

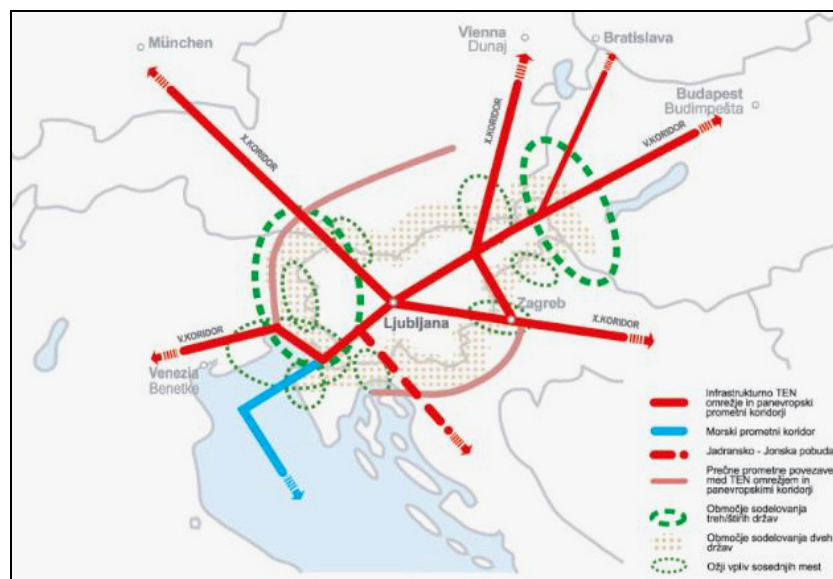
P1. IZVLEČEK IZ DRŽAVNEGA STRATEŠKEGA PROSTORSKEGA AKTA

Kot državni strateški akt do sprejetja in uveljavitve državnega strateškega prostorskega načrta veljata Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/04 in 33/07- ZPNačrt) in Uredba o prostorskem redu Slovenije (Ur.l. RS, št. 122/04 in 33/07- ZPNačrt).

STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE

Državni strateški prostorski akt je Strategija prostorskega razvoja Slovenije ((OdSPRS), Ur. l. RS, št. 76/04, 33/07, 108/09), ki je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja splošna izhodišča in značilnosti slovenskega prostora, na osnovi katerih so določeni cilji prostorskega razvoja Slovenije. Skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje. Prioritete v zasnovi so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi. Prostorska strategija določa usmeritve za razvoj posameznih prostorskih sistemov na regionalni in lokalni ravni. Za razvoj gospodarske javne infrastrukture so med drugim podane usmeritve za razvoj prometne infrastrukture.

Zasnova prostorskega razvoja: V skladu z določili prostorske strategije se pri pospeševanju povezanosti s širšim evropskim prostorom krepi konkurenčnost slovenskih mest v evropskem urbanem omrežju, skrbi za učinkovito povezanost slovenskih infrastrukturnih omrežij v evropska infrastrukturna omrežja - Trans European Network (v nadaljnjem besedilu: TEN), panevropske prometne koridorje ter povezanost najvrednejših delov narave v omrežja. Slovenija se s svojo gospodarsko javno infrastrukturo vključuje v evropska infrastrukturna omrežja (TEN), ki se jih v Sloveniji uresničuje v okviru V. in X. panevropskega prometnega koridorja in energetskega TEN koridorja¹, morskega prometnega koridorja, s prečnimi prometnimi povezavami med prometnimi koridorji ter z navezavami na Jadransko - Jonsko pobudo (Slika 1).



¹ Gre za staro poimenovanje; skladno z Uredbo (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. 12. 2013 je po novem V. panevropski koridor del jedrnega omrežja in sicer baltsko-jadranski in mediteranski koridor), X. koridor pa je del celovitega omrežja.

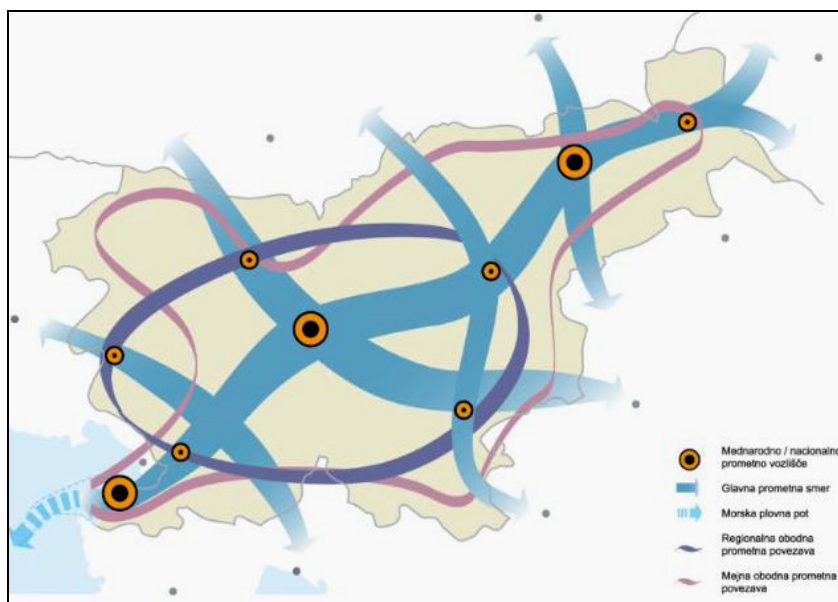
Slika 1: Slovenski interesi v mednarodnem povezovanju (vir: SPRS, 2004)

Usklajen razvoj prometnega omrežja in omrežja naselij, povezanost in razvoj prometnih vozlišč ter prometno-logističnih terminalov se razvija predvsem z namenom zagotavljanja prometne povezanosti vseh območij, skladnejšega razvoja celotnega državnega ozemlja in z namenom povezovanja s širšim evropskim prostorom. Prometno omrežje se razvija kot celovit prometni sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa.

Cestno omrežje se načrtuje v funkciji povezanosti slovenskega prostora in medsebojne povezanosti posameznih regij, kakor tudi povezanosti Slovenije z mednarodnim prostorom. Razvija se učinkovite prometne povezave med mesti in njihovimi zaledji ter mesti in obrobni, manj razvitimi regijami, kar je eden od pomembnih dejavnikov policentričnega razvoja, ki prispeva h krepitvi konkurenčnega položaja teh regij ter s tem k socialni, ekonomski in prostorski koheziji. Pri načrtovanju visoko kakovostne infrastrukture se mora s sektorskimi politikami zagotoviti, da bo infrastruktura spodbujala razvoj in integriranost virov šibkejših in obmejnih regij z območjem osrednje Slovenije.

Slovenija podpira razvoj tistih prometnih sistemov, ki neposredno služijo slovenskemu prostoru, sledijo temeljnim prostorskim usmeritvam Slovenije in jih je možno uresničevati ob upoštevanju zahtev za varstvo okolja.

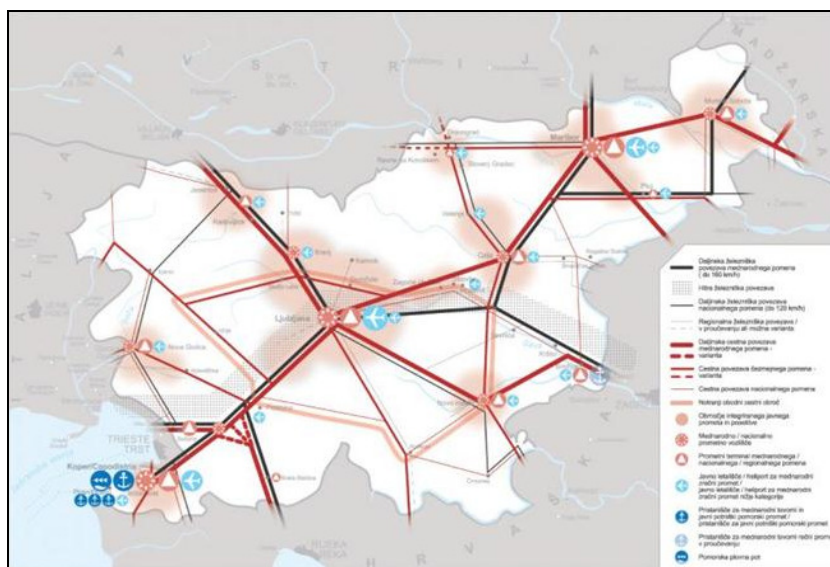
Zasnovo cestnega in železniškega omrežja, letališč in pristanišč tvorijo prometni sistemi, ki prednostno povezujejo urbana naselja v uravnoteženo in učinkovito strukturo. Prometno omrežje podpira oziroma vzpostavlja pogoje za razvoj policentrične strukture urbanega sistema, gospodarski razvoj in večjo konkurenčnost države. Prometno omrežje in funkcijsko uravnoteženo omrežje urbanih naselij povezuje urbana območja s podeželskimi, oddaljenimi, obrobni in strateško ali drugače pomembnimi območji pri čemer se daje prednost javnim prevoznim sredstvom.



Slika 2: Zasnova prometnih povezav (vir: SPRS, 2004)

Usmeritve za razvoj: Podane so usmeritve za razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni v okviru katerih so podane usmeritve za razvoj cestnega omrežja, kot dela gospodarske javne infrastrukture, med drugim tudi:

- Z razvojem prometne infrastrukture se podpira razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.
- Osnovno državno cestno omrežje tvori omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, omrežje cestnih povezav čezmejnega pomena in omrežje cestnih povezav nacionalnega pomena. Cestno omrežje med seboj prometno povezuje slovenska središča mednarodnega pomena, slovenska središča nacionalnega pomena in regionalna središča ter jih povezuje z mednarodnim evropskim in čezmejnem prostorom.
- Notranji obodni cestni prometni obroč zagotavlja povezanost regionalnih in medobčinskih središč s katerim se zagotavlja povezanost posameznih regij mimo Ljubljane in se s tem izboljšuje možnosti za njihov prostorski razvoj.
- Na osnovno državno cestno omrežje se navezuje cestne povezave regionalnega pomena s katerimi se prometno povezuje medobčinska in pomembnejša lokalna središča ter za državo pomembna turistična in obmejna območja.
- Naselja v občini se z naselji v sosednjih občinah ali z naselji in deli naselij v sami občini povezuje s cestnimi povezavami lokalnega pomena.



Slika 3: Usmeritve za razvoj prometnega sistema (vir: SPRS, 2004)

Načrtovana hitra cesta bo omogočila ustrezno prometno povezanost Slovenije s področjem hrvaške Istre, istočasno bo omogočala povezavo v smeri Trst – hrvaška Istra ter razbremenila Koper tranzitnega prometa.

Hitra cesta na odseku je predvidena v OdSPRS kot cestna povezava čezmejnega pomena, je skladna s podanimi usmeritvami za razvoj cestnega omrežja in bo omogočala uresničevanje zastavljenih ciljev prostorskega razvoja Slovenije.

PROSTORSKI RED SLOVENIJE

Prostorski red Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04, 33/07) določa pravila za urejanje prostora med drugim tudi načrtovanje cestne infrastrukture, ki se upošteva pri načrtovanju hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, ki je predmet tega državnega prostorskega načrta. 43. člen uredbe o prostorskem redu Slovenije določa:

- Geometrijski in konstrukcijski elementi ceste in cestnih objektov morajo zagotavljati ustrezne prometno-tehnične pogoje za varno uporabo ceste ob načrtovani prometni obremenitvi ceste.
- Urejanje obcestne krajine pri načrtovanju cestne infrastrukture mora upoštevati gradbene in prometno-tehnične zahteve, zlasti pa:
 - stabilnost cestnega telesa in cestnih objektov;
 - stabilnost zemljišč v obcestju;
 - prometno-tehnične zahteve glede varne vožnje, udobne vožnje, racionalnosti prometa in najmanjše možne škode ob prometnih nesrečah.
- Urejanje obcestne krajine pri načrtovanju cestne infrastrukture mora upoštevati tudi oblikovalske zahteve, in to zlasti z vidika:
 - oblikovanja reliefa (zaobljanje robov vkopov ali nasipov, neenakomeren naklon nasipov, višinski razmik vozniških pasov in podobno);
 - oblikovanja voda (izogibanje ureditvam, ki poslabšujejo stanje voda in vodnega režima);
 - oblikovanja rastja (označevanje posebnih okoliščin, optično vodenje, zakrivanje in odkrivanje pogledov, drevoredi in podobno).
- Pri načrtovanju potekov nove cestne infrastrukture, zlasti kolesarskih poti, pešpoti in drugih javnih poti, se prednostno preuči možnost preureditve potekov opuščenih ali obstoječih infrastruktur, poljskih poti ali gozdnih cest.
- Pri načrtovanju cestne infrastrukture se v čim večji meri preprečuje nastajanje optičnih motenj, zlasti bleščanja žarometov vozil z vzporednih cest in nasproti vozečih vozil in bleščanja nizkega sonca.