno načrtovati pretovor manjših količin tega plina za zagotavljanje samooskrbe Slovenije na*



*območju terminala za naftne derivate, skladiščenje pa bo, skladno z novim DPN, v primeru uskladitve z interesi skladiščenja ostalih tekočih tovorov, mogoče le v minimalnem obsegu na območju za kamionskim terminalom ob reki Rižani, ki je predvideno za postopno preselitev skladišč za tekoče tovore z območja I. pomola.*

*Ob že določenem konceptu razvoja koprskega univerzalnega pristanišča, v katerem imajo prednost pretovori zabojnikov, vozil in drugih kosovnih tovorov, zahtevi za zagotovitev 65 tisoč kvadratnih metrov skladiščnih površin za UNP, ob upoštevanju ustreznih varnostnih meril znotraj DPN za koprsko pristanišče ni možno ugoditi, saj je že sedaj glavčina skladiščenja naftnih derivatov urejena izven območja pristanišča tako, da je smiselno iskati ustrezno veliko območje za skladiščenje UNP izven pristanišča s pomočjo samostojnega DPN.*

63.

- MO Koper zahteva izločitev vzhodnega območja Ankaranske bonifike (avtomobilskega terminala v zaledju tretjega pomola) iz območja ureditve za pristanišče in spremembo programske zasnove za to območje; območje naj se obravnava kot robno območje znotraj DPN in se ga nameni za obrtniške in podjetniške dejavnosti (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- iz območja DPN naj se izvzame zemljišča na parcelah št.: 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868/5, vse k.o. Ankaran za ureditev centra-poligona varne vožnje (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripombe ni možno upoštevati. Vzpostavitev poligona varne vožnje ni ureditev, ki bi bila vezana na neposredno bližino in dostop do morja in jo je možno umestiti v zaledje oz. na drugo primernejšo lokacijo.*

*Z DPN se ureja zaključeno območje koprskega pristanišča, ki se končuje z ureditvami na stičnem območju, zato iz ureditvenega območja ni možno izvzeti navedenih parcel, na katerih so načrtovane dejavnosti, namenjene pristanišču.*

*V primeru izločitve vzhodnega območja Ankaranske bonifike iz območja ureditev pristanišča ne dosegamo potrebnih kapacitet pretovora za terminal za avtomobile in terminala za tekoče tovore. Prav tako ne bi bila mogoča širitev zunanjega kamionskega terminala pred vhomom v Luko Koper.*

*Na parcelah št. 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868/5, vse k.o. Ankaran, ki skupaj merijo ca. 7,6 ha, je načrtovan distribucijski center in železniška povezava do terminala za avtomobile in tekoče tovore. Tako distribucijski center kot železniška proga sta vitalnega pomena za delovanje pristanišča.*

64.

- mejo pristanišča je treba prestaviti za 300 m južneje, na izpraznjenem območju pa je treba urediti kontaktno območje, ki bo naselje Ankaran ščitilo pred škodljivimi vplivi iz pristanišča (*KS Ankaran, po pošti*),
- na območju predvidenega III. pomola je potrebno urediti kontaktno območje brez pristaniških dejavnosti, školjčiče je potrebno ohraniti in zakonsko zaščititi, uredi se športno-rekreacijski park, izliv reke Rižane, ki je sedaj v območju pristanišča in zato nedostopen (*KS Ankaran, po pošti*),
- mejo pristanišča je treba prestaviti za 300 m južneje, na izpraznjenem območju pa je treba urediti kontaktno območje, ki bo naselje Ankaran ščitilo pred škodljivimi vplivi iz pristanišča (*CI Ankaran proti gradnji III. pomola, v njihovem imenu Robert, Stepan, Darjo Velentič in Edi Pucer, po pošti*),

- pristanišče naj se pomakne 300 metrov južneje in nastali naj se prostor nameni za zaščito Ankarana pred vplivi pristanišča (*Robert Stepan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*DPN načrtuje celovito prostorsko ureditev pristanišča in kontaktnih območij. Tako bodo zagotovljene prostorske možnosti za optimalni dolgoročni razvoj Luke Koper, urejene pa bodo tudi ustrezne strukturne in programske navezave pristanišča s širšim prostorom, ter vzpostavljene ureditve, ki bodo omejevale negativne vplive pristanišča in dejavnosti na sosednja območja, in ureditve, ki bodo prispevale k boljšim okoljskim razmeram in bivalnim pogojem v okolici.*

*Trendi razvoja pristaniških dejavnosti, razvojne študije, analize trga in povpraševanja ter dolgoročne razvojne strategije in programi Luke Koper govorijo v prid povečevanja kontejnerskega pretovora ter potrjujejo in utemeljujejo smiselnost in potrebnost ureditve dodatnih operativnih obal in potrebnih skladiščnih površin v zaledju za tovrstne potrebe, ki pa jih v okviru sedanjega obsega pristanišča dolgoročno ni možno ustrezno prostorsko in funkcionalno zagotavljati. Gradnja III. pomola za potrebe pretovora kontejnerjev, kakor tudi zagotovitev skladiščnih površin v zalednem prostoru (sorazmerno glede na povečan pretovor), je zato dolgoročno nujna in neizogibna.*

*Območje pristanišča, določeno v DPN, je rezultat dolgoročno opredeljenih prostorskih potreb Luke Koper, prostorskih preverb in analiz, ki so bile opravljene v fazah izdelave natečajih rešitev, internega usklajevanja investitorja in usklajevanja med različnimi sektorji in nosilci urejanja prostora.*

*Predlog za prestavitev meje pristanišča za 300 m južneje je z vidika dolgoročnega razvoja pristanišča nesprejemljiv in ga pri pripravi DPN ni možno upoštevati. Pristanišče bi zgubilo načrtovani III. pomol s 1000 m operativne obale, obstoječe in načrtovane manipulativne, skladiščne površine v zaledju tretjega bazena ter načrtovane večnadstropne garaže za avtomobile. Prav tako bi bila s premikom meje onemogočena izvedba načrtovanih privezov in drugih ureditev za potrebe Slovenske vojske na čelu III. pomola.*

*Kontaktne območja na severni strani pristanišča so zasnovana kot zelena cezura oziroma zeleni koridor, ki sledi na AOK od vzhoda do izliva v morje pri Sv. Katarini in severnemu robu III. pomola. Programsko so posamezni podsklopi namenjeni nadomestnemu habitatu, rekreaciji v naravnem okolju, športnim in rekreacijskim aktivnostim na urejenih površinah in igriščih, centru vodnih športov in komunalnim privezom s spremljajočimi programi na območju Sv. Katarine in dejavnosti MORS oziroma Slovenske vojske v okviru njihovega obstoječega kompleksa in na čelu III. pomola.*

*Severno kontaktno območje bo v prostoru vzpostavilo zeleno cezuro, ki bo omejevala vplive pristanišča na sosednja območja, vzpostavilo nadomestne habitate, ki bodo izgubljeni zaradi širitve pristanišča (gradnja III. pomola in skladiščne površine na Ankaranski bonifiki), z opredelitvijo območij za športno-rekreacijske programe, komunalne priveze in vodne športe pa bodo postavljena tudi izhodišča za nadaljnje načrtovanje (v okviru drugih prostorskih aktov) in s tem dopolnjevanje tovrstne infrastrukture v ožjem in širšem prostoru (Ankarana, Bertoki, Koper). Na severni strani III. pomola je območje pristanišča ločeno od ostalih območij z 12 m visoko ozelenjeno protihrupno bariero, ki bo poleg ozelenjenega nasipa ob skladiščih na Ankaranski bonifiki predstavljala tudi vizualni zastor.*

65.

- obsežne površine za garažne hiše vzhodno od ankaranske vpadnice niso nujne v takem obsegu (predlaga dodatne preverbe potrebnih kapacitet) (*KS Hrvatini, po pošti*),

- izgradnja spremljajočih objektov bi povzročila velike spremembe na območju Ankaranske bonifike s prestavitvijo struge reke Rižane (*Samoupravna skupnost Italijanske narodnosti Koper, po pošti*).

#### *Stališče*

*Tehnološka izhodišča za načrtovanje površine avtomobilskega terminala in skladišč za avtomobile so podala potrebe za skladiščenje 125.000 vozil z upoštevanjem dodatnih zunanjih površin za pretovor avtomobilov.*

*Avtomobilski terminal sestoji iz dveh območij, kjer potekajo dejavnosti pretovora in skladiščenja avtomobilov, in sicer na južnem delu in na severnem delu pristanišča.*

*Na južnem delu pristanišča je obstoječ objekt, kjer Luka Koper že danes skladišči avtomobile, ki ga DPN delno dopolnjuje. V celoti bo možno na južnem delu zagotoviti 38.558 parkirnih mest. V garažni hiši zahodno od Ankaranske vpadnice je načrtovano 45.524 parkirnih mest, v vzhodnem delu pa 62.557 parkirnih mest. Skladiščni prostor v vzhodnem delu ankaranske obvoznice predstavlja 58% skladiščnih notranjih površin na severovzhodnem območju, oziroma 43% vseh skladiščnih notranjih površin za avtomobile v Luki Koper.*

*Z opustitvijo skladiščnih objektov za avtomobile v severovzhodnem delu pristanišča ni možno doseči predvidenega pretovora avtomobilov, ki ga določajo strateški dokumenti Luke Koper.*

66.

- potrebna je čimprejšnja (čeprav začasna) rešitev kamionskega vstopa in izstopa iz pristanišča (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*)

#### *Stališče:*

*Problematika v zvezi z vstopanjem in izstopanjem kamionskega prometa je bila evidentirana in rešena prioritarno glede na ostale ureditve načrtovane v tem DPN. Predvidena je ureditev novega vhoda v pristanišče ter izgradnja notranjega in zunanjega kamionskega terminala v neposredni bližini novega vhoda.*

*Za ureditev vhoda in notranjega kamionskega terminala je že izdelana projektna dokumentacija, saj te ureditve ležijo na območju danes veljavnega prostorskega plana občine in PUP. Investitor ima za gradnjo vhoda in notranjega kamionskega terminala že pridobljeno gradbeno dovoljenje.*

*Ureditev zunanjega kamionskega terminala je predvidena v cestni pentlji in se ureja z DPN za 1. fazo kamionskega terminala pred novim vhodom v Luko Koper ( UL RS, št. 36/2009).*

*Cestna povezava novega vhoda v pristanišče je predvidena preko AC priključka Bertoki in Ankaranske vpadnice, ki je že realizirana. Sledi izvedba cestne povezave med AC priključkom Srmin in novim vhodom v pristanišče ter dela ankaranske vpadnice južno od zgrajenega krožišča Bertoki.*

*V DPN za celovito ureditev pristanišča v Kopru so predhodno načrtovane in že izvedene ureditve upoštevane in nadgrajene kot druga faza. Predvidena je razširitev novega (že načrtovanega vhoda) in zunanjega kamionskega terminala do njegove končne faze.*

*Obstoječ vhod v pristanišče se nameni izključno za vstop/izstop osebnih vozil zaposlenih.*

## B/III MARITIMNE UREDITVE

67.

- argumenti proti izgradnji III. pomola so enodimezionalni: izgradnja III. pomola bo zagotavljala dodatne količine blaga, kar bo omogočilo izgradnjo sodobne železniške povezave med Koprom in Ljubljano, v kolikor III. pomol ne bo zgrajen, je ogrožena izgradnja železniške infrastrukture in onemogočeno doseganje ekoloških ciljev glede prometa; varianto neizvedbe tretjega pomola je treba črtati iz DPN ali pa vanj vnesti negativne okoljske posledice, ki so za Koper in Primorsko z neizvedbo tretjega pomola povezane (*Leo Šešerko na javni obravnavi*),
- III. pomol naj se ne izvede (*David Stepan, na javni obravnavi; nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Ankarani; Anton Horvat, knjiga pripomb KS Ankarani; Ivanka in ... Kavčič, knjiga pripomb KS Ankarani*),
- III. pomola ne rabijo, to območje naj ostane ljudem, sicer ga bodo pokupile tuje družbe (*Antonija Horvat na javni obravnavi*),
- III. pomol bo prišel do Adrie, kam se bodo domačini hodili kopat oz. na plažo (*Antonija Horvat na javni obravnavi*),
- MO Koper ne podpira ureditve tretjega pomola (je nepotreben) (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- tretji pomol naj bi prevzel ves kontejnerski promet in s tem osvobodil prvi pomol za ostale tovore. Tako bo omogočen nadaljnji razvoj tovrstnega pristanišča (pridobijo se potrebni privezi in manipulativne površine za vse vrste tovorov) (*Emil Bandelj in Zlatan Čok, knjiga pripomb MO Koper*),
- tretji pomol je premajhen, če ga ni možno podaljšati proti morju, se ga podaljša proti kopnem (*Emil Bandelj in Zlatan Čok, knjiga pripomb MO Koper*),
- zakaj se je tretji pomol toliko skrajšal? (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*Navedene pripombe so načelna stališča in mnenja zainteresirane javnosti, ki izgradnjo III. pomola podpirajo ali pa mu nasprotujejo.*

*Trendi razvoja pristaniških dejavnosti, razvojne študije, analize trga in povpraševanja ter dolgoročne razvojne strategije in programi Luke Koper govorijo v prid povečevanja kontejnerskega pretovora ter potrjujejo in utemeljujejo smiselnost in potrebnost ureditve dodatnih operativnih obal in potrebnih skladiščnih površin v zaledju za tovrstne potrebe, ki pa jih v okviru sedanjega obsega pristanišča dolgoročno ni možno ustrezno prostorsko in funkcionalno zagotavljati. Gradnja III. pomola je zato dolgoročno nujna in neizogibna za potrebe pretovora kontejnerjev, zagotovitev skladiščnih površin v zalednem prostoru kakor tudi za celoten razvoj Luke Koper.*

*Gradnja III. pomola je predmet koncesijske pogodbe med Luko Koper in državo, zato ga v času trajanja koncesijske pogodbe ne more graditi tuja družba.*

*Izgradnja III. pomola je predvidena že v sedaj veljavnem UN za Pomol III (UO št. 14/95, ki ga je sprejela MO Koper, vendar ureditve niso podrobneje opredeljene. Izgradnja novega pomola je načrtovana na mestu že predvidene lokacije III. pomola po veljavnem UN in predstavlja skrajni rob še sprejemljive širitve pristanišča proti območju Sv. Katarine.*

*V nagrajeni natečajni rešitvi so bile predlagane tri variante dolžine pomola: minimalna (1014 m), uravnotežena (1295 m) in maksimalna (1523 m). Ob zaključku natečaja je komisija priporočila naročniku, da nadaljuje načrtovanje in izdelavo strokovnih podlag na osnovi prvonagrajenega elaborata za predlagano 2. fazo, in pri tem upošteva dolžino pomola iz*

uravnotežene variante prostorske ureditve. V DPN je dolžina načrtovanega III. pomola 1017 m oz. vključno z območjem slovenske vojske 1.065 m.

Z upoštevanjem izhodišč natečaja so bila evidentirana bližnja zavarovana območja ter določena maritimna izhodišča, ki so ključno vplivala na končno oblikovanje pomola in tretjega bazena. Nadaljnje podrobnejše načrtovanje pomola je sledilo tehnološkim zahtevam pretovarjanja, umeščanja železniške in cestne infrastrukture, umeščanju protihrupne bariere ter ostalih oblikovalskih elementov, ki se proti severu zaključujejo z javno dostopnimi površinami. Poleg tehnološkega dela so na pomolu načrtovane še naslednje ureditve: območje in privezi za potrebe Slovenske vojske (na čelu III. pomola), ureditev sprehajalne poti z zaključkom pri svetilniku, ureditev severnega roba III. pomola s protihrupno bariero ter ureditev območja nadomestnih habitatov ob izlivu AOK.

Po dodatnih preveritvah se severna obala III. pomola preoblikuje tako, da je omogočena kasnejša umestitev veslaške proge severno od pomola.

Dolžina III. pomola v DPN, vključno z območjem slovenske vojske znaša 1.065 m. Širina pomola znaša od 307 - 366 m. Širjenje pomola v morski del omejuje bližina varovanih območij, širjenje pomola v kopenski del pa omejujejo povezovalne transportne poti, predvsem železniške infrastrukture, ki jih je nujno potrebno zagotoviti za obratovanje skladiščne površine na III. pomolu.

Tehnološki del III. pomola je del terminala za kontejnerje, ki je organiziran deloma na I. pomolu in deloma na III. pomolu. Skladiščne površine na I. pomolu zagotavljajo od 4116 do 5488 kontejnerskih mest (odvisno od načinov zlaganja kontejnerjev); skladiščne površine na III. pomolu pa od 4906 do 5488 kontejnerskih mest. Skupna kapaciteta celotnega terminala za pretovor kontejnerjev znaša od 9.022 do 10.976 kontejnerskih mest, kar zagotavlja izvajanje Poslovne strategije Luke Koper, ki je bila izhodiščni dokument pri dimenzioniranju in razvrščanju terminalov v pristanišču.

68.

- podaljšanje I. pomola je absurdno in nesprejemljivo; mestno jedro Kopra je zavarovano kot kulturni spomenik, podaljšanje I. pomola zakrije samo mesto (izgubljena veduta), izgubijo se vsi proporci v prostoru (*Nada Marsič*),
- nasprotuje se podaljšanju pomola I v morje, pomol II se lahko podaljša za največ 150 m (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

V primerjavi z veljavnim prostorskim aktom, ki ureja območje pristanišča (PUP za območje trgovskega pristanišča v Kopru, UO št. 45/98, 20/01), DPN načrtuje podaljšanje I. pomola za ca. 85 m (na južni strani) do 250 m (na severni strani) in II. pomola za ca. 350 m (na južni strani) do 500 m (na severni strani).

Celoten poseg v prostor v DPN predstavlja zelo velik poseg v prostor, ki pa se ga da pri vsaki sestavini in stanju okolja omiliti z ustreznimi omilitvenimi ukrepi. I. pomol je oblikovan kot sestavni del celotnega pristanišča in skupaj z II. in III. pomolom oblikuje usklajeno zaključeno celoto, ki je v prostoru tako manj moteča, kot če bi II. in III. pomol izrazito presegala I. pomol.

Podaljšanje pomolov bo v določeni meri iz severne smeri (pogled iz Ankaranskega polotoka) res zmanjšalo oziroma omejilo pogled na historično jedro Kopra, pri čemer pa je potrebno poudariti naslednja dejstva:

- *pristaniške strukture zaznamujejo in soustvarjajo severni rob mesta in pogled nanj že od vsega začetka razvoja luke pred več kot petdesetimi leti (pristanišče je bilo v prostor umeščeno kot pristanišče v/ob mestu),*
- *DPN na kontaktnem prostoru pristanišča in mestnega jedra načrtuje umik luških programov, programsko in strukturo reurbanizacijo, kar bo prispevalo k izboljšanju urbane strukture in oživitvi severnega dela historičnega mestnega jedra,*
- *DPN načrtuje omilitvene ukrepe, s katerimi se bo zmanjšala neposredna vidna izpostavljenost posameznih delov pristanišča (ozelenjena zvočna, vizualna in protiprašna barierea na severnem robu III. pomola) oziroma se bo v širšem merilu prispevalo k boljši vključenosti pristaniških struktur v krajinsko sliko oziroma veduto (umik luških programov in reurbanizacija kontaktnega prostora ob severnem robu historičnega mestnega jedra, ozelenjene terase na skladiščnih objektih na Ankaranski bonifiki),*
- *spremembe vedute bodo opazne le iz določenih (precej omejenih) smeri oziroma območij, ki niso intenzivno poseljena oziroma zelo frekventna.*

*S predvidenimi rešitvami DPN se bodo vedute na mesto Koper spremenile iz morske smeri, s strani Ankaranskega polotoka, pa tudi iz smeri višje ležečih točk v zaledju (Tinjan, Pomjan, Žusterna- Markovec). Zaradi podaljšanja pomolov bodo spremenjene vedute le iz določenih (precej omejenih) smeri oziroma območij, ki pa niso intenzivno poseljena oziroma frekventna. Glede na zatečeno stanje nikakor ne moremo govoriti o spremembah vedut, ki bi pomenile bistveno poslabšanje, zakrivanje pogledov ipd., temveč gre bolj za preoblikovanje oziroma zaključevanje obstoječih struktur v prostoru (vzpostavljena bo jasnejša strukturna členitev in bolj urejena ter posodobljena podoba pristanišča).*

*Podaljšanje drugega pomola za samo 150 m onemogoča celovito oblikovanje terminala za tekoče tovore, terminala za žita, terminala za sipke tovore ter ureditev območja pilotov, vlačilcev in drugih služb za varovanje morja. Obenem se skrajša tudi dolžina operativne obale, ki je osnovna pristaniške infrastruktura.*

69.

- *na območju predvidenega III. pomola je potrebno urediti kontaktno območje brez pristaniških dejavnosti, školjčičišče je potrebno ohraniti in zakonsko zaščititi, uredi se športno-rekreacijski park, izliv reke Rižane, ki je sedaj v območju pristanišča in zato nedostopen (CI Ankaran proti gradnji III. pomola, v njihovem imenu Robert, Stepan, Darjo Velentič in Edi Pucer, po pošti),*
- *območje III. pomola naj se nameni turističnim namenom kot naravna pregrada med pristaniščem in Ankaranom (OS in župan MO Koper, po pošti).*

*Stališče:*

*Ureditev kontaktnega območja proti Ankaranu je potrebno gledati širše, kot le na ureditve na severnem robu III. pomola. V urejanje kontaktnih območij med pristaniščem in Ankaranom so zajete ureditve na območju Sv. Katarine, območje med Jadransko cesto in AOK in območje nadomestnih habitatov, od izliva AOK do nadomestnih habitatov na območju Srmina. Kontaktno območje se navezuje na zelene bočne nasipe ob/nad objektoma SA2 in SA3 in ureditev severnega roba III. pomola (urejena severna obala z javnim programom, zelenica in ozelenjena protihrupna bariera).*

*DPN obravnava ureditve kontaktnih območij na severnem robu III. pomola, vzdolž AOK in na območju Slovenske vojske. Za območje vodnih športov, komunalnih privezov in parka Sv. Katarina se bodo v skladu z 28.členom ZPNačrt prostorski izvedbeni pogoji, ki se nanašajo na načrtovanje posamičnih objektov, določili šele po sprejemu tega državnega prostorskega načrta z dopolnitvami državnega prostorskega načrta po skrajšanem postopku iz 35. člena tega zakona.*

*Za območje ŠRC vzhodno od območja Slovenske vojske DPN opredeljuje le namensko rabo prostora, podrobnejše rešitve in ureditve pa se bodo določile z OPPN (občinskim podrobnim prostorskim načrtom) na podlagi 36. člena ZPNačrt.*

*Tako v programskem kot v prostorskem smislu bodo predvidene ureditve v kontaktnem prostoru med pristaniščem in območjem Ankarana pomenile novo kvaliteto, pridobitev in izboljšanje, predvsem pa bodo omogočile boljše sobivanje pristanišča in njegove okolice.*

*III. pomol ni v celoti namenjen pretovarjanju kontejnerjev, saj je njegov severni rob namenjen postavitvi ozelenjene protihrupne bariere in ureditvi javnih površin (cesta, kolesarska in pešpot ter svetilnik), ki se navezujejo na bližnja kontaktna območja (območje vodnih športov in nadomestni habitati). Na podlagi dodatne preveritve se severni rob III. pomola oblikuje tako, da je možna kasnejša realizacija kajakaške in veslaške proge.*

*Pred približno 15 leti so v Luki Koper med poglobljanjem morja ob II. pomolu prečrpali mulj na območje današnje školjčne sipine. Zaradi padavin in neprestanega spiranja ob valovanju morja se je z usedlega mulja izpralo blato, na kopnem pa so ostala trdnejša apnenčasta ogrodja, predvsem lupine polžev in školjk. Glede na to, da je školjčna sipina antropogenega nastanka, ne predstavlja večje vrednosti z vidika ohranjanja naravnega okolja.*

*III. pomol je namenjen pristaniški dejavnosti, saj v nasprotnem primeru ni potreben. Površine III. pomola ni možno urejati kot naravno pregrado, saj je večji del III. pomola zaradi ohranjanja cirkulacijskih tokov predviden na pilotih in betonski konstrukciji.*

70.

- v okviru širitve potrebnih površin v morje bi bilo potrebno prikazati in ovrednotiti tudi možnost širitve površin pristanišča tako, da se bazeni in operativna obala pomolov podaljšajo v kopno (proti vzhodu) (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- pogrešajo analize in odgovore na vprašanja: ali je narejena analiza dejanskih potreb širitve pristanišča v morski in kopenski del, ali se je preverilo tudi druge možnosti (podaljšanje pristaniških bazenov v kopno) (*KS Hrvatini, po pošti*),
- vsi pomoli naj se skrajšajo, privezi pa predvidijo v zaledju Ankaranske bonifike (*nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Ankarana*),
- obalo naj se podaljša v notranjost (*Zoran Makužar na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Obstoječa sta prvi in drugi pomol ter vsi trije pristajalni bazeni. V DPN je predvideno podaljšanje I. pomola za ca. 100 m, podaljšanje II. pomola za ca. 500 m in gradnja III. pomola. Poleg podaljšanja oz. gradnje pomolov je predvideno tudi poglobljanje obstoječih pristajalnih bazenov.*

*Podaljševanje prvega in drugega pomola v zaledje bi predstavljalo porušitev obstoječe pristaniške infrastrukture in zmanjševanja razpoložljivih zalednih površin, kar bi vplivalo na zmanjšanje potrebnih površin posameznim terminalom. Hkrati bi poseganje v kopno predstavljalo tudi rušitve obstoječe cestne in železniške infrastrukture, ki je ni možno prestaviti in bi bili s tem ogroženi logistični procesi ter pretovor blaga, ki je ključnega pomena za delovanje pristanišča.*

*Gradnja III. pomola je predvidena na mestu že izvedenega nasipa materiala, ki ga je Luka Koper odlagala v času poglobljanja drugega pristajalnega bazena. Pomik III. pomola v zaledje bi onemogočal izgradnjo železniških tirov na III. pomol, kar pomeni, da ne bi bilo možno zagotoviti osnovne infrastrukture za pretovor blaga. Iz navedenega razloga je III. pomol pomaknjen v zaledje v takšni meri, da je še možno razporediti skladiščne površine in pomol opremiti z vso potrebno prometno in komunalno infrastrukturo.*

*Podaljševanje pomolov v zaledje pa je problematično tudi iz vidika izkopavanja in ustvarjanja viškov slanega izkopanega materiala. V DPN je predvideno poglobljanje vseh treh obstoječih pristajalnih bazenov tako, da bodo le ti dimenzionirani na pristajanje največje ladje v posameznem bazenu. Maksimalna globina v bazenih bo znašala do -18 m. Z upoštevanjem maksimalne globine poglobljanja bi bili posegi v obstoječo nasuto oz. grajeno obalo zelo veliki. Še posebej bi bile takšne ureditve sporne iz vidika viškov izkopanega materiala, ki ima zaradi slanosti posebne zahteve deponiranja in predelovanja. Glede na to, da je deponiranje oz. ravnanje z izkopanim muljem problematično že pri količinah, ki so predmet DPN bi povečevanje teh količin povečevalo tudi probleme ravnanja s tem materialom.*

*Z upoštevanjem zgoraj navedenih ugotovitev je v DPN načrtovano podaljševanje pomolov in izgradnja III. pomola v morje. Z oblikovanjem pomolov ter opredelitvijo njihovih konstrukcij pa so dosežene racionalne rešitve, ki so sprejemljive tudi iz vidika varovanja okolja.*

71.

- preveri naj se, ali je površine tretjega pomola možno nadomestiti s podaljšanjem drugega in tretjega bazena ter prerazporeditvijo dejavnosti znotraj pristanišča, po preučitvi naj se ponovno definira morebitni obseg tretjega pomola (KS Hrvatini, po pošti).

*Stališče:*

*Pripomba je v nasprotju s pripombami, ki nasprotujejo podaljševanje pomolov v morje ter v nasprotju s pripombami, ki se nanašajo na ohranjanje vedute v smeri Koper – Ankaran.*

*Celotna načrtovana površina I. pomola v DPN znaša ca. 49 ha in je namenjena pretovoru kontejnerjev. Širina pomola je 472 m, dolžina pomola na južni strani pa 695 m. Celotna načrtovana površina II. pomola v DPN znaša ca. 82 ha in je pretežno namenjena pretovoru razsutih in tekočih tovorov. Širina pomola je 610 m na prvi tretjini pomola in 570 m na drugi tretjini pomola. Dolžina pomola na južni strani znaša 1.330 m. Celotna načrtovana površina III. pomola v DPN znaša 30 ha in je namenjena pretovoru kontejnerjev. Operativna širina pomola je 307 m, dolžina pomola na južni strani pa 1017 m.*

*V primeru, da se III. pomol nadomesti s podaljšanjem prvega in drugega pomola, bi bilo potrebno:*  
- I. pomol podaljšati za 636 m oziroma zagotoviti skupno dolžino pomola na južni strani 1331 m ali  
- II. pomol podaljšati za 526 m oziroma zagotoviti skupno dolžino pomola na južni strani 1856 m.

*Glede na to, da je na III. pomolu predvidena ureditev dela območja kontejnerskega terminala, bi bilo le tega zaradi infrastrukturnih potreb in logistike procesa smiselno nadomestiti le na I. pomolu, medtem ko podaljšanje II. pomola zaradi drugačne namembnosti površin ne more zagotoviti ustreznih pogojev za pretovor kontejnerjev.*

*V DPN so posegi v pristanišču načrtovani z upoštevanjem tehnoloških izhodišč ter oblikovalskih pogojev glede robnih območij.*

72.

- v tretjem bazenu je načrtovana izgradnja priveza za avtomobile (za ladje RO-RO in Car-carrierje). Trenutna rešitev predvidena gradnjo odbojnikov v morju in plavajočega pontona, na katerega se priveže barka in spusti rampa za avtomobile (ravna za RO-RO in bočno za Car-carrierje); predlaga se premik meje grajene obale po prilogi (35 m proti S) (Luka Koper, po pošti).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva.*



73.

- morje je plitko in majhno (*Nevio Kavrečič na javni obravnavi*),
- odstraniti je potrebno mulj (območje Sv. Katarine) in sanirati mandrač (*Robert Stepan na javni obravnavi*),
- na območju ankaranskega obrežja je treba odstraniti mulj, ki je posledica poglobljanja luških bazenov v preteklosti, in sanirati mandrač na Sv. Katarini (*KS Ankaran, po pošti*), *CI Ankaran proti gradnji III. pomola, v njihovem imenu Robert, Stepan, Darjo Velentič in Edi Pucer, po pošti*).

*Stališče:*

*V DPN so na mestu odloženega mulja predvideni ureditev III. pomola in del maritimnih ureditev, vezanih na ureditev komunalnih privezov pri Sv. Katarini. Obstoječ nasip bo služil kot del nasipa za izvedbo III. pomola, preostali del pa se bo odstranil in ustrezno deponiral v fazi poglobljanja morja na območju komunalnih privezov.*

74.

- oblikovati kopalne ploščadi na koncu pomolov z borovim gozdičkom in plažo (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Predlog ni sprejemljiv, saj je v nasprotju z veljavno zakonodajo. PZ v četrtem odstavku 74. člena določa: »V pristanišču ni dovoljeno kopanje in ribolov.«*

*V DPN so na koncih (čelih) pomolov načrtovane operativne obale, ki sodijo med najpomembnejše dele pristanišča. Večina teh obal je namenjena posebnim tovorom (terminal za naftne derivate) ali drugim pomembnim funkcijam pristanišča (privezi za vlačilce), zato jih ni mogoče nameniti nepristaniški rabi.*

*V kolikor bi na čelih pomolov predvideli kopalne ploščadi s plažo, bi skladno z določili 77. člena PZ, ki določa varnostne razdalje od obale in kopališč na katerih morajo pluti določena plovila, praktično onemogočili plovbo v pristaniške bazene, saj morajo ladje pluti na oddaljenosti 300 m od obale in najmanj 50 m od zunanje meje kopališč.*

*Poleg tega pa je pri I. in II. pomolu možen dostop na čela pomolov le skozi pristanišče, ki je pod carinsko policijskim in varstvenim režimom. Dostop s čolni in drugimi plovili skozi pristaniški akvatorij ni dovoljen, oziroma ga izjemoma lahko dovoli le Uprava RS za pomorstvo.*

*Čelo III. pomola je dostopno po javni cesti, vendar pa je to območje namenjeno ureditvam slovenske vojske, vključno s privezi za plovila slovenske vojske, za katera veljajo isti predpisi kot za pristanišče.*

75.

- podpirajo rešitev DPN v zvezi z odmikom priveza za pretovor tekočih goriv v podaljšku drugega pomola (*Stojan Petelin, Marko Perkovič, Blaž Luin, knjiga pripomb MO Koper*),
- predlagana rešitev za pristajanje tankerjev za tekoče tovore ob pretakalni ploščadi v podaljšku drugega pomola je pametno zasnovana (*Uroš Prosen, knjiga pripomb MO Koper*),

*Stališče:*

*K DPN je podano načelno pozitivno mnenje.*

## B/IV PROMET

76.

- del severne obvoznice, ki poteka med skladiščem državnih rezerv in Ribiškim trgom, naj se vključi oziroma preusmeri in združi s cesto, ki gre po načrtu od krožišča K1 v potniški terminal in se tako razbremeni Ribiški trg pretežno tranzitnega prometa; Ribiški trg naj zaživi kot je bilo predvideno v prvotnih različicah projekta severne obvoznice (peš cona, tlakovanje...) (*Vjetko Skrt v imenu skupine krajanov Kopra in okolice, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*Ena od ključnih usmeritev MO Koper za izdelavo strokovnih podlag in DPN za omenjeno območje je bila zahteva, da se v maksimalni možni meri izloči iz območja DPN, oziroma da se povzame rešitve iz veljavnih občinskih prostorskih aktov. Tako je bil v območje DPN vključen le odsek obstoječe severne obvoznice od krožišča pred vhodom v Luko Koper do križišča K1, in sicer zaradi potrebne rekonstrukcije ceste na predpisan profil za kategorizirano državno cesto kot dovoz do potniškega pristanišča in mejnega prehoda.*

*Urejanje Ribiškega trga ni predmet tega DPN in je v pristojnosti MO Koper.*

77.

- ankaransko vpadnico je potrebno zgraditi takoj (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*Ankaranska vpadnica, ki se načrtuje na podlagi veljavnih planskih aktov na nivoju terena med krožiščem pri CČN in Jadransko cesto, je v pristojnosti MO Koper, ki je tudi investitor tega še nezgrajenega dela vpadnice. Gradnja Ankaranske vpadnice na nivoju terena bo izvedena kot prva faza izgradnje tega cestnega odseka med Koprom in Ankaranom. Denivelacija Ankaranske vpadnice in dvig trase na viadukt pa je povezana s širitvijo pristanišča na vzhodno stran Ankaranske vpadnice.*

78.

- DPN naj se preveri z vidika možne prihodnje preusmeritve večjega deleža pretovora iz cestnega transporta na železniškega in tudi večjega dela direktnega pretovora iz vlakov na ladje oz. obratno; DPN bolj izpostavlja in poudarja cestni blagovni transport (izhaja iz sedanjih razmer, ko je obseg transporta iz Luke Koper in v Luko Koper po železnici izenačen s količino, ki je prepeljana po cestah), čeprav je z ekološkega vidika cestni transport mnogo bolj neugoden kot železniški (*Leo Šešerko na javni obravnavi*),
- pristanišče še nima ustrezne navezave na avtocestno omrežje, drugi železniški tir še ni zgrajen (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- tovor naj se preseli na železnico (*nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- Luka Koper naj sodeluje pri posodobitvi železniškega omrežja (*nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- razvoj pristanišča daje možnosti, da Slovenija zgradi železnice in preusmeri promet s cest na železnice ter s tem prispeva k zmanjšanju izpustov CO<sub>2</sub> (*Leo Šešerko na javni obravnavi*),
- kako bo s transportom tako povečanega blaga in kako se bo povečal promet tovornjakov, kdaj bo zgrajena železniška povezava pristanišča (*KS Hrvatini, po pošti*).

*Stališče:*

*V skladu s SPRS se koprskemu pristanišču zagotavlja nadaljnji razvoj pristaniške infrastrukture, ki je potrebna za razvoj edinega slovenskega pomorskega pristanišča za*

*mednarodni tovorni in potniški pomorski promet. Z dograditvijo železniške in druge prometne infrastrukture, ki povezuje koprsko pristanišče z zaledjem prek učinkovitejše železniške povezave Divača-Koper, se pospešuje razvoj in konkurenčnost koprskega pristanišča v mednarodnem prostoru. Razvoj koprskega pristanišča je vezan na izgradnjo zaledne prometne infrastrukture.*

*Sprejeta je Uredba o DLN za II. tir železniške proge Divača-Koper, MOP DP pa trenutno vodi tudi postopek priprave Sprememb in dopolnitev DLN za II. tir železniške proge Divača-Koper tako, da se v delu med Divačo in Črnim Kalom načrtuje dvotirna proga. Izdelana je tudi projektna dokumentacija in pričela so se dela na drugi fazi modernizacije obstoječe železniške proge Divača-Koper, s katero bo zagotovljeno povečanje prepustnosti obstoječe proge na ca. 14 mio ton prometa letno. V ta namen bo rekonstruirana postaja Divača, Hrpelje Kozina ter tovarna postaja Koper skupaj z glavno pristaniško postajo.*

*Obstoječa tovarna postaja Koper bo razširjena z novimi tiri tako, da bo po novem imela skupaj 18 tirov, enako se bo zgodilo z Glavno pristaniško postajo, ki bo po novem imela prav tako 18 tirov namesto sedanjih 13. Tiri Tovorne postaje Koper in Glavne pristaniške postaje bodo po novem medsebojno povezani tako, da bo postaja ena.*

*Z izgradnjo načrtovanega drugega tira Divača-Koper se zmogljivost proge Divača-Koper poveča na ca. 39 mio ton/leto, kar v celoti zadostuje za predvideni pretovor v Luki Koper.*

*V primeru gradnje nove dvotirne proge iz Kopra do Divače po trasi drugega tira Divača-Koper pa bo ta nova proga sposobna prevzeti ca. 40 mio ton blaga na leto. Iz vsega prej navedenega je razvidno, da železniška infrastruktura po modernizaciji obstoječe proge in po gradnji drugega tira Divača-Koper ali po gradnji nove dvotirne proge lahko prevzame ca. 39 do 40 mio ton blaga/leto, kar naj bi zadostovalo za predvideni pretovor v Luki Koper.*

*V Luki Koper je trenutno ca. 17,8 km koristne dolžine tirov, na katerih se je leta 2008 pretovorili ca. 16 mio ton blaga. V skladu z rešitvami načrtovanimi v DPN se obstoječe tirne kapacitete povečajo na ca. 42 km koristne dolžine tirov, kar teoretično pri enakem načinu pretovora omogoča ca. 39 mio ton blaga /leto. Vsi tiri v Luki Koper so glede na tehnološke potrebe načrtovani tudi na pomolih, tako da je omogočen tudi direktni pretovor ladja – vagon. To so količine, ki se v celoti ujemajo z zmogljivostjo proge Divača-Koper po modernizaciji obstoječe proge in gradnji drugega tira Divača-Koper. Pri izračunu projekcije pričakovanega pretovora glede na dolžine obal v DPN po enakih kriterijih kot pri tirih dobimo prav tako količine, ki se gibljejo okoli 37,5 mio ton/leto, kar se ujema s tirnimi zmogljivostmi v velikosti ca. 39 mio ton/leto.*

*Tiri Tovorne postaje Koper in v sami Luki Koper so zasnovani tako, da je možno preusmeriti del cestnega transporta na tiri z direktnim nakladom kamionov na vagone, in s tem razbremeniti ceste.*

*Dnevni kamionski promet v Luko Koper se giblje med 1000 in 1200 kamionov dnevno. Ta prometni volumen sicer ni velik, je pa problematičen zaradi poteka prometa med AC in obstoječim vhodom v Luko Koper po obstoječi mestni mreži, ki že brez luškega prometa ob konicah pregoreva. Cestni transport bo z novim vhodom za blagovni promet (že sprejet DPN za kamionski terminal) podvojil število kontrolnih pasov, s posodobljeno informatiko in carinskimi postopki pa so kapacitete kamionskega transporta nekajkrat večje, kot je današnji kamionski promet v Luko Koper in iz Luke Koper. Preko načrtovane Srminske vpadnice se bo Luka Koper navezovala direktno na AC, tako da se moteči vpliv cestnega tovornega prometa v Kopru ne bo več čutil. Udejanjanje večje preusmeritve cestnega transporta na železnico je predvsem odvisno od sprejema ustreznih zakonov in predpisov. Železnica bo z načrtovanimi tiri to preusmeritev vsekakor omogočala.*

*Luka Koper je v letu 1997 financirala razvojne študije in projekte za izgradnjo drugega železniškega tira Divača-Koper Luka Koper, vendar pa ne more sodelovati pri izgradnji železniškega omrežja zunaj pristanišča, saj so zunanji tiri in povezave v lasti RS in v upravljanju Slovenskih železnic d.o.o.*

79.

- predlaga, da se preuči možnost razširitve obstoječe potniške železniške postaje Koper ter njene tirne povezave s pristaniščem Koper, s čimer bi občutno dvignili kapacitete tovarne postaje Koper oz. pridobili rezervne infrastrukturne kapacitete, ki bi ob konicah tovora bistveno pripomogle k boljšemu pretoku blaga (*Alojz Želko*).

*Stališče:*

*Razširitev potniške postaje Koper za potrebe povečanja kapacitete Tovorne postaje Koper ni potrebna, saj predvidena modernizacija obstoječe Tovorne postaje Koper zadošča za predvideni pretovor v velikosti ca. 39 mio ton/leto. Zagotovitve dodatnih tirnih kapacitet na potniški postaji Koper za potrebe Tovorne postaje Koper so s prometno-tehnološkega stališča neustrezne, saj zahtevajo dodatne premike na odprto progo proti Divači in s tem zmanjšujejo njeno prepustnost. Direktna povezava po principu »triangla« pa zaradi terenskih razmer ni možna.*

*Povezava obstoječe potniške postaje Koper s tiri v Luki Koper ni možna, saj so tiri potniške postaje javna železniška infrastruktura (dostopna vsem), tiri v Luki Koper pa potekajo v Carinsko ekonomski coni. Nenazadnje tudi gradnja preko Škocjanskega zatoka ni možna zaradi omejitev, ki izhajajo iz Zakona o Škocjanskem zatoku ter ostalih dejavnikov na tem prostoru (križanje z Ankaransko vpadnico, obstoječa pozidava,...).*

## B/V ENERGETIKA

80.

- do izgradnje in pričetka delovanja novih produktovodov naj se ne omejuje uporabe obstoječih produktovodov, (*Instalacija d.o.o., po pošti*),
- v DPN naj se vključi novo podzemno traso produktovodov v gabaritih, ki zagotavljajo kapacitativno, varno in kakovostno opravljanje dejavnosti z upoštevanimi varnostnimi in zakonskimi odmiki od ostalih objektov (*Instalacija d.o.o., po pošti*).

*Stališče:*

*Obstoječi produktovod je v lasti in upravljanju Istrabenz–Instalacije. Medsebojne relacije med Luko Koper in Istrabenzom so pogodbeno urejene. Eventualne spremembe obstoječega produktovoda bodo posebej dogovorjene med pravnima subjektoma (Luka Koper in Istrabenz Instalacije) in niso predmet tega DPN.*

*V uredbi o DPN je predvidena izgradnja novih produktovodov, ki potekajo od novega pretakalnega mesta v podaljšku drugega pomola do novih rezervoarjev ob vznožju Srmina in ureditev ter eventualna razširitev obstoječega naftovoda, ki poteka od priveznega mesta na drugem pomolu do obstoječih rezervoarjev na Srminu.*

81.

- gradnja rezervoarjev na severnem vznožju Srmina je nesprejemljiva - slovenskim naftnim rezervam je s sedaj zgrajenimi rezervoarji zadoščeno; že sedaj je lahko v primeru nesreče okoljska škoda nepopravljiva (*Nada Marsič*).

*Stališče:*

*Obstoječi naftni rezervoarji so uvrščeni v seznam lokacij po Seveso II (96/082/EEC) direktivi – obrati večjega tveganja za okolje. Omenjena direktiva pokriva področje tveganj za nastanek industrijskih nesreč. Za navedeno lokacijo so izdelani varnostni elaborati in zasnove varstva pred večjimi nesrečami.*

*V okviru DPN bodo prav tako upoštevani varnostni standardi in postopki opredeljeni v navedenih dokumentih, posebna pozornost pa bo namenjena analizi morebitnih medsebojnih vplivov novih predvidenih objektov, kar bo storjeno tudi v postopkih uveljavljanja večjih sprememb v okviru obstoječih rezervoarjev. Ob upoštevanju varnostnih standardov in postopkov, ki so opredeljeni v varnostnih elaboratih, se je nepopravljivi okoljski škodi možno uspešno izogniti.*

## B/VI POTNIŠKO PRISTANIŠČE

82.

- potniški terminal ne spada v tovarno pristanišče, idealna lokacija je Portorož (*Emil Bandelj in Zlatan Čok, knjiga pripomb MO Koper*).

*Stališče*

*Potniški terminal ni načrtovan znotraj tovarnega pristanišča. V DPN je razvidno, da se bo območje tovarnega pristanišča na severnem delu Kopra zmanjšalo, celotno območje pa s tem sprostilo in namenilo za mestotvorne dejavnosti. Ob objektu potniškega terminala je ob obali načrtovan park pinij, javna garažna hiša, večnamenski objekti in avtobusna postaja, ki bodo s tem zaokrožili del mesta na severni strani.*

*Ureditev potniškega terminala v Portorožu ni možna, saj globine morja ob obali med Portorožem in Bernardinom (7-8 m) ne zadoščajo za vplovitev sodobnih potniških ladij (križark) z ugrezom 9-10 m. Sredi turističnega kraja Portorož bi se z izgradnjo ustreznih pomolov in terminala, turističnemu kraju odvzela obala in druge zaledne površine.*

83.

- občini priporoča, da se uredi tudi območje ob severni obvoznici in ne le potniški terminal (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-center*),
- objekt potniškega terminala naj se izloči iz območja DPN, (*OS in župan MO Koper, po pošti*).
- operativne obale veza I naj se uredi za potrebe potniškega terminala z dostopom do morja ter navezavo na mesto in mestne funkcije, (*OS in župan MO Koper, po pošti*).
- predvidi naj se umik pristanišča na celotni dolžini obale vzdolž starega mestnega jedra Kopra (opredeliti terminski plan umika pristanišča) (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pomorski potniški terminal je del pristanišča za mednarodni javni promet v Kopru, ki je skladno z določili 36. člena PZ namenjeno izvajanju javnega prevoza potnikov in blaga v mednarodnem in domačem pomorskem prometu.*

*Vlada RS je skladno z drugim odstavkom 35. člena PZ v Uredbi o določitvi pristanišč, ki so namenjena za mednarodni javni promet (Ur. list RS, št. 12/2002) v 2. členu določila, da je pristanišče Koper namenjeno za mednarodni javni promet.*

*Vlada RS je skladno z določili tretjega odstavka 32. člena PZ-UPB2 Luki Koper podelila koncesijo za opravljanje pristaniške dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovarnega pristanišča, ki v Prilogi 1 določa*

*območje pristanišča, za katerega je podeljena koncesija. V območje koncesije je vključeno tudi območje Pomorskega potniškega terminala (PPT), ki poleg območja bodočega objekta PPT vključuje tudi območje operativnih obal 1. in 1A veza.*

*Pristanišče za mednarodni javni promet v Kopru je prostorska ureditev državnega pomena, ki se skladno z določili petega odstavka 2. člena Uredbe o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Ur. list RS, št. 95/2007 in 102/2008) ureja z DPN. Objekt pomorskega potniškega terminala je sestavni del potniškega terminala in kot tak ne more biti izločen iz celovite prostorske ureditve v DPN.*

*Del objekta pomorskega potniškega terminala in del operativne obale 1. in 1A veza, kadar ob njej ne bodo privezane potniške ladje, bo vsekakor lahko namenjen mestni rabi in bo javno dostopen, medtem ko bo del, namenjen policijski in carinski mejni kontroli, dostopen le skladno s pravili schengenskega reda ter varnostnimi zahtevami po ISPC kodeksu, ki velja v pomorskem mednarodnem prometu.*

*V DPN je razvidno, da se bo območje tovornega pristanišča na severnem delu Kopra zmanjšalo, celotno območje pa s tem sprostilo in namenilo za mestotvorne dejavnosti. Ob objektu potniškega terminala je ob obali načrtovan park pinij, javna garažna hiša, večnamenski objekti in avtobusna postaja, ki bodo s tem zaokrožili del mesta na severni strani. Sprostitev površin luške obale za potrebe potniškega terminala bo možna, ko bodo te lahko nadomeščene z novimi obalami za potrebe terminala generalnih tovorov.*

84.

- nujno začeti graditi potniški terminal (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*Planska podlaga za gradnjo Potniškega pristanišča že obstaja v veljavnem UN Severna obvoznica, na podlagi katerega je investitor že pristopil k prvi fazi realizacije tega projekta, t.j. k rušitvi obstoječega objekta.*

*V DPN je upoštevana predhodno izdelana dokumentacija, zato so ureditve Potniškega pristanišča konceptualno povzete iz UN Severna obvoznica, na novo pa je predvidena cestna navezava Potniškega pristanišča na državno cestno omrežje.*

*Časovna odločitev glede gradnje je v pristojnosti investitorja.*

85.

- združitev ladijskega potniškega in avtobusnega terminala je dobra rešitev (*KS Hrvatini, po pošti*).

*Stališče:*

*Izraženo je mnenje na DPN.*

## B/VII VODNOGOSPODARSKE UREDITVE

86.

- predlog prestavitve Rižane naj se vrne v elaborat DPN (*Zeleni Kopra, po pošti, knjiga pripomb MO Koper*),
- zahteva se prestavitev struge v spodnjem toku reke Rižane izven območja Luke Koper na območje severnega ankaranskega razbremenilnika (*Zeleni Kopra, po pošti, knjiga pripomb MO Koper*),

- zahteva se premestitev struge Rižane (OS in župan MO Koper, po pošti),
- Rižana naj bo dostopna za ljudi in se naj izloči iz območja Luke Koper, kot je predvidel na natečaju izbran elaborat (Zdravko Vatovec na javni obravnavi),
- Rižana naj se uredi tako, da bo dostopna za javnost, ob njej naj se uredi kolesarske in učne poti (David Stepan, Robert Stepan, na javni obravnavi).

*Stališče:*

*Pripombe se ne upoštevajo. V prvotnih strokovnih podlagah je bila predvidena prestavitev struge reke Rižane, vendar se je kasneje izkazalo, da takšna rešitev posega v obstoječa varovana območja in spreminja obstoječe ureditve vezane na današnji potek reke Rižane.*

*Posebno problematično se je izkazalo ohranjanje današnjih hidrodinamičnih pogojev reke Rižane, zaradi katerih bi bilo potrebno izpust v morje podaljšati do konca načrtovanega III. pomola. V tem primeru bi bilo potrebno izlivni del reke, v dolžini ca. 1000 m, izvesti v betonskem koritu obdanem s širokimi nasipi, kar bi ustvarjalo četrti bazen in četrti pomol, ki bi zasedal večji del morske površine pri Sv. Katarini. Z izpustom reke Rižane v plitvo morje pred Sv. Katarino niso doseženi hidrodinamični pogoji, ki bi omogočali odlaganje muljastih delcev v morje zato bi prihajalo do zamuljevanja korita, manjšanja globine struge ter posledično do povečanja poplavne ogroženosti celotnega območja Ankaranske bonifike.*

*Na podlagi strokovnih ugotovitev ter na podlagi smernic MOP ARSO Urada za upravljanje z vodami je bilo potrebno poiskati ustrežnejšo rešitev, ki bi ohranjala idejo o prestavitvi struge Rižane proti Ankaranu in hkrati ohranjala današnje hidrodinamične pogoje. Na podlagi strokovnega konsenza je bila predlagana delna prestavitev reke Rižane v obsegu, ki bi bil še sprejemljiv za obstoječ prostor in obstoječe okolje. Izdelana je bila rešitev z delitvijo toka Rižane na severni in južni izlivni krak. S takšno rešitvijo je zagotovljeno, da so maksimalni pretoki na izlivu severnega kraka v morje do 8 krat manjši, kot v primeru prestavitve celotne Rižane, zato je možno izlivni del speljati v morje brez poglobljanja morja pred Sv. Katarino in ga sonaravno urediti. Ta varianta je hidrodinamično stabilna, zagotavlja dovolj veliko poplavno varnost, povečuje vodne površine in vodnatost območja, kar je podprl tudi MOP ARSO Urad za upravljanje z vodami.*

*Iz zgoraj navedenih pojasnil sledi, da sprememba rešitve, ki je predvidevala prestavitev reke Rižane v rešitev z delno prestavitvijo reke Rižane, temelji na strokovnih izhodiščih ob upoštevanju vseh robnih pogojev in strokovnih usmeritev nosilcev urejanja prostora in torej ne na interesih Luke Koper, kot je bilo to razbrati iz pomislekov zainteresirane javnosti.*

*Na območju AOK, katerega struga se bo poglobila za ca. 1 m, se oblikuje 70 m širok pas različnih tipov mokrotnih habitatov z različno slano brakično vodo. Obvodni pas hkrati predstavlja razlivno območje za visoke oziroma poplavne vode.*

*Na trasi je tik pred izlivom v morje predvidena širitev struge na območju osrednjega objekta MORS, ki je objekt kulturne dediščine s formalno zasnovo vrta. Zato se na tem območju AOK močno razširi tako, da tvori ca. 200 m dolgo in 20 m široko vodno površino globine min. 1,2 m (ob oseki).*

*Območje vodotoka bo izven varovalne ograje pristanišča, desni breg AOK bo načeloma dostopen za javnost, glede na okoljske zahteve pa bo 70 metrski pas vodotoka obraščen z avtohtonim rastlinjem, deloma zamočvirjen in dostopen obiskovalcem le za mirni ogled ali učno pot.*

87.

- širina in globina struge reke Rižane bi morala omogočati vodne športe, veslanje, kajak, kanu in druge, pa ribarjenje (*Zeleni Kopr, po pošti, knjiga pripomb MO Koper*),
- na bregovih reke Rižane, deloma višjih, stopničasto oblikovanih, se posadi žive meje/drevorede, napelje sprehajalno in kolesarsko pot, jahalno stezo (nakazana smer proti izviru reke) (*Zeleni Kopr, po pošti, knjiga pripomb MO Koper*),
- dopušča se možnost ureditve komunalnih privezov za manjša plovila vzdolž bregov reke Rižane (*Zeleni Kopr, po pošti, knjiga pripomb MO Koper*),
- naj se izkoplje kanal do vznožja Srmina, razširi naj se Rižana, na obeh straneh naj se uredijo privezi (*Angel Pucer na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Struga AOK bo zaradi okoljevarstvenih pogojev zadržala režim obstoječega AOK, kar pomeni, da se bo kljub poglobitvi za ca. 1 m v največji možni meri ohranila avtohtona obraščena struga z zamočvirjenimi položi. Vodotok torej ne bo namenjen vodnim športom ali komunalnim privezom, sprehajalne poti pa bodo speljane izven 70 metrskega zavarovanega pasu vodotoka.*

88.

- kanal Škocjanskega zatoka naj se premesti med mestom in pristaniščem, s čimer se fizično loči mesto od pristanišča z naravno mejo (skladno s smernicami MO Koper, 2007) (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče*

*Prestavitve kanala, ki povezuje Škocjanski zatok z morjem, ni možno izvesti. Prestavitev namreč terja posege v Škocjanski zatok, kar bi spremenilo vodne tokove, ki določajo razmere v Škocjanskem zatoku. Predlagana prestavitev kanala bi predstavljala poseg v nasprotju z Zakonom o naravnem rezervatu Škocjanski zatok (Ur.l. RS, št. 20/98), ki v 4. členu prepoveduje spreminjanje vodnega režima.*

B/VIII

KOMUNALNI PRIVEZI/CENTER VODNIH ŠPORTOV

89.

- ureditev dostopa (ceste) na Sv. Katarino je za dostavo večjih plovil (s spremstvom) sporna in nevarna, vprašljiv je sekundarni priključek, rešitev je morda v položnejšem tovornem vходу na območje (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- rešitev tovarne poti za dostavo čolnov in jadrnic do spusta v morje je pomanjkljiva (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- parkirišče preveliko glede na pomanjkanje površin za športne programe, rešitev iskati v več etažnem parkirišču (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Podrobnejši tehnični elementi cestne infrastrukture in parkirišč bodo določeni v projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja.*

*Za območje vodnih športov, komunalnih privezov in parka Sv. Katarina se bodo v skladu z 28.členom ZPNačrt prostorski izvedbeni pogoji, ki se nanašajo na načrtovanje posamičnih objektov, določili šele po sprejemu tega državnega prostorskega načrta z dopolnitvami državnega prostorskega načrta po skrajšanem postopku iz 35. člena tega zakona. Območje se namenja vodnim športom, komunalnim privezom in spremljajočim programom ter ureditvam in parku.*



90.

- sporna je lokacija servisnih dejavnosti za plovila na Sv. Katarini (predlaga se predstavitev stran od obale, ostala bi samo infrastruktura za dviganje in spuščanje plovil) (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- servisne storitve na Sv. Katarini naj bodo dostopne za vsa plovila (majhna in velika) (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- rešitev modularno zasnovanega niza klubskih objektov je v nasprotju z organizacijskim konceptom ureditve ŠRP, predlagan je enoten objekt s centralnim upravljanjem in skupno infrastrukturo (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- načrtovani centralni objekt s pogledi na parkirišča, hangarje in priveze izgublja svojo primarno vlogo biti v središču športno-rekreacijskega dogajanja (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Za urejanje območja Sv. Katarine je MO Koper zagotovila strokovne podlage, ki so bile v celoti povzete v razgrnjenem DPN. Glede na pripombe javnosti in nedorečenih potreb eventualnih uporabnikov tega se bodo za območje vodnih športov, komunalnih privezov in parka Sv. Katarina v skladu z 28.členom ZPNačrt prostorski izvedbeni pogoji, ki se nanašajo na načrtovanje posamičnih objektov, določili šele po sprejemu tega državnega prostorskega načrta z dopolnitvami državnega prostorskega načrta po skrajšanem postopku iz 35. člena tega zakona.*

91.

- primernejši prostor za gostinsko dejavnost je v naravni senci (stara restavracija Katarina), območje ni vključeno v DPN, je pa namenjeno za šport, rekreacijo in turizem (so tudi obstoječa igrišča in opuščeni gostinsko nastanitveni objekt) (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- predvidi naj se obrate prehrane oziroma gostinsko-hotelski kompleks, predlaga se umestitev na lokacijo že obstoječe sicer neaktivne gostinske dejavnosti (zahodno tik ob poti iz Jadranske ceste proti obstoječemu kamnitemu pomolu Sv. Katarina) (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripombe se ne upoštevajo. Veljavni prostorski planski akti MO Koper območje zahodno od kamnitega pomola namenjajo centralnim dejavnostim. Programska zasnova, kot sestavni del občinskih prostorskih planskih aktov, ureditveno območje T1 zahodno od meje DPN namenja spremljajočim programom ŠRC, privezom in vodnim športom. Iz navedenega razloga se v DPN se ne vključuje kontaktnih območij, na katerih bi obstoječa namembnost prostora ostala nespremenjena.*

92.

- za umestitev predlaganih programov so potrebne premestitve komunalnih privezov (predlaga se umestitev na SZ del III. pomola oziroma na SZ del veslaške proge, in sicer z izvedbo na stebrih s poglobitvijo) (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. Premestitev komunalnih privezov proti SZ ni možna zaradi poseganja v vplivno območje Nature 2000.*

93.

- za umestitev predlaganih programov so potrebni objekti servisnih dejavnosti za vzdrževanje in hrambo plovil (predlaga se premestitev objektov na zahodno stran parka MORS, kjer je tudi helidrom) (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. Predlagana premestitev objektov in površin za servisiranje in vzdrževanje plovil na vzhodno stran območja Slovenske vojske je neustrezna zaradi oddaljenosti od morja. Manipulacija transportnih vozil s plovili bi se morala odvijati po Jadranski cesti, kar bi negativno vplivalo na prometno varnost na državni cesti.*

94.

- nerazumljiva je ideja, da se koplje zdrav utrjen teren za nove priveze, potrebno je najti razmerje med maritimno ureditvijo (privezi) in kopenskim delom Sv. Katarine (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Programski in prostorski koncept za celotno območje komunalnih privezov Sv. Katarina je v pristojnosti lokalne skupnosti. MO Koper je na podlagi svojega programa naročila strokovne podlage za preureditev celotnega območja komunalnih privezov Sv. Katarina, ki so bile pripravljene ob upoštevanju izhodišč Zavoda RS za varstvo narave, na podlagi katerih novi posegi zahodno od obstoječega kamnitega pomola niso dovoljeni.*

*Glede na pripombe javnosti in nedorečenih potreb eventualnih uporabnikov tega območje se bodo za območje vodnih športov, komunalnih privezov in parka Sv. Katarina v skladu z 28.členom ZPNačrt prostorski izvedbeni pogoji, ki se nanašajo na načrtovanje posamičnih objektov, določili šele po sprejemu tega državnega prostorskega načrta z dopolnitvami državnega prostorskega načrta po skrajšanem postopku iz 35. člena tega zakona.*

95.

- območje na Sv. Katarini je zasnovana kot klasična komercialna marina, želeli bi tradicionalni mandrač in površine za potrebe vodnih in spremljajočih športov in mladine, (*KS Hrvatini, po pošti*).
- DPN bi lahko opredelil tudi namembnost obale na zahodni strani Sv. Katarine (npr. do območja Adrie z varovanjem preostalega dela obale) (*KS Hrvatini, po pošti*).
- predvidena je izgradnja komercialne marine s spremljajočimi ekološko spornimi servisnimi dejavnostmi, zmanjšanje obsega vodnih športov, selitev ostalih športnih dejavnosti na kmetijske površine, izguba neposrednega stika z morjem (*Oliver Morgan v imenu skupine krajanov Ankarana, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- novi privezi pri marini za privez manjših bark naj imajo status komunalnih privezov (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*V DPN so načrtovani komunalni privezi in ne marina. Programski in prostorski koncept za celotno območje komunalnih privezov Sv. Katarina, ki ga je zagotovila MO Koper je bil v celoti upoštevan v DPN, ki je bil javno razgrnjen.*

*Glede na pripombe javnosti in nedorečenih potreb eventualnih uporabnikov tega se bodo za območje vodnih športov, komunalnih privezov in parka Sv. Katarina v skladu z 28.členom ZPNačrt prostorski izvedbeni pogoji, ki se nanašajo na načrtovanje posamičnih objektov,*

določili šele po sprejemu tega državnega prostorskega načrta z dopolnitvami državnega prostorskega načrta po skrajšanem postopku iz 35. člena tega zakona.

Namembnost obale zahodno od meje DPN (proti Adrii) je že določena v veljavnih planskih dokumentih MO Koper.

96.

- otroška igrišča bodo samo 200 m od premoga (*Antonija Horvat na javni obravnavi*).

*Stališče:*

Otroška igrišča so predvidena v parku Sv. Katarina, ki se nahaja za območjem Slovenske vojske in pred obstoječimi stanovanjskimi objekti ob Jadranski cesti. Park predstavlja del kontaktnega območja pristanišča, ki je od terminala za razsute tovore (premog) oddaljeno ca. 700 m zračne linije.

97.

- umestitev veslaške proge za vodne športe (veslanje- olimpijska steza 1km) (*OS in župan MO Koper, po pošti, športniki Ankaranskega polotoka, po pošti, Alojz Gec na javni obravnavi*),
- pri umestitvi veslaške proge sta možni dve različici:
  - a) da se ohranja načrtovana operativna dolžina pomola III, je pri umeščanju standardne veslaške proge potrebno III. pomol zožiti za 50 m in načrtovana lokacija valobrana ostane,
  - b) če se zadrži širino pomola III, je potrebno valobran premakniti za približno 50 m navzven (podaljšanje pomola) (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

Programski in prostorski koncept za celotno območje komunalnih privezov Sv. Katarina je zagotovila MO Koper. Strokovne podlage so bile v celoti upoštevane v DPN, ki je bil javno razgrnjen.

Glede na predloge z javne razgrnitve je bila v fazi priprave stališč do pripomb izdelana maritimna in prostorska preveritev umestitve veslaške in kajakaške proge na severni strani III. pomola. Obravnavane so bile različne možne variantne rešitve in presojane tudi iz vidika poseganja na varovana območja in območje Nature 2000. Ugotovljeno je bilo, da nobena izmed predlaganih variant, ob pogoju, da se ohrani obstoječi mandrač, ni okoljsko sprejemljiva, zato na podlagi preveritev ni bilo mogoče umestiti standardne veslaške proge v območje DPN. Ne glede na to pa je preveritev pokazala, da je za morebitno ureditev veslaške proge (ev. tudi nestandardnih dimenzij) v prihodnosti edina smiselna lega ob severnem robu III. pomola.

Z upoštevanjem rezultatov preveritve je bila rešitev severne obale III. pomola preoblikovana tako, da zagotavlja kasnejšo ureditev veslaške in kajakaške proge s spremljajočimi ureditvami.

S takšno rešitvijo so v DPN zagotovljeni pogoji za ev. kasnejšo izvedbo veslaške oz. kajakaške proge, prostorski izvedbeni pogoji, ki se nanašajo na načrtovanje posamičnih objektov, pa se bodo za območje vodnih športov, komunalnih privezov in parka Sv. Katarina, v skladu z 28.členom ZPNačrt, določili šele po sprejemu tega državnega prostorskega načrta z dopolnitvami državnega prostorskega načrta po skrajšanem postopku iz 35. člena tega zakona.

98.

- predlaga se povečanje območja DPN, in sicer na zahodni strani kontaktnega območja proti Sv. Nikolaju (zahodno od kamnitega pomola, se že sedaj odvijajo športi na mivki in neaktivna gostinska dejavnost) (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti; Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. V DPN se ne vključuje kontaktnih območij, na katerih se obstoječa namembnost ne spreminja.*

*Veljavni prostorski planski akti MO Koper območje zahodno od kamnitega pomola namenjajo centralnim dejavnostim. Programska zasnova kot sestavni del občinskih prostorskih planskih aktov ureditveno območje T1, zahodno od meje DPN, namenja spremljajočim programom športno-rekreacijske cone, privezom in vodnim športom.*

99.

- niso upoštevane potrebe in želje športnikov ankaranskega polotoka pri načrtovanih ureditvah na območju vodnih športov (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- manjkajoči športni programi, ki naj se jih umesti v DPN:
  - poligon za vodne športe in veslaška proga,
  - zunanji plavalni bazen, pokrit plavalni bazen,
  - pokrit potapljaški bazen (25 m×12,5 m),
  - zunanja igrišča na mivki, pokrito igrišče na mivki,
  - pokrito strelišče (50 m, za zračno in ostrostrelno orožje),
  - proga za smučanje na vodi,
  - prostor za adrenalinske športe,
  - vadišče za golf,
  - gostinsko hotelski kompleks (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti, Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka*),
- za vadbene površine lokostrelcev in golfistov sta predlagani dve lokaciji (za golfiste lokacija ob ankaranski vpadnici, za lokostrelce pa lokacija znotraj Katarine) (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- park Sv. Katarina (območje VIII): preučiti možnost umestitve športne površine za lokostrelstvo (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*V območje DPN je vključeno območje med pristaniščem in naseljem Ankaran, kjer so predvidene ureditve komunalnih privezov, centra vodnih športov, parka, športnorekreacijske cone (ŠRC) ter sonaravna ureditev AOK z nadomestnimi habitati.*

*Urejanje kontaktnih območij je v pristojnosti lokalne skupnosti, zato je programski in prostorski koncept za celotno območje komunalnih privezov s centrom vodnih športov Sv. Katarina in območje ŠRC zagotovila MO Koper. Strokovne podlage so bile v celoti upoštevane v DPN, ki je bil javno razgrnjen.*

*Z upoštevanjem pripomb z javne razgrnitve je izdelan predlog DPN, ki ne določa podrobneje ureditev na območju komunalnih privezov in centra vodnih športov Sv. Katarina ter območju ŠRC.*

*Za območje ŠRC vzhodno od območja Slovenske vojske se s tem DPN opredeli le namenska raba prostora. Podrobnejše ureditve pa se bodo določile z OPPN (občinskim podrobnim prostorskim načrtom) v skladu s 36. členom ZPNačrt.*

*Za območje komunalnih privezov, centra vodnih športov in parka na območju Sv. Katarine se bodo v skladu z 28.členom ZPNačrt prostorski izvedbeni pogoji, ki se nanašajo na načrtovanje posamičnih objektov, določili šele po sprejemu tega državnega prostorskega načrta z dopolnitvami državnega prostorskega načrta po skrajšanem postopku iz 35. člena tega zakona.*

*DPN na ta način vzpostavlja okvirne smernice za podrobnejše načrtovanje ureditev na predmetnih območjih, ki jih bo možno kar najbolj prilagoditi aktualnim interesom in potrebam lokalne skupnosti.*

*V okviru ureditvenega območja Slovenske vojske je predvidena izgradnja večnamenskega objekta za vadbo in usposabljanje vojaških potapljačev z ustreznim vadbenim bazenom. Namen in oblika bazena ni zasnovana za športne dejavnosti in rekreacijo temveč za profesionalno urjenje in usposabljanje, ki je prioriteto namenjeno Slovenski vojski.*

*Pod posebnimi pogoji in s soglasjem upravljavca se bo večnamenski objekt lahko uporabljal tudi za usposabljanje športnih potapljačev, poklicnih potapljačev, potapljačev enot zaščite in reševanja ter ostalih enot in društev s ciljem omogočiti usposabljanje in vadbo.*

## B/IX ŠPORTNO-REKREACIJSKI CENTER

100.

- upoštevane so samo nekatere dejavnosti, razporeditev dejavnosti ni pravična, območje mora biti namenjeno športnemu turizmu oz. aktivnemu dopustovanju (*Alojz Gec na javni obravnavi*),
- vse dosedanje variante DPN so vsebovale ugodnejše rešitve za vodne športe kot zadnja. Želja po nadomestni lokaciji za vodne športe (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- športno-rekreacijski park naj bo tak, kot je že bil načrtovan (*Robert Stepan na javni obravnavi*),
- športni center v Ankaranu je dobro zasnovan (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- predlagane rešitve ne vsebujejo nekaterih že obstoječih športnih vsebin na ankaranskem polotoku in drugih novih programov, ki jih je predvidel predlog ŠRP iz leta 2006, (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- DPN mora podati odgovor, kakšen športni park je potreben (*Alojz Gec na javni obravnavi*),
- športni objekti naj se predvidijo na območju Sv. Katarine namesto na preveč oddaljeni lokaciji na bonifiki (*nečitljiv podpis, knjiga pripomb KS Ankaran*),
- predlaga, da se športni objekti, ki so predvideni na bonifiki približajo Ankaranu (igrišča, sprehajalne poti...); po vsesplošnem prepričanju so športna igrišča preveč oddaljena od naselja Ankaran, pa tudi od Bertokov, Hrvatinov in Škofij (*Bojan Vogrinčič*),
- predlagani »raztegnjeni športni park« je drag, težje dostopen in manj racionalen oz. realen kot predhodne rešitve iz leta 2006 (decentralizirana infrastruktura, podvojena odmknjenost od šolskih objektov, neodkupljena in nejasna kmetijska zemljišča, dolge poti za uporabnike, nepreglednost nad dogajanjem, odmknjenost od morja...) (*športniki Ankaranskega polotoka, po pošti*),
- za športno udejstvovanje na predvidenih športnih objektih se bo potrebno zaradi oddaljenosti do le-teh voziti s prevoznimi sredstvi; če vemo, da so igrišča predvsem namenjena otrokom, je vsekakor igrišča potrebno približati, Ankaranu (*Vogrinčič, knjiga pripomb KS Ankaran*).

*Stališče:*

*Urejanje kontaktnih območij je v pristojnosti lokalne skupnosti zato je programski in prostorski koncept za celotno območje ŠRC zagotovila MO Koper. Strokovne podlage so bile v celoti upoštevane v DPN, ki je bil javno razgrnjen.*

*Z upoštevanjem pripomb z javne razgrnitve je bil izdelan predlog DPN, ki podrobneje ne določa ureditev na območju ŠRC.*

*Za območje ŠRC vzhodno od območja Slovenske vojske se s tem DPN opredeli le namenska raba prostora. Podrobnejše ureditve pa se bodo določile z OPPN (občinskim podrobnim prostorskim načrtom) v skladu s 36. členom ZPNačrt.*

*DPN na ta način vzpostavlja okvirne smernice za podrobnejše načrtovanje ureditev na območju ŠRC, ki ga bo možno urejati v skladu z aktualnimi interesi in potrebami lokalne skupnosti.*

101.

- v Ankaranu je potrebno razvijati (zdravstveni) turizem (*Angel Pucer na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Veljavni planski akti MO Koper v programski zasnovi (kot sestavnem delu prostorskih planskih aktov) zdravstvenemu turizmu namenjajo obalno območje ankaranskega polotoka Valdoltre in Debelega Rtiča. Možnosti za razvoj turizma pa so odvisne od naravnih danosti.*

*DPN poleg območij za potrebe pristanišča obravnava tudi območja med pristaniščem in Ankaranom, ki naj bi prevzemala funkcijo kontaktnih območij. V urejanje teh območij so zajete ureditve na območju Sv. Katarine, območje med Jadransko cesto in AOK in območje nadomestnih habitatov, od izliva AOK do nadomestnih habitatov na območju Srmina. Kontaktna območja imajo vlogo tamponske cone med pristaniščem in širšim območjem naselja Ankaran. V tem pogledu je umestitev športno-rekreacijskih programov na to območje primernejša alternativa, kot pa umestitev programov zdravstvenega turizma.*

102.

- predlaga se umestitev zajetja sladke vode za potrebe športnega parka po vodi (predvideni nadomestni habitat na izlivu AOK se lahko prestavi na območje EPO oz. PVO (brežina Sv. Nikolaja- območje Natura 2000, predvideni prostor pred parkov SV pa bi lahko predvideli kot zajetje sladke vode) (*Anton Finžgar in Alojz Gec v imenu zainteresirane športne javnosti Ankaranskega polotoka, po pošti*).

*Stališče:*

*Lokacija nadomestnega habitata je bila skrbno izbrana in tudi usklajena s smernicami ZRSVN. Poleg pogojev za vzpostavitev ustreznih hidroloških razmer za razvoj nadomestnega habitata je bilo pri izboru lokacije potrebno upoštevati tudi to, da se umesti v območje, ki v obstoječem stanju nima velike naravovarstvene vrednosti. Umestitev nadomestnega habitata zato ni mogoča v območju SCI Sv. Nikolaj, saj bi ob kakršnem koli poseganju v to ranljivo območje prišlo do znatne izgube kvalifikacijskih habitatnih tipov.*

103.

- DPN načrtuje na parceli št. 733 k.o. Ankaran sprehajalne poti, športna igrišča in bencinsko črpalko (obstoječa namembnost je ca. 12.000 m<sup>2</sup> območja stanovanj in 4.000 m<sup>2</sup> območje za promet in zveze), predlaga, da se obstoječa namembnost omenjenega zemljišča ne spreminja (mogoče se dopusti manjšo obrtno cono), ker je zemljišče skoraj v celoti komunalno opremljeno in dobro dostopno (*Bojan Vogrinčič*).

*Stališče:*

*Urejanje kontaktnih območij je v pristojnosti lokalne skupnosti zato je programski in prostorski koncept za celotno območje ŠRC zagotovila MO Koper. Strokovne podlage so bile v celoti upoštevane v DPN, ki je bil javno razgrnjen.*

*V programskih izhodiščih MO Koper za območje ŠRC je predvidena umestitev bencinskega servisa na obravnavanem odseku Jadranske ceste. V fazi izdelave strokovnih podlag so se preverile različne lokacije bencinskega servisa. Kot najprimernejša in najugodnejša se je izkazala lokacija, ki je predmet DPN. Umestitev ob krožišču omogoča ureditev enostranskega bencinskega servisa z možnostjo dostopa iz treh prometnih smeri. Lega na robu zaključenega območja ŠRC pa je ustrežnejša, kot če bi bil bencinski servis umeščen v osrednjem delu tega območja.*

## B/X OBMOČJE SLOVENSKE VOJSKE

104.

- predvidena lokacija na čelu tretjega pomola za Slovensko vojsko je nepotrebna, potrebne ureditve se lahko zagotovi v kanalu ob obstoječem vojaškem objektu (v okviru preureditve AOK (*Emil Bandelj in Zlatan Čok, knjiga pripomb MO Koper*),
- nasprotuje se fiksnim privezom vojaških plovil (na katerem koli pomolu) (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- nasprotuje se ureditvi vojaškega priveza na III. pomolu (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. Podlage za načrtovanje vojaških privezov predstavljajo s strani Vlade RS sprejeti dokumenti in sicer:*

*Resolucija o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske do 2015 (ReDPRO SV – UL RS, št. 89/04) točka 4.3.2. Pomorska infrastruktura: »Slovenska vojska bo zagotovila osnovno pomorsko infrastrukturo za delovanje lastnih pomorskih zmogljivosti. Osnovni cilj bo zagotovitev ustrezne namestitve in oskrbe pomorskih sil, zagotovitev izvajanja namenskih nalog vojske na morju ter zagotovitev podpore države gostiteljice. Za potrebe delovanja zaveznitva bodo uporabljene kapacitete pristanišča Koper.«*

*Srednjeročni obrambni program 2007 – 2012 (SOPR – sklep Vlada RS, št. 803-2/2006-58 z dne 27. 11. 2006), Točka 7.4.9. Mornariška infrastruktura: »Načrtovana je izgradnja ali pridobitev priveza za plovila mornariškega odreda SV.«*

*Načrt izvajanja podpore države gostiteljice v RS (Host Nation Support) (sklep Vlade RS št. 802-03/2001-11 z dne 16. 10. 2003) Priročnik: Podpora države gostiteljice, Ljubljana 2006 - točka 6.8. Pomorski promet: »Prihod sil po morju se načrtuje preko Luke Koper.«*

*Lokacija vojaških privezov je opredeljena tudi v prostorskih aktih MO Koper: Odlok o UN Pomol III (UO št. 14/95) 6. člen: »Območje Slovenske vojske leži med sedanjim dostopom pomola III, AOK in obstoječim parkom, oziroma na čelu pomola III v drugi fazi.« in 10. člen: »Na severnem robu pomola III je locirana luka za priveze Slovenske vojske.«*

*Dolgoročni plan Občine Koper za obdobje 1986-2000 (UO št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98, 16/99, 33/01 in 96/04) in Srednjeročni plan občine za obdobje 1986-2000 (UO št. 36/86 ter spremembe in dopolnitve št. 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 16/99, 33/01 in 96/04), poglavji 4.5. in 5.6.: Splošna ljudska obramba in družbena samozaščita: »Prostorsko*

*so za potrebe Slovenske vojske opredeljene površine znotraj kontaktnega območja med Luko Koper in turistično cono Ankaran in območja pomola III.»*

*Načrtovani privezi za vojaška plovila so bili prvotno predvideni bližje Vojašnici Slovenski pomorščaki Ankaran (v sklopu komunalnih privezov), vendar se je v postopku usklajevanja strokovnih rešitev lokacija privezov na čelu III. pomola izkazala kot najoptimalnejša, saj zagotavlja:*

- neposreden dostop do odprtega morja in manevriranje plovil v primeru vojaških intervencij ter intervencij za potrebe zaščite reševanja in pomoči, kar AOK zaradi globine, širine in odmaknjenosti v kopensko zaledje ne omogoča;*
- dostop do območja po načrtovani javni komunikaciji do svetilnika na čelu III. pomola izven carinskega območja pristanišča za mednarodni promet (lokacije na vseh drugih pomolih pristanišča bi to pogojevale);*
- izkoristek čel pomolov, ki so manj primerna za komercialne priveze plovil zaradi vplova in izplova velikih ladij v in iz pristanišča, primerna pa so za servisne dejavnosti (služba za vlačilce) in priveze manjših plovil (plovila SV);*
- zakritost vojaških privezov pred vedutami iz Ankarana z izvedbo ozelenjene protihrupne zaščite in svetilnikom na koncu pomola, ki ob komunikaciji do njega omogoča vzpostavitev naravne obale proti severu (Ankaranu) z možnostjo izkoristka za rekreativne namene in sprehode;*
- dostopnost območja s cestno (že navedena cesta do svetilnika) in železniško infrastrukturo pristanišča na III. pomolu.*

105.

- ni potapljaškega bazena (v dogovoru s Slovensko vojsko je treba preveriti možnost izgradnje skupnega potapljaškega bazena) (športniki Ankaranskega polotoka, po pošti).*

*Stališče:*

*V okviru prostorskih ureditev je predvidena izgradnja večnamenskega objekta za vadbo za usposabljanje vojaških potapljačev z ustreznim vadbenim bazenom. Namen in oblika bazena ni zasnovana za športne dejavnosti in rekreacijo, temveč za profesionalno urjenje in usposabljanje. MORS glede uporabe bazena za usposabljanje športnih potapljačev, poklicnih potapljačev, potapljačev enot zaščite in reševanja ter ostalih enot in društev s ciljem omogočanja usposabljanja in vadbe nima zadržkov, saj bo zgrajena infrastruktura tako čim bolj izkoriščena. Prioriteta uporabe vadbenega bazena je namenjena Slovenski vojski in MORS, z ostalimi potencialnimi uporabniki pa je za proste termine predvidena sklenitev ustreznih dogovorov, pri čemer bo upravnik objekta Slovenska vojska, ki bo pogojevala režime gibanja in uporabe objekta.*

## B/XI OBMOČJE MED MESTOM KOPER IN PRISTANIŠČEM KOPER

106.

- parkirišča in garažna hiša naj bodo v javni uporabi (Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center).*

*Stališče:*

*Na območju med pristaniščem in severnim delom mesta je predvidena nova garažna hiša, v kateri je načrtovano 3.534 parkirnih mest. Parkirna hiša je namenjena javni uporabi. Parkirišča, locirana na vzhodni strani potniškega terminala, pa niso načrtovana za javno uporabo. Pred potniškim terminalom je predvideno obračališče za avtobuse, ki bodo v potniški terminal pripeljali iz vzhodne strani. Ob obračališču so predvidena še parkirišča za taksije in uslužbenke potniškega terminala. Zunanja ureditev na vzhodni strani potniškega terminala predvideva javne površine za dejavnosti in parkirišča Uprave za pomorstvo, parkirna mesta za*



*druge avtomobile, postajališče za taksije, postajališča za avtobuse za namen potniškega terminala in javno parkovno površino.*

107.

- postaviti več razglednih točk za turiste (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*Razgledne točke so znotraj območja DPN predvidene na naslednjih lokacijah:*

- *na območju med starim mestnim jedrom in pristaniščem, kjer je na zahodni strani garažne hiše predviden nov objekt s trgovinskim programom;*
- *na območju tehniškega parka;*
- *na območju svetilnika (zaključek III. pomola).*

*Uredba ter obrazložitev in utemeljitev DPN se ustrezno dopolnita z navedbo razgledišč v sklopu objekta SN19 (poslovno trgovski del) in objekta AN9 (svetilnik). Razgledišče na območju muzejskega tehnološkega parka je že vključeno v javno razgrnjenem DPN.*

108.

- objekt K5 naj se zruši v čim večji meri (*Vjetko Skrt v imenu skupine krajanov Koprja in okolice, knjiga pripomb KS Koper-Center*),
- objekt KP5 naj se nameni javni, poslovni, storitveni in gostinski dejavnosti oziroma naj se izloči iz območja DPN (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Objekt blagovnih rezerv se ohrani. Zaradi izgradnje cestne infrastrukture se ruši le njegov SV del. Objekt se nameni javnemu programu. V pritličju se zagotovi pasažne prehode v kombinaciji z lokali in na ta način zagotovi možnost peš dostopa iz starega mestnega jedra do obale. Nadstropje se nameni univerzitetni knjižnici in sorodnim dejavnostim (čitalnice, predavalnice, ...).*

*DPN po umiku pristanišča namenja objekt KP5 javni in poslovni dejavnosti. Pogoje za posege, oblikovanje ter tlorisne in višinske gabarite objekta opredeljuje 47. člen uredbe o DPN. V ureditvenem območju so dopustni naslednji posegi: rekonstrukcija objekta, delna nadzidava objekta, rušitve objektov, novogradnja, gradnja priključkov na javno komunalno in energetska infrastrukturo, urejanje zunanjih površin. Tlorisni gabarit novogradnje mora ostati nespremenjen razen v delu, ki se poruši z izgradnjo ceste k potniškemu terminalu. Višinski gabarit novogradnje in nadzidave obstoječega objekta ostane enak obstoječi višini do strešnega venca. Znotraj tega volumna je razmestitev etaž poljubna. Streha se izvede kot pohodna terasa. Na terasi (nad koto obstoječega strešnega venca) je dopusta izgradnja dodatne etaže maksimalno do dveh tretjin osnovnega tlorisnega gabarita. Dodatna etaža paviljonskega tipa se izdelava z najmanj enkratno prekinitvijo z vmesnim prostorom v smeri sever – jug. Pritličje mora imeti dve peš pasaži v smeri sever – jug in sicer v območju stopnišča na Cankarjevo ulico in v območju Ribiškega trga. Izločitev objekta iz območja urejanja ni smiselno, saj objekt skupaj z zunanjo ureditvijo in druge ureditve v sklopu DPN tvorijo zaključeno prostorsko ureditev.*

109.

- predvidi naj se preselitev uprave stavbe Luke Koper na novi vhod v pristanišče ali naj se izloči iz območja DPN (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. Znotraj območja DPN se nahaja obstoječa upravna stavba, ki je sestavni del funkcioniranja celotnega pristanišča. Premik Upravne stavbe k novemu vhodu v*

*Luko Koper ni načrtovan in ni predmet tega DPN. Predvidena nova upravna stavba Luke Koper ni predvidena v območju DPN.*

110.

- umik pristanišča ob mestnem jedru in sprostitev prvega priveza v celoti (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Umik pristanišča iz območja ob mestnem jedru in sprostitev prvega priveza v celoti sta odvisna od fазne ureditve pristanišča. Po umiku pristanišča s tega območja se bodo lahko izvedle ureditve, načrtovane v DPN, in sicer potniški terminal, pinijev trg, garažna hiša, avtobusna postaja, itd..*

111.

- poleg avtobusne postaje naj se umesti tudi železniško postajo (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- predlagajo preverbo umestitve železniške potniške postaje (*KS Hrvatini, po pošti*),
- v dokumentaciji ni zasledil, da se predvideva tudi ureditev železniške infrastrukture za potniški promet: obstoječa železniška postaja v Kopru je locirana skupaj z glavno avtobusno postajo, kar ni ugodno; predlaga, da se v projekt vključi tudi izgradnja železniške povezave z novo avtobusno postajo ter potniškim terminalom (*Alojz Želko*),
- avtobusna postaja: zelo dobra je ideja, da se približa saj je sedaj nekoliko preveč oddaljena (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*Umestitev železniške postaje ob novo načrtovano avtobusno postajo tehnično ni izvedljiva. Eden od razlogov so zahtevani tehnični elementi proge, saj je zaradi urbanizacije zelo težko zagotoviti minimalne radije proge. Onemogočen je potek proge skozi področje pristanišča, ki je carinsko ekonomska cona, v katero ni moč locirati javne železniške infrastrukture. V primeru, da pa bi železniška proga potekala mimo območja pristanišča, bi potekala preko Škocjanskega zatoka, kjer pa zaradi omejitev, ki izhajajo iz Zakona o Škocjanskem zatoku, pozidave in ostale infrastrukture, poseg ni možen.*

## B/XII TEHNIŠKI PARK

112.

- območje industrijskega parka je predvideno za mestotvorne funkcije, saj je prometno in funkcijsko povezano na sosednja urbana območja (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*V veljavnem planu so na območju načrtovanega tehniškega parka predvidene centralne dejavnosti. To je glede na dejstvo, da gre za območje nekdanje deponije organskih odpadkov, ki je bila pred nekaj leti deloma sanirana (izvedena nepropustna zaščita), praktično nemogoče izvesti brez temeljite sanacije celotnega območja (odstranitev vsega deponiranega materiala). Le tako bi bilo na tej lokaciji možno zgraditi območje centralnih dejavnosti, to je mestotvornih dejavnosti (preplet oskrbnih, storitvenih, družbenih dejavnosti in bivanja). Tehniški park pa s svojo zasnovo predstavlja predvsem zeleno – parkovno površino z razstavnimi paviljoni (sistem kontejnerjev), ki ne predstavljajo velike obremenitve površine in zato niso zahtevne glede temeljenja.*

*Poleg tega gre za občutljivo območje v neposredni bližini Škocjanskega zatoka, ki se s svojim turistično – rekreativnim programom deloma navezuje na program informacijskega centra Škocjanskega zatoka in ga s svojim programom nadgrajuje, tako da lahko pomeni pomembno*

*turistično atrakcijo, hkrati pa predstavlja nekakšno cono med naravovarstveno izredno občutljivim območjem Škocjanskega zatoka in območjem pristanišča. Predlagana ureditev predstavlja smiselno zaključitev območja Škocjanskega zatoka in je primernejša od pozidave območja.*

*Z DPN se na tem območju načrtuje nadgradnja obstoječih eko-turističnih programov Škocjanskega zatoka z izvedbo ploščadi ter prirodoslovnega muzeja, vezanega na Škocjanski zatok, prikaz tehniške dediščine pristanišča, sodobnih ekoloških principov (ekoremediacijo), čistilnih sistemov za odpadno vodo, itd., prikaz evolucije Bonifike: od naravnega območja v preteklosti preko razvoja poselitve na območju Kopra in nato razvoja pristanišča ter prikaz koncepta zelenega pristanišča. Navedene dejavnosti (kultura, turizem, javne zelene površine) lahko uvrščamo v mestotvorne funkcije.*

113.

- predlaga, da se v okviru industrijskega parka predvidi tudi prostor za tisti del tehnične dediščine, ki se nanaša na transportne veje, ki so povezane s koprskim pristaniščem, to je cesta in železnica (v ta namen, bi moral biti industrijski park povezan z železniško infrastrukturo tudi zato, da se v industrijskem parku omogoči izvedbo transportnih in logističnih sejmov na katerih se predstavljajo najnovejši tehnični dosežki s področja logistike in prometa (cestna vozila, železniška vozila, prekladalna mehanizacija...) (Alojz Želko).

*Stališče:*

*Železnice zaradi bližine Ankaranske in Srminske vpadnice tehnično ni mogoče pripeljati na območje tehniškega parka brez velikih posegov v že zgrajeno cestno omrežje, kar pa je neracionalno, saj izvedba železnice predstavlja velik finančni vložek (ne le dolžina trase temveč vrsta dodatnih prečkanj cest...), ki ga takšna občasna dejavnost ne more opravičiti.*

114.

- v industrijskem parku naj se predvidi večji prostor za postavitev makete v merilu 1:87, ki bo prikazovala obstoječe geografsko področje, to je: celotno koprsko pristanišče, koprsko mestno jedro, cestne in železniške povezave z zaledjem ter druge spomeniško zaščitene objekte (tovrstne makete so v tujini del turistične ponudbe, prikaz tehničnih in tehnoloških dosežkov modelarstva ter elektronike v modelarstvu) (Alojz Želko).

*Stališče:*

*Natančna določitev predstavljenih eksponatov ni predmet DPN, temveč nadaljnjih faz načrtovanja in programa na tem območju. Predlog, da se v tehniškem parku predvidi večji prostor za postavitev velike makete širšega območja je dobrodošla in vsekakor dopolnjuje predvideni program.*

115.

- območje industrijskega parka naj se izloči iz območja iz območja DPN (OS in župan MO Koper, po pošti).

*Stališče:*

*Območje tehniškega parka je vključeno v DPN, ker ga je potrebno urediti v smislu celovite prostorske ureditve pristanišča, ki obsega tudi kontaktna območja s pristaniščem. Predlagana rešitev je kvalitetna z vidika ureditve stika pristanišča in naravnega rezervata Škocjanskega zatoka, vključitev območja v DPN pa zagotavlja podlago za njegovo realizacijo.*

116.

- v DPN ni jasno opredeljeno, kam se bo odlagal izkopani mulj (tudi za kasnejše potrebe poglobljanja in vzdrževanja globin bazenov) (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- vse lokacije začasnih in trajnih deponij se morajo opredeliti in nahajati znotraj območja DPN (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva. Mulj z območja izgradnje pomolov in poglobljanja bazenov se bo skladno s Strokovnimi podlagami za ravnanje z izkopanim materialom za pripravo DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (IZVRS, številka B-15511-B, september 2008) in Strokovnimi podlagami za določitev alternativnih načinov ravnanja z odvečnim materialom, ki bo nastal v sklopu urejanja pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Geoportal d.o.o., december 2009) odlagal v kasete na Ankaranski bonifiki znotraj območja DPN, oziroma se bo z uporabo ustrezne tehnologije predelal in uporabil za druge namene (izdelki, polizdelki, uporaba materiala za gradnjo nasipov, ...).*

*Za potrebe rednega poglobljanja in vzdrževanja bazenov in plovnih poti se znotraj območja DPN določi trajno območje za začasno odlaganje sedimentov in predelavo izkopane materiala do končne uporabe.*

## C. PRIPOMBE IN MNENJA NA DPN

117.

- podpira sprejetje predlaganega DPN za Luko Koper, saj realno omogoča večjo socialno varnost za prebivalce obale, urejenost in večjo varnost v sami Luko Koper (*Boris Raktelj, knjiga pripomb MO Koper*),
- DPN je izdelan zelo kvalitetno (*Leo Šešerko na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Izražena je podpora sprejemu DPN.*

118.

- DPN kvalitetno izdelan in kompleksno zajema vsa področja, vendar premalo izpostavlja trajnostne funkcije Luke Koper in vpliv trajnostnega razvoja Luke Koper na trajnostni razvoj Slovenije (*Leo Šešerko na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Celovitost in kompleksnost obravnave razvoja Luke Koper je predstavljena v Obrazložitvi in utemeljitvi dopolnjenega osnutka DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet (PS Prostor d.o.o., št. U/070-2007), ki je bil javno razgrnjen.*

119.

- kdo bodo investitorji vseh načrtovanih prostorskih ureditev (v odgovoru pričakuje navedene investitorje za vse načrtovane prostorske ureditve) (*Nada Marsič*),
- kdo bo financiral izgradnjo pristanišča, obelodaniti je treba solastnike Luke Koper poimensko, med njimi je 10 bivših ministrov (*Antonija Horvat na javni obravnavi*),
- prostorski akt ne opredeljuje investitorja predvidenih objektov v območju DPN (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*DPN je prostorski akt, v katerem se ne navaja investitorjev posameznih prostorskih ureditev. DPN za koprsko pristanišče vključuje poleg ureditve območja pristanišča tudi druge ureditve na robnih območjih med mestom Koper in območjem Ankarana. Urejanje finančnih razmerij na območju pristanišča je urejeno s koncesijsko pogodbo med Luko Koper in RS, ureditve in financiranje ostalih območij pa so odvisne od potencialnih investitorjev.*

120.

- kakšna bo faznost izvajanja DPN; faznost izvedbe bi morala biti točno določena po zaključenih celotah s spoštovanjem in brez možnosti spreminjanja (*Nada Marsič*),
- ureditve robnih območij naj se izvedejo pred ureditvami znotraj pristanišča v breme investitorja Luke Koper oz. RS ali potencialnih investitorjev (*OS in župan MO Koper, po pošti*),
- pripombe glede faznosti izvedbe ureditev: v primeru, da mora MO Koper urediti kontaktna območja, mora država zagotoviti finančna sredstva za izvedbo, RS mora iz naslova degradacije prostora zagotoviti ustrezno rento oziroma odškodnino za znižano stopnjo kakovosti bivalnega okolja ter nezmožnosti nadaljnjega načrtovanja prostorskega razvoja MO Koper (*OS in župan MO Koper, po pošti*).

*Stališče*

*Zaradi obsežnosti in povezanosti posameznih ureditev znotraj DPN ter zaradi različnih investitorjev faznosti ni možno oz. smiselno podrobneje opredeliti. V uredbi o DPN so*

*opredeljeni le glavni pogoji glede fazne izvedbe, ki izhajajo iz ukrepov predvidenih v OP in iz funkcionalnosti med sabo povezanih ureditev.*

*Finančni in razvojni dejavniki, ki imajo vpliv na izvajanje posameznih faz, niso predmet DPN.*

121.

- V 41. čl. Uredbe o DPN je v 2. odstavku navedeno, da se izvedejo poglobitve v I. bazenu do 15 m, v II. do 16 m in v III. do 18 m, enako velja za obračališča pred bazeni (3. odst. 42. čl.). V gradivu Obrazložitev in utemeljitev DPN pa je na strani 23 v 1. odstavku (poglobitev I., II. in III. bazena) navedeno predvideno poglobljanje 15 m (za I. in III. so navedene iste globine, kot je v 41. čl. Uredbe). Poleg tega je na isti strani (23) v 2. odstavku (akvatorij) za privez tankerjev za naftne derivate navedena globina 15 m, v 42. čl. Uredbe pa 16 m. (*MzP URSP, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva. V obrazložitvi in utemeljitvi DPN, uredbnem delu in grafičnem delu DPN se globina priveza za tankerje ustrezno popravi na -16 m.*

122.

- na karti št. 2.1 je na obračališču in v kanalu bazena II navedena globina 14 m, kar se ne ujema s podatki iz 41. čl. Uredbe. Za bazen I in III so na karti globine enake, kot je določeno v 42. čl. Uredbe. (*MzP URSP, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva. V obrazložitvi DPN, uredbnem delu in grafičnem delu DPN bo globina drugega bazena in obračališča ustrezno popravljena na -16.*

123.

- v 1. odst. 45. člena je navedeno, da so v objektu potniškega terminala vključeni prostori za delovanje služb, ki nadzirajo promet potnikov in prehod državne meje in poslovno trgovske dejavnosti, ni navedeno, da bodo v objektu poslovni prostori Uprave RS za pomorstvo s centrom VTS. So pa v nadaljevanju v 3. odstavku istega člena predvidene parkirne površine P1, namenjene tudi za pregled čolnov za potrebe Uprave RS za pomorstvo (*MzP URSP, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva. 45.člen uredbe o DPN se bo ustrezno dopolnil, tako, da bo razvidno da so v objektu potniškega terminala prostori tudi za Upravo RS za pomorstvo.*

124.

- v 3. točki 53. člena ni jasno opredeljeno, kako se izvedejo peš dostopi iz smeri Škocjanskega zatoka. Uredbo naj se dopolni tako, da bo jasno, da gre za peš dostop po pločniku bertoške vpadnice; drugi dostopi med območjema niso možni (*DOPPS po pošti*),
- v 5. točki 53. člena se programske vsebine v smeri nadgradnje programov Škocjanskega zatoka lahko načrtujejo in izvajajo le ob sodelovanju in soglasju upravljavca rezervata in Zavoda RS za varstvo narave (*DOPPS, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripombi se upoštevatata. 3 in 4. odstavek 53.člena uredbe o DPN se bo dopolnil z opredelitvijo peš dostopnosti iz smeri Škocjanskega zatoka ter sodelovanje institucij pri programskih ureditvah.*

125.

- v 5. točki 53. člena ni jasno opredeljeno, kako se izvede plato, kako se doseže njegova načrtovana višina, ter kam se ga umesti. V OP je s tem v zvezi pojasnilo, da je na območju industrijskega parka predvidena odložitve 160.000 m<sup>3</sup> sedimenta, izkopenega pri poglobljanju luških bazenov. DOPPS ocenjuje rešitev kot neustrezno zaradi možni negativnih vplivov na okolje (in posledičnih kršitev varstvenega režima rezervata Škocjanskega zatoka). Teh vplivov OP ne obravnava, zato ga je potrebno v tem delu dopolniti. DOPPS zahteva, da se sediment in drug material na tem območju ne odlaga oz. da se v deponijo ne posega, razen če se dokaže, da negativnih vplivov na rezervat in njegove vodno-gospodarske ureditve ne bo (*DOPPS, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva v OP in DPN. Na območju tehniškega parka ni načrtovano odlaganje sedimenta. V OP se doda omilitveni ukrep: Območje tehničnega parka naj se ne zasipava oz. naj se na območje ne odlaga izkopenega materiala.*

126.

- v 5. točki 53. člena ni jasno opredeljeno, kako so speljane padavinske vode. Odvodnja padavinskih vod, ki so lahko potencialno onesnažene zaradi parkirišč in razstavljenih tehničnih eksponatov in se zlivajo v Škocjanski zatok, naj poteka preko koalescenčnih filtrov. (*DOPPS, po pošti*).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva v uredbnem delu DPN na način, da se uskladi z ukrepi iz OP in tehničnega poročila strokovnih podlag.*

*S tehničnim poročilom za padavinsko in fekalno kanalizacijo (Bogataj A, Križaj D., 2008) je predvideno odvodnjavanje padavinske vode v morje, reko Rižano in AOK. V tehničnem poročilu je navedeno tudi: »Pred izpustom v odvodnik mora biti na meteornih kanalih, ki odvodnjavajo potencialno onesnaženo padavinsko vodo rezerviran prostor za vgradnjo lovilca olj. V času obratovanja je potrebno redno čiščenje lovilcev mineralnih olj s koalescentnimi filtri, ki je v skladu z navodili proizvajalca lovilcev mineralnih olj. Če bodo pri poskusnem obratovanju preseženi zakonsko določeni parametri v padavinski odpadni vodi, je na teh mestih potrebno vgraditi koalescenčne lovilce olj.«. OP in strokovne podlage so v delu odvodnjavanja medsebojno usklajene. Ob upoštevanju ukrepa ne bo prišlo do izlivanja onesnaženih padavinskih vod v Škocjanski zatok.*

*Odvodnjavanje asfaltiranega parkirišča, ki je locirano na severni strani tehniškega parka, je izvedeno v sistem meteorne kanalizacije pristanišča. Površine okoli ekološko neoporečnih eksponatov in ostale neutrjene parkovne površine pa se bodo odvodnjavale površinsko v bližnje meteorne odvodnike.*

127.

- v 6. točki 53. člena se omenja gostinski obrat v južnem delu parka. DPN in OP je v tem delu potrebno uskladiti. (*DOPPS, po pošti*).

*Stališče*

*Na območju tehniškega parka je načrtovana le okrepčevalnica za goste parka. Glede na predviden obseg okrepčevalnice se uskladi dikcije v OP in DPN.*

128.

- postavitev mostnih dvigal (7. točka 53. člena) se zdi sporna z vidika pilotiranja za zagotovitev stabilnosti dvigal in vprašljiva glede primernosti za opazovanje ptic. Predlaga

se izločitev dvigal iz DPN ter podrobnejša proučitev v okviru dopolnitve OP ali ločene študije ob upoštevanju naravovarstvenih izhodišč in izhodišč za načrtovanje parkovne infrastrukture NR Škocjanski zatok v sodelovanju upravljavca rezervata ter stroke (in po potrebi predlog primernejših struktur) (DOPPS, po pošti).

*Stališče*

*V DPN je v 11. točki 53. člena uredbe o DPN za tehniški park zapisano: Temeljenje s pilotiranjem na območju parka ni dovoljeno. Uporablja se lahko plitvo temeljenje objektov.*

*Postavitev mostnih dvigal tako ni sporna, ker ne bo globokega temeljenja s pilotiranjem. V kolikor bi se v sklopu del na območju tehniškega parka kljub temu odkrilo odpadke, je predvidena ustrezna sanacija, ki bo preprečilo onesnaževanje Škocjanskega zatoka.*

*Glede na navedbo upravljavca rezervata, da mostna dvigala niso primerna za opazovanje ptice, se v 7. točki 53. člena iz uredbe o DPN črta besedilo, ki se nanaša na opazovanje ptic.*

129.

- meja med DPN in UN za območje Naravnega rezervata Škocjanski zatok naj se uskladi. (DOPPS po pošti).

*Stališče*

*Meja območja DPN je usklajena z mejo UN za območje Naravnega rezervata Škocjanski zatok (UL RS 119/02), tako da DPN nikjer ne posega na območje UN.*

130.

- predlaga se dopolnitev 87. člena uredbe in OP z rešitvami za preprečitev vdora onesnaženih voda po kanalu v Škocjanski zatok v primeru onesnaženja ali razlitja v pristanišču. (DOPPS po pošti).

*Stališče*

*Pripomba se upošteva, v OP se doda omilitveni ukrep: »Zagotoviti je treba rešitve za preprečitev vdora onesnaženih voda po kanalu v Škocjanski zatok v primeru onesnaženja ali razlitja v pristanišču.« Besedilo uredbe o DPN v 84. člen se smiselno dopolni z zahtevano vsebino.*

131.

- pri načrtovanju objektov in ureditev naj se posebna pozornost nameni problematiki gradnje na obstoječi deponiji organskih odpadkov. Predlaga se vključitev določbe, po kateri ne bodo dovoljeni tudi posegi ali dejavnosti, ki bi pripeljali do odprtja oziroma poseganja v deponijo. V kolikor se poseganju v deponijo ni moč izogniti, naj se načrt sanacije z zaščitnimi ukrepi pripravi že v fazi projektiranja in ne šele v primeru, če pride do najdbe odpadkov med delom (popravek 12. točke 108. člena uredbe). (DOPPS, po pošti).

*Stališče*

*Na območju načrtovanega tehniškega parka je bila izvedena analiza izkopa zemlje in odpadkov (datum vzorčenja: 27. 3. 2009, izvajalec: ZZV Novo Mesto) in izcedne vode (datum vzorčenja: 12. 3. 2009, izvajalec ZZV Koper). Za analizo zemlje in odpadkov je bilo izvrtanih 10 vrtin, globine 5 do 10 m. Vzorci v nobenem parametru glede na mejne vrednosti niso imeli nevarnih lastnosti, zato so bili uvrščeni v skupino s klasifikacijsko številko 17 05 06 (izkopani material, ki ni naveden pod 17 05 04, torej, ki ne vsebuje nevarnih snovi (Klasifikacija glede na Uredbo o ravnanju z odpadki, UL RS, št. 34/08). Glede na Uredbo o odlaganju odpadkov na odlagališčih (UL RS, št. 32/06) je material možno odlagati na odlagališča za nenevarne odpadke, ne pa na odlagališča za inertne odpadke zaradi previsokega deleža molibdena,*



*antimona, kloridov in celotnih raztopljenih snovi. Ugotovljeno je bilo tudi, da izkopani material ni primeren za rekultivacijo tal, nasipavanje zemljišč ali zapolnjevanje izkopov, saj so bile glede na Uredbo o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (UL RS, št. 34/08) v ostanku po sortiranju presežene mejne vrednosti v izlužku za mineralna olja, adsorbirane organske halogene – AOX, celotni organski ogljik – TOC, v odpadku pa za krom, nikelj in prav tako TOC. Na podlagi analize izcedne vode se je izkazalo, da je ta obremenjena z organskimi snovmi (amonijev dušik, celotni fosfor, povečan KPK, BPK-5) in sulfidi.*

*Na območju se bodo izvajale ureditve, ki minimalno posegajo v podlago, morebitni izkopani material se bo odložil na odlagališče nenevarnih odpadkov. Zgornja plast tal območja tehnološkega parka se zatesni, da ne bi prihajalo do spiranja onesnaževal.*

132.

- gnezditvena sezona v Škocjanskem zatoku traja od marca do konca avgusta, kar naj se upošteva v 15. točki 18. člena uredbe in v OP (DOPPS, po pošti).

*Stališče*

*Pripomba bo v OP in DPN upoštevala. Besedilo uredbe o DPN se bo smiselno popravilo z zahtevano vsebino v 15. točki 106. člena.*

133.

- podana je zahteva po dodatni pojasnitvi predvidene elipsaste vodne ureditve na območju industrijskega parka v smislu in njenega napajanja in vplivov na Škocjanski zatok (poseganje v vodni režim rezervata). Ureditev naj se ustrezno pojasni v uredbi, v primeru vpliva na Škocjanski zatok pa naj se jo opusti. (DOPPS, po pošti).

*Stališče:*

*Prvoten namen elipsaste vodne ureditve je bil, da bi se v njej uredila lagunska čistilna naprava za meteorne vode s cest, kot demonstracijski objekt za prikaz lagunskega tipa čistilnih naprav. Vendar ker bodo tovrstne ureditve že vse prej zgrajene skupaj s cesto, to ne bi imelo nobenega smisla. Zato so te vodne površine zgolj vodne površine, ki povečujejo območje mokrišča oziroma vodnih habitatov in s tem ekološko pestrost območja. Hkrati pa v prostor vnašajo atraktivno vodno ploskev in povečujejo ambientalno in krajinsko pestrost prostora, ki temelji na bolj pravilnih oblikah. Sicer pa celotna zasnova temelji na čimbolj sonaravni ureditvi, pri čemer se z oblikami poudarja kontrast in s tem tudi bolj urbani značaj delovanja parka. Voda naj bi bila zato pretežno stoječa, ki bi se napajala deloma z meteorno, deloma bi se mešala z vodo iz kanala, ob plimi pa bi lahko dobila vodo tudi iz lagune oz. iz morja. Glede na program, ki naj bi se vršil na območju tehniškega parka, mešanje vode ne bi smelo imeti nikakršnega negativnega vpliva na Škocjanski zatok.*

134.

- glede na vplive na Škocjanski zatok, SPN in pSCI Škocjanski zatok ter zaradi potencialne verjetnosti za kršenje Zakona o naravnem rezervatu Škocjanski zatok v primeru izvedbe DPN se zahteva dopolnitev zgoraj navedenih členov. (DOPPS, po pošti).

*Stališče:*

*Pripombe bodo upoštewane v skladu z zgoraj navedenimi odgovori.*

135.

- 16. člen, 1. točka v drugi vrstici popraviti: ... kot podaljšek drugega (in ne prvega) pomola (Uroš Prosen, knjiga pripomb, MO Koper).

*Stališče:*

*Pripomba se upošteva. Uredba o DPN se ustrezno popravi.*

136.

- 7. člen, 5. točka: Dodati možnost, da se enakovredno lahko v prostor umeščajo tudi produktovodi, cevovodi, plinovodi in hidrantna omrežja skladno z zahtevami tehnologij, ki sedaj še niso uvrščene v program Luke Koper (*Uroš Prosen, knjiga pripomb MO Koper*).

*Stališče:*

*DPN je izdelan za ureditve načrtovane na podlagi izdelanih strokovnih podlag in OP. Pripomba se delno upošteva, tako da se določila uredbe o DPN v zvezi z dovoljenimi odstopanji dopolni z besedilom: »Pod enakimi pogoji so dopustna tudi odstopanja od lokacij, zmogljivosti in tehnoloških rešitev vodov komunalne in energetske infrastrukture, ki so potrebni za ureditve načrtovane v DPN.«*

137.

- v 12. člen, 1. točki dodati: južno od evropskega energetskega terminala se predvidijo nadzemni in podzemni transportni vodi za transport tekočih energentov in kemikalij iz pretakalne ploščadi na podaljšku drugega pomola na področje Terminala za tekoče tovore na lokacijo pod Srminom in za hidrantno omrežje za gašenje požarov na celotnem drugem pomolu in pretakalni ploščadi (*Uroš Prosen, knjiga pripomb MO Koper*).

*Stališče:*

*DPN je izdelan za ureditve načrtovane na podlagi izdelanih strokovnih podlag in OP.. Dopolnjen 136. člen opredeljuje dopustna odstopanja glede lokacij, zmogljivosti in tehnoloških rešitev vodov komunalne in energetske infrastrukture, vendar le za ureditve načrtovane z DPN.*

138.

- 16. člen, 2. točka: predlagana dopolnitev, da se kapaciteta terminala ne definira; maksimalne gabarite se omeji na že obstoječe višine višje ležečih rezervoarjev na Srminu (postavitev objektov do višine 40 m), postavitev manj večjih rezervoarjev je prostorsko bolj varčna (maksimalni dovoljeni radij objektov do 45 m) (*Uroš Prosen, knjiga pripomb MO Koper*).

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. Rešitve v DPN (kapaciteta terminala, dimenzije in število rezervoarjev) so povzete po izdelanih strokovnih podlagah, v skladu z omejitvami, opredeljenimi v OP, in programom razvoja Luke Koper.*

139.

- predlog dodatnega člena: Skladno z razvojem novih programov v pristanišču in uvajanjem novih tehnologij naj se predvidi možnost spremembe programa in namembnosti objektov za vzhodno območje DPN severno od obstoječega energetskega terminala oziroma med cestama 44 in 41 (prostor za avtomobilske garaže), ki so lahko energetske ali logistične narave (*Uroš Prosen, knjiga pripomb MO Koper*).

*Stališče:*

*Predlog ni v skladu z razvojnim programom in potrebami Luke Koper. Predlaganih programskih sprememb glede na značaj in posledične okoljske in druge vplive programov tudi ni možno uvrstiti med tolerance, ker bi tovrstne spremembe povzročale različne vplive na okolje, ki bi jih bilo potrebno vrednotiti in obravnavati že v OP.*

140.

- v 92. členu, 1. točki v povedi Za požarno vodo se uporablja morska voda in voda iz Rižane dodati besedilo: ... in večjih zbiralnikov tehnološke vode potrebnih za izvajanje tehnologij na območju pristanišča. Zbiralniki tehnološke vode, ki se lahko uporabljajo tudi za gašenje, so lahko premera do 30 m in višine do 30 m oziroma do najvišje višine okoliških rezervoarjev (*Uroš Prosen, knjiga pripomb MO Koper*),

*Stališče:*

*Pripomba se ne upošteva. V skladu s pobudo MzP in razvojnim programom Luke Koper so bile izdelane strokovne podlage in OP, ki so podlaga za načrtovane ureditve v DPN. V okviru strokovnih podlag, ki so upoštevale vse tehnološke procese, prostorske in druge zahteve posameznih terminalov in spremljajočih ureditev, ni bila izkazana potreba po zagotavljanju zbiralnikov tehnoloških vod. Strokovna podlaga za varstvo pred požarom (Izolirka d.o.o., št. 984.0-) predvideva druge rešitve za zagotavljanje zadostnih količin požarne vode, ki so že vključene v DPN.*

141.

- v uredbi ni omenjeno skladišče plina UNP s pripadajočim pomolom in pretakališčem (*Istrabenz Plini d.o.o., po pošti*).

*Stališče:*

*V skladu s pobudo MzP, sprejetim Programom priprave tega DPN in razvojnim programom Luke Koper so bile izdelane strokovne podlage in OP, ki so podlaga za ureditve načrtovane v DPN. Skladišče UNP s pripadajočim pomolom in pretakališčem s predmetnim DPN ni predvideno.*

*V DPN je predvidena ureditev privezne ploščadi za tankerje v podaljšku drugega pomola in gradnja novih rezervoarjev za naftne derivate ob vznožju Srmina s pripadajočo infrastrukturno ureditvijo.*

## D PRIPOMBE IN MNENJA NA VSEBINE OKOLJSKEGA POROČILA

142.

- kakšne bodo posledice širitve pristanišča na druge dejavnosti, ki v prostoru ne bodo več mogoče ali bodo močno omejene, kakšni ukrepi so za to predvideni (*KS Hrvatini, po pošti*).

*Stališče:*

*Prevladujoča dejavnost na območju ankaranske bonifike je kmetijstvo.*

*Predvidena razširitev območja pristanišča posega na obstoječe kmetijske površine in na posamezne stanovanjske stavbe s pomožnimi kmetijskimi objekti. V okviru stanovanjskih objektov se izvaja tudi kmetijska ali druga obrtna dejavnosti. Glede poseganja na kmetijska zemljišča se bodo izvrševali ukrepi skladno s pogoji MGKP, glede obstoječih objektov pa se bo individualno urejalo razmerja z lastniki z nadomestnimi lokacijami ali odškodnino. Na območju ni drugih dejavnosti, ki bi jih bilo potrebno nadomeščati.*

143.

- nestrokovno poglobljanje in odlaganje mulja je uničilo okolje in povzročilo degradacijo prostora v celoti (stanovanj in bolnišnice) (*Zoran Makužar na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Odlaganje mulja in kasnejše izpiranje z obalnega območja ob Ankaranu je spremenilo okolje na severu Koprškega zaliva. Na območju, kjer je mulj odložen, so nastali edinstveni ekosistemi, ki predstavljajo habitate nekaterim redkim in ogroženim vrstam. Takšen primer je območje ob zalivu Sv. Katarine (Zatok Polje). V osrednjem delu so muljasti in peščeni položi brez vegetacije višjih rastlin, ki jih obdaja pas poplavnih muljastih polojev s sestoji slanuš enoletnic, predvsem osočnika ali pas slanobjubnih, stalno ali pretežno poplavljenih trstičij. Na manjšem delu je razvit habitatni tip sredozemskih obmorskih močvirij z ločki. Tu najdejo ustrezne habitate izredno redke slanobjubne vrste hroščev: *Bembidion normannum apfelbecki*, *Scarites terricola* in *Clivina ypsilon*.*

144.

- predvidena gradnja povzroča velike količine transporta med gradnjo, kakšne bodo posledice na okolje; ni opredeljena tehnologija temeljenja objektov (*KS Hrvatini, po pošti*),
- omilitveni ukrepi v času gradnje bodo bistveno zmanjšali emisije iz Luke Koper (*Leo Šešerko*).

*Stališče:*

*V času gradnje bo povečana količina transportnih vozil. Zato so možne posledice na okolje zaradi povečanih emisij hrupa ter lokalno slabša kakovost zraka zaradi prašenja oz. onesnaženje vode v primeru razlitij, nesreč. V OP so za zmanjšanje negativnih vplivov v času gradnje predvideni sledeči omilitveni ukrepi:*

*HRUP:*

- gradbeni stroji in delovne naprave, ki se uporabljajo na prostem, morajo biti izdelani skladno s predpisi, ki urejajo področje emisijskih norm za hrup gradbenih strojev, ki se uporabljajo na prostem;
- upoštevanje časovnih omejitev gradbenih del v vplivnem območju stavb z varovanimi prostori na dnevni čas med 6:00 in 18:00 uro in na delavnice, transporte poti na območje ureditve morajo v največji možni meri potekati izven stanovanjskih naselij.

*ZRAK:*

- V času gradnje je potrebno upoštevati osnovne postopke za preprečevanje in omejevanje prašenja (vlaženje materialov, čiščenje vozil in vozni površin, po potrebi uporaba

protiprašnih barrier na izpostavljenih mestih, dodatni ukrepi ob specifičnih neugodnih meteoroloških razmerah), uporaba dobro vzdrževane cestne in ne-cestne mehanizacije, itd.

VODA:

• Tako med fazo gradnje in tudi obratovanjem je potrebno upoštevati splošne ukrepe (veljajo za celinske vode in morje): redno vzdrževanje, ustrezen prometni režim, varnostni ukrepi pri pretovarjanju in skladiščenju, zaščitni ukrepi v primeru nesreč in razlitij. V povezavi z gradbenimi deli je potrebno predvideti tudi nekatere izredne dogodke, predvsem možna razlitja goriva in olj iz delovnih strojev in transportnih sredstev. Glavni ukrepi so: brezhibna mehanizacija; odvajanje in čiščenje morebitnih odpadnih vod; vgrajevanje neoporečnega materiala v objekte; prepovedano odlaganje in skladiščenje nevarnih snovi na priobalnih zemljiščih; začasna skladišča oz. pretakališča goriv, olj in maziv ter drugih nevarnih snovi morajo biti zaščitena pred možnostjo izliva v tla in vodotoke ter naj bodo predvidena izven vodovarstvenih pasov; zagotavljanje takojšnjega ukrepanja za to usposobljenih delavcev v primeru nezgod; zavarovanje pred poplavljanjem in erozijskim delovanjem voda; prepovedano odlaganje izkopanega materiala v pretočni profil vodotoka ali na poplavna območja; ureditev začasnih deponij viškov zemeljskega materiala tako, da se ne pojavlja erozija in da ni oviran odtok zalednih voda; po končani gradnji je potrebno odstraniti vse ostanke začasnih deponij; zagotavljanje nemotenega pretoka ob pojavu visokih voda in preprečevanje onesnaženja voda, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja ter uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Vpliv izrednih dogodkov (nesreče) v času obratovanja je možno omejiti s pravilnim izvajanjem postopkov dela, rednim vzdrževanjem delovne mehanizacije in transportnih sredstev, vzdrževanjem čistoče delovnih površin, uporabo vseh zaščitnih ukrepov za preprečevanje širjenja onesnaženja v primeru razlitij ipd.

Temeljenje objektov:

Enostavnejši in nezahtevnejši objekti (manjša skladišča, nadstrešnice) bodo predvidoma temeljeni plitko, zahtevnejši objekti, kjer ne sme prihajati do diferenčnih posedkov, pa bodo temeljeni globoko na peščenih kolih ali pa pilotih. Pomoli bodo v odvisnosti od globine morja nasuti s kamnitim materialom oz. bodo pri večjih globinah izvedeni kot betonska konstrukcija na pilotih, kar velja tudi za operativne obale. Podrobneje bo temeljenje za posamezne objekte opredeljeno na osnovi detajlnejših raziskav v projektih za pridobitev gradbenega dovoljenja in v projektih za izvedbo.

145.

- ni zagotovil, da z razširitvijo pristanišča ne bo prišlo do dodatnega onesnaženja in da bodo sprejeti ustrezni ukrepi za preprečevanje onesnaževanja ter za spremljanje stanja v okolju (*Samoupravna skupnost Italijanske narodnosti Koper, po pošti*),
- razvoj pristanišča naj bo ekološki, pravočasno je potrebno ustaviti neekološki razvoj njihovega kraja (*Anton Horvat, knjiga pripomb KS Ankaran*),
- ne podpirajo DPN zaradi dvomov o negativnih vplivih projekta na okolje (*Samoupravna skupnost Italijanske narodnosti Koper, po pošti*),
- DPN predvideva pozidavo kraja in morja in enormno poveča pristanišče, Ankaran pa bo degradiran, kot je danes Trst (*Anton Horvat, knjiga pripomb KS Ankaran*),
- Ankaran in Trbovlje sta najbolj kontaminirana kraja v Sloveniji (*Antonija Horvat na javni obravnavi*),
- željo čisto morje in obalo; namesto morja (ki je tudi sedaj že zelo onesnaženo) bodo imeli Ankarančani pred seboj le kanal z umazanijo, ki jo povzroča promet; z gradnjo tretjega pomola in z razširitvijo prvih dveh, se jim bo življenje zelo poslabšalo (*Ivanka in ... Kavčič, knjiga pripomb KS Ankaran*).

Stališče:

Z DPN je predvidena širitev Luke Koper. Zaradi podaljšanja operativne obale pristanišča ob izgradnji III. pomola se pričakuje povečan ladijski promet in s tem tudi pretovor, vendar pomeni

*celovita ureditev poleg skrbno načrtovane razporeditve objektov in dejavnosti ter domišljeno oblikovanih stičnih območij tudi uvedbo okolju bolj prijazne tehnologije, tako da povečanja vplivov po posameznih okoljskih segmentih predvidoma ne bo oziroma bodo manjši kot v obstoječem stanju.*

*Stično območje z Ankaranom bo zazelenjeno, protihrupna zaščita in uvajanje sodobnih tehnologij in drugih okoljskih ukrepov bo v primerjavi z obstoječim stanjem zmanjšalo negativne vplive na vodo, zrak in tudi zmanjšalo emisije hrupa. V OP so predlagani tudi številni ukrepi za preprečevanje negativnih vplivov na okolje ter tudi načini spremljanja stanja. Vsi omilitveni ukrepi in način spremljanja stanja okolja so ustrezno povzeti v predlogu DPN. S sprejetjem uredbe o DPN na Vladi RS je njihovo upoštevanje za investitorja zavezujoče.*

146.

- ni podrobneje obdelana zaščita in ohranjanje arheoloških najdišč. (*Samoupravna skupnost Italijanske narodnosti Koper, po pošti*).

*Stališče:*

*Zaščita in ohranjanje arheoloških ostalin je podrobno obdelano v OP, segment Kulturna dediščina. V nadaljevanju so povzeti ukrepi za zaščito in varstvo arheoloških ostalin:*

- *rezervatno varstvo kulturne dediščine: na celotnem območju DPN v skladu z rezultati arheoloških raziskav ZVKDS določi nadaljnje ukrepe varovanja arheoloških ostalin,*
- *izvedba predhodnih arheoloških raziskav vključno s poizkopavalno obdelavo najdišča na območjih registriranih arheoloških najdišč (kadar varstveni režim to dopušča),*
- *spremembe tehničnih rešitev ali prostorskega izvedbenega akta, kadar rezultati predhodnih arheoloških raziskav ne omogočajo izvedbe zaščitnih izkopavanj.*

*CPA v sodelovanju z MK prioritetno izvaja terenske predhodne arheološke raziskave, ki so bile zaključene v aprilu 2010. Na podlagi raziskav bo MK predlagalo vpis morebitnih dodatnih območij v register kulturne dediščine.*

147.

- DPN predvideva popolno predrugačenje oziroma uničenje bistvenega dela območja NV Bonifika št. 4813; območje NV se je povečalo, videti je, da je bilo povečanje NV izvedeno zgolj z namenom omogočiti izvedbo DPN; potrebno je preveriti, če obstajajo druge prostorske ali tehnične možnosti, s katerimi bi se ognili poseganju na NV (*DOPPS, po pošti*),
- uničene habitate bi bilo možno nadomestiti na vzhodnem (na novo vključenem) delu NV Bonifika na območju intenzivno obdelanih njiv. S tem ukrepom bi bil poseg dopusten. Nadomeščanje habitatnih tipov kot omilitveni in izravnalni ukrep poleg že načrtovanih nadomestnih habitatov, ki jih predvideva DPN (*DOPPS, po pošti*),
- OP ne vsebuje preverbe niti dokazov, da drugih prostorskih in tehničnih možnosti za izvedbo posega ali opravljanje dejavnosti; v tem pogledu je OP nepopolno. Če se izkaže, da drugih prostorskih ali tehničnih možnosti ni, je treba preveriti, kako bi poseg vplival na življenjske razmere za živali (poseg je mogoč v primeru, če je mogoče pokazati, da se razmere za življenje živali ne bo spremenile bistveno). Društvo ugotavlja, da so zaključki OP napačni; s pozidavo in s tem uničenjem ca. 44,7 ha območja NV gre za uničenje velikih razsežnosti in trajno uničenje habitatnih tipov: srednjeevropska toploljubna bazofilna grmišča (4,6 ha), srednjeevropski mezofilni do eutrofni nižinski travniki (5,8 ha), travišča on podobne združbe (8,2 ha) in neobdelane njive (26,1 ha). Zaradi tega je treba poseg v predlaganem obsegu zavrniti (*DOPPS, po pošti*),
- rešitve načrtovanih nadomestnih habitatov na območju razširitve Rižane in vzhodno od načrtovanih garažnih hiš so neustrezne (trend opuščanja rabe ni zadostna garancija za ustvarjenje nadomestnih habitatov). Na vzhodnem območju NV Bonifika je potrebno

- določiti površine za izvajanje izravnalnih ukrepov izgubljenih habitatov (na zemljišču urediti tudi posestno pravico) (DOPPS, po pošti),
- območje izravnalnih ukrepov v okviru AOK je del NV Rižana št. 4836V in se ne more šteti v površine izravnalnih ukrepov za NV Bonifika (DOPPS, po pošti),
  - s posegom bi se trajno izgubile sklenjene površine neobdelanih njiv (pomembne za gnezdenje nekaterih travniških ptic) (DOPPS, po pošti),
  - renaturacija Ankaranske bonifike v smeri ohranjanja ekstenzivnih kmetijskih zemljišč, ekstenzivne paše v kombinaciji s pravilno umeščeno infrastrukturo za obiskovalce bi pomenila trajnostno rešitev. Primer dobre prakse je naravni rezervat Škocjanski zatok (DOPPS, po pošti).

*Stališče:*

*V okviru priprave DPN se načrtuje širjenje pristanišča proti vzhodu na območje Ankaranske bonifike. Depresijsko območje nekdanjega zaliva in kasnejših solin so leta 1930 meliorirali v kmetijska zemljišča. Gre za veliko kmetijsko površino z ohranjenim ortogonalnim sistemom odvodnih jarkov, ki (tudi) z opuščanjem intenzivne kmetijske rabe pridobiva naravovarstveni pomen. Območje je po Pravilniku o določitvi in varstvu naravnih vrednot (UL RS, št. 111/04, 70/06) zoološka naravna vrednota lokalnega pomena z identifikacijsko številko 4813. S širitvijo Luke Koper proti vzhodu, kar je praktično edina prostorska možnost razvoja slovenskega pristanišča za mednarodni promet, bo naravna vrednota v sedanjem obsegu z izjemo skrajnega vzhodnega dela izgubljena. Skladno s 40. in 160. členom ZON zato poseg v danih razmerah ne bi bil dopusten.*

*Celotno območje Bonifike med Srminom, cesto Srmin-Ankaran, Bivje-Ankaran in štiripasovnico Ljubljana-Koper je ostanek značilne krajine preoblikovane poplavne ravnice reke Rižane. V novembru 2008 je bilo izdelano gradivo „Strokovne podlage za spremembo meje naravne vrednote Bonifika“ (Aquarius d.o.o), v katerih je bilo podano mnenje, da bi bilo zaradi podobnih habitatnih tipov, trenda opuščanja kmetijske rabe, predvsem pa zaradi zagotavljanja dovolj obsežnega, sklenjenega območja smiselno razširiti območje naravne vrednote tudi na del Ankaranske Bonifike.*

*V dopisu ZRSVN, OE Piran (naslovljeno na MOP, št. Dokumenta: 7-III-197/57-o-07/RT, datum: 23. 12. 2008) ugotavljajo, da je vzhodni del Ankaranske bonifike lahko ključnega pomena za ohranitev krajinske strukture, ki pomembno vpliva na ohranjanje biotske raznovrstnosti slovenskega obalnega območja. ZRSVN zato meni, da je sprememba meje naravne vrednote smiselna in potrebna.*

*V UL RS, št. 58/09 je bil objavljen Pravilnik o spremembi Pravilnika o določitvi in varstvu naravnih vrednot, s katerim je bila spremenjena meja naravne vrednote Bonifika. Naravna vrednota je bila razširjena, zato bo obravnavani DPN pomenil zmanjšanje površine naravne vrednote, ne pa njenega uničenja.*

*Nadomeščanje izgubljene površine Naravne vrednote Bonifika na območju intenzivno obdelanih njiv vzhodnega dela Bonifike ni mogoče, zaradi usklajevanja interesov med ZRSVN, MKGP in MK. Njive na območju, ki ga DOPPS predlaga za nadomestne površine, so poleg tega, da so v območju naravne vrednote, opredeljene tudi kot najboljša kmetijska zemljišča in kulturna krajina Bonifika.*

148.

- kako je lahko rezultat OP, ki obravnava vpliv načrtovanih ureditev na okolje, med drugim na kulturno dediščino, natančneje kulturno krajino na ankaranski bonifiki (EŠD 13925) ocenjen z vrednostjo C, če je na tem območju predvidena gradnja 5- nadstropne garažne hiše; v tem primeru je kulturna krajina izgubljena za vedno, OP je s tega vidika izjemno sporno (pravilna ocena bi bila vsaj D ali bolje E) (Nada Marsič).

*Stališče:*

*DPN obravnava celovito ureditev razmeroma obširnega ter funkcijsko izredno heterogenega*

*prostora. Gre za tehnično in tehnološko obsežen poseg, ki v splošnem in tudi s krajinskega vidika optimira zatečeno stanje ožjega območja Luke Koper, v širšem kontekstu pa s širitvijo območja predstavlja velik poseg v prostor. Zaradi izgradnje garažnih hiš bo izgubljenih ca. 40% površine celotnega območja KD Ankaran - Kulturna krajina Ankaranska bonifika. Ureditev na območju kulturne dediščine bo izvedena na podlagi sporazuma med pripravljavcem plana ter ZVKDS. Pri načrtovanju garažnih hiš so bili predvideni obsežni omilitveni ukrepi že s samim oblikovanjem celotnega objekta (postopno nižanje objekta/strehe proti Ankaranu) in z ozelenitvijo strehe ter zasaditvijo strehe z rastlinskim pokrovom.*

149.

- 1. območje kmetijskih zemljišč, ortogonalni sistem melioracijskih kanalov nekdanjih solin, kulturna krajina ankaranska bonifika skupaj z neracionalno rabo prostora znotraj sedanjih meja Luke Koper....so dovoljšen razlog da so posegi na ankaranski bonifiki in načrtovana gradnja večnadstropne garažne hiše nesprejemljivi. (*Nada Marsič*),
- ankaranska bonifika (vzhodno od ceste Srmin-Ankaran) je opredeljeno kot I. območje kmetijskih zemljišč, MKGP v svojih analizah že sedaj ugotavlja, da je delež kmetijskih površin na prebivalca SLO izjemno nizek in da je na kritični meji glede normalne produkcije hrane na prebivalca: Kje in na kakšen bo nadomeščeno izgubljeno I. območje kmetijskih zemljišč? (*Nada Marsič*).

*Stališče:*

*Delež kmetijskih površin na prebivalca v Sloveniji je na kritični meji in je potrebna dodatna skrb, da se prepreči neracionalna izguba tega naravnega vira. Načrtovana širitev Luke Koper posega na 1. območje kmetijskih zemljišč z nekaj več kot 79 ha območja predvidene širitve. Kot omilitveni ukrep za izgubo kmetijskih površin projekt predvideva vzpostavitev 60 ha kmetijskih površin na strehah garaž, kar naj bi v precejšnji meri nadomeščalo izgubljene površine kmetijskih površin in hkrati izboljšalo krajinski aspekt gradnje garažne hiše.*

150.

- v vseh fazah načrtovanja, projektiranja, izvedbe in obratovanja DPN mora biti zagotovljeno upoštevanje zakonodaje v zvezi z varstvom rezervata Škocjanski zatok (Zakon o naravnem rezervatu Škocjanski zatok (UL RS, št. 20/98), Odlok o UN za območje naravnega rezervata Škocjanski zatok (UL RS, št. 199/02, Odlok o programu varstva in razvoja naravnega rezervata Škocjanski zatok za obdobje 2007-2011 (UL RS, št. 83/07) (*DOPPS, po pošti*),
- ohranja naj se odvodni sistem z Bertoške bonifike, pri čemer je pomembno, da načrtovani posegi ne bi negativno vplivali na kakovost in količino vode v naravnem rezervatu (*DOPPS, po pošti*),
- vse ureditve naj se načrtujejo tako, da ne bodo prispevale k povečanju hrupa in svetlobnega onesnaženja na območju Škocjanskega zatoka (*DOPPS, po pošti*),
- vsa dela na stičnih delih z rezervatom naj potekajo ob stalnem naravovarstvenem nadzoru (*DOPPS, po pošti*),
- dopolnitev OP je potrebna v delu, ki se nanaša na obravnavo odlaganja 160 m<sup>3</sup> sedimenta na območju industrijskega parka, umeščanja mostnih dvigal za namene opazovanja NR Škocjanski zatok in okolice, urejanja ob južnem delu industrijskega parka, nevarnost razlitij nafte in derivatov ter ravnanj za varstvo narave v zvezi s tem ter pri opredelitvi časovne omejitve izvajanja del med gnezditveno sezono (marec-avgust) (*DOPPS, po pošti*).

*Stališče:*

*Podani predlogi so upoštevani v DPN. OP bo smiselno dopolnjeno v skladu z zadnjo pripombo. Upoštevanje pripombe je obrazloženo v sklopu odgovorov k pripombam pod št. 128., 130., 131. in 132..*



151.

- preveri naj se protihrupna zapora, ki naj bi ščitila Ankaran (ali ne bi bila ustrežnejša in učinkovitejša viša zapora (15 do 20 m) (*Leo Šešerko na javni obravnavi*),
- 12-metrška pregrada ne bo pripomogla k zmanjšanju ropota in čistejšemu zraku (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Predlagana dimenzija zagotavlja, da na območjih poselitve ne bo prekoračitev predpisanih ravni hrupa. OP predvideva tudi druge primerne ukrepe, da bi bil skupni vpliv hrupa čim manjši.*

*Morebitne optimizacije protihrupnih ukrepov so možne tudi na izvedbeni ravni.*

152.

- na tretjem pomolu predlagam protihrupno zaščito (*Stanislav Gračnar, knjiga pripomb KS Koper-Center*).

*Stališče:*

*Načrtovana je izvedba protihrupne bariere v višini vsaj 12 m in dolžini 1300 m. Bariera bo postavljena Na severnem robu III. pomola proti Ankaranu. OP predvideva tudi druge primerne ukrepe, da bi bil skupni vpliv hrupa čim manjši.*

153.

- širitev pristanišča je omejena samo s pozejdonko - na ljudi se nihče ne ozira (*Angel Pucer na javni obravnavi*),
- pozejdonka je ostala samo tam, kjer moti, razsadi se jo naj do Debelega Rtiča (*Zdravko Vatovec na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Edino znano rastišče pozejdonke v Sloveniji je v vsega 50 m širokem in kilometer dolgem pasu med Koprom in Izolo (natančneje med Žusterno in Reksom) in se nahaja ca. 2000 m zahodno od Luke Koper. Rastišče pozejdonke zaradi same oddaljenosti od Luke Koper ni dejavnik, ki bi vplival na širitev pristanišča.*

*Za omilitev vplivov na zdravje ljudi in kakovost bivanja se že v obstoječem stanju pripravljalo razni sanacijski ukrepi, s širitvijo Luke Koper je pa predvidenih še mnogo omilitvenih ukrepov, ki bi po izvedbi DPN lahko celo zmanjšali vplive, ki so prisotni danes. Glej tudi odgovor na pripombo št. 158.*

154.

- zaščiti je treba školjčno sipino, območje III. pomola, naj bo kontaktno območje (*Robert Stepan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Pred približno 15 leti so v Luki Koper med poglobljanjem morja ob II. pomolu prečrpali mulj na območje današnje školjčne sipine. Zaradi padavin in neprestanega spiranja ob valovanju morja se je z usedlega mulja izpralo blato, na kopnem pa so ostala trdnejša apnenčasta ogrodja, predvsem lupine polžev in školjk. Glede na to, da je školjčna sipina antropogenega nastanka, ne predstavlja večje vrednosti z vidika ohranjanja naravnega okolja.*

155.

- hrup bo še bliže Ankaranu (*Zoran Makužar na javni obravnavi*),
- zaradi hrupa morajo imeti ponoči zaprta okna (*Antonija Horvat na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Drži, da bodo zaradi izgradnje III. pomola viri hrupa še bližje Ankaranu, vendar bo predvidoma, zaradi uporabe sodobnejših tehnologij in preprečevanja širjenja hrupa v smeri proti Ankaranu, vpliv hrupa na območje Ankarana manjši. Za zmanjšanje negativnih vplivov hrupa na območje Ankarana bodo izvedeni sledeči ukrepi:*

*Prvi ukrep predstavlja pokrivanje Evropskega energetskega terminala s streho, kar bo pomagalo zmanjšati hrup, ki ga povzročajo naprave in stroji pri skladiščenju in nakladanju razsutega tovara (premog, železova ruda ipd.).*

*Drugi ukrep se nanaša na delovanje novega kontejnerskega terminala. Pri vzpostavitvi tega terminala se bo uporabila najsodobnejša tehnologija (naprave za raztovarjanje in natovarjanje kontejnerjev z pogonskimi agregati čim bližje tлом, električne dvizne naprave in vozila namesto naprav in vozil s pogoni na motorje z notranjim izgorevanje, skladanje kontejnerjev z vmesnimi dušilnimi elementi, ki preprečujejo medsebojno trkanje kontejnerjev. Na severnem robu III. pomola (proti Ankaranu) je načrtovana protihrupna bariera v višini vsaj 12 m in dolžini 1300 m.*

*Tretji ukrep pa je postavitve dveh velikih skladiščnih objektov (vzhodno in zahodno skladišče za vozila), ki je delno vkopano v zemljo in se terasasto spušča proti Ankaranu oz. cesti Ankaran-Koper. Strehi skladišča in terase so zasajene z rastlinskim pokrovom, kar bo deloma povečalo tudi absorpcijo zvoka na poti širjenja. Višina teh skladišč je predvidena na 20 m na njihovem najvišjem delu. Hkrati bodo ta skladišča predstavljala protihrupno oviro predvsem za drugi in deloma tretji bazen. Pri izvedbi je treba upoštevati zahtevo, da se odprtine in prezračevalni kanali usmerijo proti področju Luke Koper.*

156.

- zmanjša naj se nočni pretovor (*Zoran Makužar na javni obravnavi*),
- nočni pretovor zmanjšati na razumni minimum in ga izvajati tako, da ne bo motil nočne tišine (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Nočni pretovor je v obstoječem stanju problem zaradi povzročanja prekomernega hrupa v okolju. Obstoječi kontejnerski terminal predstavlja stalno obremenitev s hrupom. V OP in tudi samem DPN je zato v prvi vrsti poudarek na zmanjševanju negativnih vplivov z uvajanjem ustrežnejše tehnologije pretovarjanja: Kontejnerski terminal se bo predvidoma moderniziral z vpeljavo električnih premikalnih in dviznih naprav ter uvedbo nakladalnih žerjavov s pogonskimi agregati čim bližje tлом. Prav tako se na obstoječem kot na novem kontejnerskem terminalu preuči možnost uporabe dušilcev pri zlaganju kontejnerjev enega na drugega. Alternativa temu ukrepu je dodatna obdelava posameznih pogonskih sklopov dvigal za razkladanje ladij z okrovi in dodatnimi dušilci in način dela, ki bo povzročal kar najmanjšo možno obremenitev okolja.*

*Luka Koper je dolžna preprečiti preseganje predpisanih ravni hrupa v okolju. V kolikor bo naknadno ugotovljeno, da se hrup povečuje zaradi večanja aktivnosti, se bodo morali sprejeti še dodatni ukrepi, med katere sodijo tudi organizacijski ukrepi. To pomeni*

*ukinjanje ali omejevanje tistih virov, ki bi v določenih časovnih obdobjih lahko pomenili prekomerno prekoračitev hrupa.*

157.

- problem je skladiščenje in transport v pristanišču, ne pa sam pretovor na obali (*Nevio Kavrečič na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Glede na podatke meritev hrupa na območju Luke Koper, glavni vir hrupa predstavlja pretovor na obali (v dnevnem času lahko hrup na pomolih dosega do 80 dB), zaradi samega transporta oziroma skladiščenja v pristanišču hrup v dnevnem času znotraj območja Luke Koper ne presega 70 dB, v nočnem pa ne 60 dB.*

*Manipulacija v zaledju pristanišča sicer predstavlja tudi obremenitev s hrupom, vendar se zaradi oddaljenosti od posameznih stanovanjskih naselij in objektov ter velike razpršenosti virov to v skupni obremenitve ne pozna toliko, kot nekatere operacije pri pretovoru ladij. To seveda ne pomeni, da se ostalih operacij ne sliši, vendar povprečne letne ravni hrupa glede na opremljene meritve tudi v zaledju obale niso prekoračene.*

158.

- prizadeta bo dejavnost ortopedske bolnišnice in mladinskega okrevališča (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*Z DPN je predvidena širitev Luke Koper, vendar pomeni celovita ureditev razen skrbno načrtovane razporeditve objektov in dejavnosti ter domišljeno oblikovanih stičnih območij tudi uvedbo okolju bolj prijazne tehnologije, tako da povečanja vplivov predvidoma ne bo oziroma bodo manjši kot v obstoječem stanju. Vplivov na dejavnost ortopedske bolnišnice in mladinskega okrevališča ne pričakujemo.*

159.

- s širitvijo je na ankaranski strani zaliva, Luka Koper naredila ogromno ekološko škodo (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- prostor v celoti je degradiran (bivalne površine, kmetijska zemljišča, turistične, rekreacijske in bolnišnično-zdraviliške površine) (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- s pretiranim onesnaženjem se dodatno slabša kakovost celotnega območja ankaranskega dela (emisije prahu, svetlobno onesnaževanje, hrup so nevzdržni) (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- Luka Koper povzroča veliko svetlobno in hrupno onesnaženje, ponoči ni mogoče spati (*Angel Pucer na javni obravnavi*),
- zamenja naj se svetlobna telesa (*Zoran Makužar na javni obravnavi*),
- celotno območje opremiti z razsvetljavo, ki ne bo moteča za okolico (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- DPN ne predvideva sanacije dosedanje škode na okolje (*Marija Dumanič, pisne pripombe, predane na javni obravnavi*),
- po ustavi imajo državljani pravico živeti v zdravem okolju (*Ivanka in ... Kavčič, knjiga pripomb KS Ankarani*),
- zaradi premogovega prahu obolevajo prebivalci za avtoimunskimi boleznimi (*Antonija Horvat na javni obravnavi*),

- krajani bližnjih območij (ob Jadranski cesti, območje Rožnika, Sv. Katarina) so že sedaj neposredno izpostavljeni zdravju škodljivim emisijam, preletom vojaških, policijskih in drugih zračnih plovil, zahtevajo nujno in takojšnje ukrepanje (*Oliver Morgan na javni obravnavi*),
- ni predstavljenih študij o škodljivih vplivih ureditev na zdravje ljudi celotnega koprskega zaliva (*Oliver Morgan na javni obravnavi*),
- statistični podatki zdravstvenih raziskav kažejo na porast različnih obolenj prebivalstva, zdravstveno stanje na koprskem se je v zadnjih 30-ih letih zelo poslabšalo, vzroke pa je možno poiskati v poslabšanih bivalnih pogojih (škodljive emisije, svetlobno onesnaženje, kemična industrija, pretovorne dejavnosti, preleti zračnih plovil) (*Oliver Morgan na javni obravnavi*),
- emisije so kancerogene, ni neodvisne raziskave o emisijah (*Oliver Morgan na javni obravnavi*),
- kljub zelenim površinam v DPN bodo ostali negativni vplivi na zdravje ljudi, ni raziskav o škodljivih vplivih na zdravje, kot da ljudje ne obstajajo (*Oliver Morgan na javni obravnavi*),
- ni bila izvedena tudi raziskava o dolgoročnih vplivih emisij, ki bodo vplivale na zdravstveno stanje prebivalcev ob zalivu in v zaledju (*Oliver Morgan na javni obravnavi*).

*Stališče:*

*V Luki Koper se pripravljajo in tudi že izvajajo sanacijski načrti za zmanjšanje onesnaženja v okolici Luke Koper.*

*Za zmanjševanje emisij v zrak so se uvedle različne tehnološke rešitve: protiprašne zavese za popolno ali največje možno zaprtje prostorov, plavajoče membrane, vgrajene v rezervoarjih za naftne derivate, uporaba popolnoma ali v pretežni meri zaprtih sistemov. Uvaja se avtomatizacija pretovora, skrajšuje se pot padca pri iztresanju, uporabljajo teleskopske cevi in zaprte transportne poti v silose. Ob pretovarjanju tovor se prši z vodo in opušča delo s tovrstnim tovorom pri neugodnih vremenskih razmerah.*

*Zaradi zmanjšanja svetlobnega onesnaževanja se pripravlja študija za celovito uskladitev obstoječe zunanje razsvetljave z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja. Luka Koper je na MOP ARSO že poslala Načrt sanacije razsvetljave v Luki Koper skladno z zakonodajo na področju svetlobnega onesnaženja. Ocenjuje se, da je okoli 60% zunanje razsvetljave že skladnih z uredbo, saj se za osvetljevanje novih zunanjih skladiščnih površin že uporabljajo svetila, ki ustrezajo novim predpisom. Nadaljnji ukrepi bodo: nameščanje energetsko učinkovitejših in v tla usmerjenih svetil, iskanje ravnovesja med predpisano osvetljenostjo in čim manjšim svetlobnim onesnaženjem.*

*V Luki Koper se že sedaj stalno izvajajo sanacijski ukrepi. Ti sanacijski ukrepi so povezani z zavezo Luke Koper za svoje delovanje pridobiti najvišje okoljske standarde (EMAS). Za namen ugotavljanja dejanskega stanja se je Luka Koper odločila leta 2007 za izvajanje stalnega monitoringa hrupa na mejah njihovega območja. To predstavlja prvi ukrep za izdelavo bolj konkretnih sanacijskih načrtov in programov, ki jih strokovnjaki varstva okolja Luke Koper vsakoletno pripravljajo. Primer priprave takega sanacijskega načrta je tudi Načrt za sanacijo hrupa razkladalnih dvigal na Evropskem Energetskem terminalu, ki se izvaja skladno z ekonomskimi zmožnostmi in zahtevami stroke.*

*Z DPN je predvidena širitev Luke Koper. Zaradi podaljšanja operativne obale pristanišča ob izgradnji III. pomola se pričakuje povečan ladijski promet, s tem tudi pretovor, vendar pomeni celovita ureditev razen skrbno načrtovane razporeditve objektov in dejavnosti ter*

*domišljeno oblikovanih stičnih območij tudi uvedbo okolju bolj prijazne tehnologije, tako da povečanja vplivov po posameznih okoljskih segmentih predvidoma ne bo, oziroma bodo manjši kot v obstoječem stanju.*

*Stično območje z Ankaranom bo zazelenjeno, protihrupna zaščita in uvajanje sodobnih tehnologij in drugih okoljskih ukrepov bo v primerjavi z obstoječim stanjem zmanjšalo negativne vplive na vodo, zrak in tudi zmanjšalo emisije hrupa. V OP so predlagani tudi številni ukrepi za preprečevanje negativnih vplivov na okolje ter tudi spremljanje stanja.*

*Vsi omilitveni ukrepi in način spremljanja stanja okolja so ustrezno povzeti v predlogu DPN. S sprejetjem uredbe o DPN na Vladi RS je njihovo upoštevanje za investitorja zavezujoče.*

160.

- kdo in kdaj bo izvedel in financiral sanacijo največjega odlagališča odpadkov v Evropi (OS in župan MO Koper, po pošti),

*Stališče:*

*Na območju načrtovanega tehnološkega parka je bila izvedena analiza izkopa zemlje in odpadkov (datum vzorčenja: 27.3. 2009, izvajalec: ZZV Novo Mesto) in izcedne vode (datum vzorčenja: 12.3. 2009, izvajalec ZZV Koper). Za analizo zemlje in odpadkov je bilo izvrtanih 10 vrtin globine 5 do 10 m. Vzorci v nobenem parametru glede na mejne vrednosti niso imeli nevarnih lastnosti, zato so bili uvrščeni v skupino s klasifikacijsko številko 17 05 06 (izkopani material, ki ni naveden pod 17 05 04, torej, ki ne vsebuje nevarnih snovi (Klasifikacija glede na Uredbo o ravnanju z odpadki, UL RS, št. 34/08).*

*Glede na Uredbo o odlaganju odpadkov na odlagališčih (UL RS, št. 32/06) je material možno odlagati na odlagališča za nenevarne odpadke, ne pa na odlagališča za inertne odpadke zaradi previsokega deleža molibdena, antimona, kloridov in celotnih raztopljenih snovi. Ugotovljeno je bilo tudi, da izkopani material ni primeren za rekultivacijo tal, nasipavanje zemljišč ali zapolnjevanje izkopov, saj so bile glede na Uredbo o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (UL RS, št. 34/08) v ostanku po sortiranju presežene mejne vrednosti v izlužku za mineralna olja, adsorbirane organske halogene – AOX, celotni organski ogljik – TOC, v odpadku pa za krom, nikelj in prav tako TOC. Na podlagi analize izcedne vode se je izkazalo, da je ta obremenjena z organskimi snovmi (amonijev dušik, celotni fosfor, povečan KPK, BPK-5) in sulfidi.*

*Na območju ni priporočljiva gradnja objektov s pilotiranjem in tudi ne nasipavanje območja, saj bi lahko prišlo do izcejanja vode, obremenjene z organskimi snovmi, v laguno Škocjanskega zatoka. Na območju se izvedejo ureditve, ki minimalno posegajo v podlago, morebitni izkopani material je potrebno odložiti na odlagališče nenevarnih odpadkov.*

161.

- zahteva se prestrukturiranje drugega pomola z okoljsko prijaznejšim tovorom v skladu z normativi EU (OS in župan MO Koper, po pošti),
- prestrukturiranje vsebin na pomolu II (namesto razsutih tovorov se predlaga kaj okoljsko prijaznejšega) (OS in župan MO Koper, po pošti).

*Stališče*

*Pretovarjanje razsutega tovara na II. pomolu ima danes vplive na okolje predvsem zaradi emisij prahu. Z DPN je predvideno prekritje terminala za razsute tovore. Z ureditvijo*

*zaprtih skladiščnih površin in okoljsko ustreznih tehnologij pretovarjanja na terminalih za razsute in sipke tovore se zmanjšujejo emisije iz točkovnih virov, nezajete in razpršene emisije prahu.*

*Zaradi pokritja terminala bo zmanjšan tudi hrup, ki ga povzročajo naprave in stroji pri skladiščenju in nakladanju razsutega tovora. Po izvedbi z DPN predvidenih ureditev bodo negativni vplivi pretovarjanja razsutih in sipkih tovorov manjši kot v obstoječem stanju.*



  
dr. Mitja PAVLIHA  
GENERALNI DIREKTOR  
DIREKTORATA ZA PROSTOR