



Aleš Bržan, župan
Mestna občina Koper
Verdijeva ulica 10
6000 Koper

Koper, 14. 7. 2023

ZADEVA: PREDLOG RAZŠIRITVE DNEVNEGA REDA 7. REDNE SEJE OBČINSKEGA SVETA MESTNE OBČINE KOPER

Na podlagi 40. in 44. člena Poslovnika občinskega sveta Mestne občine Koper predlagam razširitev dnevnega reda 7. redne seje Občinskega sveta Mestne občine Koper kot sledi:

Predlog razširitvene točke dnevnega reda:

Problematika tranzitnega prometa lokalnih cest in oprava cestninjenja (vinjetnega sistema) na hitri cesti (HC) H5.

Obrazložitev:

Prebivalke in prebivalci slovenske Istre že vrsto let trpijo zaradi nenehnega povečevanja prometa, ki ogroža njihovo varnost in zdravje, njihovo okolje in vsakdan. Letos so problemi zaradi gradbenih posegov in vzdrževalnih del eskalirali ter še bolj nazorno pokazali, koliko tranzitnega prometa se izogiba plačilu vinjet na HC H5. Avtodomi, prikolice, vozila vseh možnih evropskih registracij se vozijo po lokalnih in zasebnih cestah, celo dvoriščih, globoko v naselja Škofij do Tinjana, Bertokov in Prad, Škocjana, Bošamarina.

Namesto, da bi bila tranzitu namenjena hitra cesta, so postale tranzitne lokalne, občinske in državne ceste, kar kažejo tudi podatki dnevnega štetja prometa.

Prebivalci Mestne občine Koper in njene občanke in občani, ki so izvolili vas župan in ta občinski svet na podlagi navedenega upravičeno pričakujejo določene spremembe, saj so aktualne razmere nevzdržne. Zato so tudi pričakovano se povezali v civilne iniciative in oblikovali določene zahteve, te navajam v nadaljevanju.

1. Obalna cesta pogled nazaj

Umeščanje v prostor (Odlok o lokacijskem načrtu Obalna cesta, 11. marec 1993), projektiranje in gradnja Obalne ceste (sedaj imenovane HC H5) je bilo izvorno namenjeno povezovanju med pomembnejšimi središči regionalnega lokalnega pomena in dostopu na slovenski AC križ. V takšni funkciji je bila leta 2005 tudi predana v obratovanje kot cesta, za katero se ne plačuje cestnina.

Lokalna skupnost je ob tako deklarirani namenski rabi hitre ceste tudi privolila v izvedeno umeščanje v prostor, saj je na nekaterih odsekih v Bertokih in na Škofijah trasa Obalne ceste HC »povozila« takratno državno glavno cesto (sedaj R3 741). Na teh odsekih so bili zgrajeni obvozi, ki pa nimajo elementov kategorizirane glavne ceste. Enako je sicer storila tudi Republika Italija pri gradnji svoje HC do mejnega prehoda Škofije, a je le-ta neplačljiva in zato dejansko v funkciji povezovanja središč regionalnega pomena (Trst - Koper - Izola - Piran - Umag). Umestitev Obalne ceste je bila izvedena v dogovoru z lokalnim prebivalstvom, saj je predstavljala dolgo pričakovano prometno izboljšavo. V postopku javne obravnave so v strokovni komisiji sodelovali tudi krajan KS Škofije. Ob prekategorizaciji v HC, preimenovanju in umestitvi v sistem cestninskih cest in brez izgradnje ustrezne nadomestne državne ceste, je takšna rešitev tudi v nasprotju z Aarhuško konvencijo, ki jo je Slovenija ratificirala leta 2004. Lokalno prebivalstvo, ki je soodločalo o umestitvi te prometnice v prostor, je bilo dejansko prevarano.

2. Umestitev Obalne ceste v vinjetni režim

Z uvedbo vinjetnega sistema in s prekategorizacijo Obalne ceste oziroma s plačljivostjo uporabe HC H5 je Republika Slovenija prekršila svoje obveze iz dobrososedskega sodelovanja, ki izhajajo iz nasledstvenih multilateralnih (Londonski sporazum) in meddržavnih dogovorov (Osimski sporazumi) z Italijo (Sporazum o pospeševanju gospodarskega sodelovanja med

SFRJ in Republiko Italijo iz l.1977, čl. 5 do 10). Republika Italija je v duhu teh sporazumov ohranila kot necestninski cesti HC in AC do Tržiča (Monfalcone), znotraj razmejitvene cone STO, ki je sedaj oddaljena 40 km od mejnega prehoda Škofije. Slovenija bi kot naslednica omenjenih sporazumov morala vsaj po načelu reciprocitete obdržati brezcestninski režim HC H5.

Nespoštovanje namer in duha Osimskih sporazumov predstavlja nesprejemljivo oviro mobilnosti ter prostemu pretoku ljudi in blaga znotraj geografske, zgodovinske, demografske, kulturne in gospodarsko povezane regije Istre med Trstom in Reko. Ta povezava, ki ni primerljiva z nobenim drugim območjem v Republiki Sloveniji, se izraža v sorodstvenih, lastniških, delovnih, kulturnih, ekonomskih in vseh drugih osebnih odnosih, ki generirajo stalne dnevne migracijske prometne tokove. Zaradi uvedbe cestninjenja HC H5 se vsaj polovica teh prometnih tokov odvija po vzporednih lokalnih in državnih regionalnih cestah III. reda, ki potekajo skozi naseljena območja, predvsem skozi vasi Bertoki, Škofije, Škocjan.

Nad cestninjenjem HC H5 kot mobilnostno oviro se pritožujejo tako pripadniki slovenske skupnosti v Italiji kot pripadniki italijanskih skupnosti v Sloveniji in na Hrvaškem.

3. HC H5 ne izpolnjuje vseh potrebnih meril

Trasa hitre ceste H5 je na območju bivšega mejnega prehoda »povozila« traso bivše meddržavne cestne povezave nižjega razreda. Novo zgrajeni nadomestni odseki tehnično ne ustrezajo primerni kategoriji meddržavne cestne povezave (glavna cesta 1. ali 2. reda).

V tem delu niso zgrajeni za hitro cesto tehnično ustrezni uvozni in izvozni priključki. Sedanji številni priključki na obeh straneh hitre ceste predstavljajo prometno varnostno tveganje in zato je tudi hitrostna omejitev.

HC H5 ima zgolj prometno dovoljenje, ne pa tudi uporabnega dovoljenja, saj DARS do danes na območju MP Škofije ni pridobil vseh zemljišč znotraj obojestranskega 35-metrskega varovanega območja.

4. Predor Markovec in odsek Koper - Jagodje

Del HC H5 od začetka tunela Markovec do Jagodja je že sedaj izvzet iz sistema cestninskih cest kot edina državna cestna povezava med pomembnejšimi središči regionalnega pomena (Koper - Izola - Piran). Tudi zato ni razumljivo, zakaj drugi del te medkrajevne hitre prometne povezave v dolžini slabih 8 km ne more biti obravnavan kot necestninska državna cesta, rezervirana za motorni promet, ki prednostno služi predvsem medsebojni povezavi obalnih mest kot središč regionalnega pomena.

Ob določanju statusa HC H5 je potrebno upoštevati tudi dejstvo, da še ni izgrajena v celoti in HC tudi dejansko ni v funkciji neposredne daljinske cestne povezave med dvema mejnima prehodoma (npr. Škofije - Dragonja).

S takšnim selektivnim režimom na isti prometnici smo občani MOK na celotnem območju pred tunelom Markovec v neenakopravnem položaju (diskriminirani) pri koriščenju iste cestne infrastrukture.

5. Upravno - finančne posledice prekategorizacije

Izgradnja Obalne ceste HC H5 je bila delno financirana iz državnega proračuna (»cestni dinar« oz. kasneje »bencinski tolar«), saj je DARS leta 1994 šele pričel s poslovanjem, zato menimo, da ni nepremostljivih administrativno-proračunskih ovir za prenos upravljanja z DARS na DRSI. Izpad prihodka DARSa iz naslova plačanih kratkotrajnih vinjet je bilančno nepomemben ob hkratni slabitvi kapitala. Enako velja tudi za državnoproračunski izpad prihodkov iz naslova kazni zaradi vožnje brez vinjet na tem odseku. Morebitne kreditne obveznosti te investicije pa se zgolj selijo med proračunskimi bilancami države.

6. Prometni kolaps 2023

Z vstopom Hrvaške v Schengenski režim, porastom pokovidnih turističnih tokov in velikih investicij v namestitvene kapacitete v hrvaški Istri ter ob povečanju kamionskega prometa, vezanega na razvoj pristanišča za mednarodni promet v Kopru, se letošnji prometni kolaps redno izkazuje z zastoji na koprskem območju, ki se bodo nadaljevali tudi v Italijo in Hrvaško.

Primorski prometni krč se bo tako tudi fizično internacionaliziral in ker infrastrukturni projekti pač potrebujejo svoj čas, bo to problem tudi nekaj naslednjih let, če ne celo desetletij.

7. Nujnost preusmeritve tranzitnega prometa oziroma prekategorizacije zaradi varnosti, zdravja in okolja

Ocenjujemo, da je ukrep preusmeritve prometa z vzporednih cest na HC H5 ali prekategorizacija HC H5 v kategorijo glavne ceste I. reda prvi, nujen ukrep, ki lahko vsaj delno omili in izboljša stanje v okolju (12. člen Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest). Še posebej gre za prometno-varnostno, zdravstveno in okoljsko obremenitev naselij in območij, po katerih poteka paralelni tranzitni promet zaradi izogibanja plačilu cestnine, ki bi se moral večinsko odvijati po HC H5 kot namenski prometnici za daljinski promet.

Tehnična izvedba številnih nevarnih priključkov v območju bivšega mejnega prehoda Škofije ne ustreza domačim in evropskim normativom za hitre ceste. DARS v petnajstih letih na tem območju ni uspel lastninsko in prostorsko urediti varovalnega pasu (35 m obojestransko) za cesto te kategorije in situacija ne ustreza njihovim lastnim smernicam (ZPNačrt-B, čl.11a. in 47.).

Po opravljeni razpravi predlagam, da Občinski svet Mestne občine Koper sprejme naslednji sklep:

1. Občinski svet Mestne občine Koper nalaga županu, da na vlado naslovi zahtevo za odpravo cestninjenja (vinjetnega sistema) na hitri cesti (HC) H5 na odseku med Mejnim prehodom Škofije in predorom Markovec.
2. Ta sklep velja takoj.

mag. Alan Medveš l.r.
član občinskega sveta Mestne občine Koper