

P5. OBRAZLOŽITEV IN UTEMELJITEV DPN

VSEBINA

I. TEKSTUALNI DEL

1	Razlogi za pripravo DPN	1
2	Obrazložitev in utemeljitev prostorske ureditve	3
2.1	Kratek opis prostorske ureditve	3
2.1.1	Območje državnega prostorskega načrta	3
2.1.2	Načrtovane prostorske ureditve	3
2.1.3	Ureditev pripadajoče in prilagoditev obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij	65
2.1.4	Pogoji celostnega ohranjanja kulturne dediščine, ohranjanja narave, varstva okolja in naravnih dobrin, upravljanja voda, varovanja zdravja ljudi, obrambe države ter varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami	66
2.2	Kronologija postopka	69
2.3	Način pridobitve predlaganih rešitev	72
2.3.1	Izhodišče	72
2.3.2	Določitev variant	73
2.3.3	Izbor variante	80
2.3.4	Utemeljitev izbrane variante	82
2.3.5	Izbor lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla	83
2.4	Prekrivanje območja DPN z veljavnimi DPN	85
2.5	Prekrivanje območja DPN z veljavnim OPPN	85
3	Poročilo o vključevanju javnosti in sprejemljivosti prostorske ureditve v lokalnem okolju	86
4	Usmeritve za določitev enot urejanja prostora in območij podrobnejše namenske rabe prostora	87

II. GRAFIČNI DEL

št. karte	Karta	Merilo
P5	Usmeritve za določitev enot urejanja prostora in podrobnejše namenske rabe prostora v OPN	1 : 20.000

1 RAZLOGI ZA PRIPRAVO DPN

Predmet načrtovanja so prostorske ureditve za gradnjo hitre ceste na odseku Koper–Dragonja.

Primarni infrastrukturni koridor na obravnavanem območju predstavlja obstoječa glavna cesta G1-11 Koper – Dragonja, ki se pri priključku Slavček, na območju mesta Koper navezuje na obalno hitro cesto Škofije – razcep Srmin – Koper oz. primorski krak slovenskega avtocestnega križa. Cesta se dvigne do šmarskega sedla in na drugi strani po robu doline Drnice poteka do MMP Dragonja. Ta cesta predstavlja po eni strani najpomembnejšo tranzitno cesto preko slovenske Istre proti hrvaški Istri, po drugi strani pa tudi hrbtenico medkrajevnega in lokalnega prometa v tem delu slovenske Istre. Prav zaradi te izrazite dvofunkcionalnosti obstoječe glavne ceste pa na njej prihaja med letom v intervalih do pogostih zastojev in problemov pretočnosti, ki vplivajo na pretok prometa po celotnem sistemu cest obale in zaledja.

Osnovni cilj novega odseka hitre ceste Koper – Dragonja je v čim večji meri izogniti se mešanju tranzitnega in lokalnega prometa na cestnem omrežju Mestne občine Koper in na območju samega mesta Koper, kjer se zdaj zaključí primorski avtocestni krak in je glavni tranzitni promet speljan preko mestnih vpadnic. Hkrati je namen zagotoviti ustrezno povezanost Slovenije s področjem Hrvaške Istre tako, da bo cesta istočasno omogočala tudi prometno povezavo v smeri Trst–hrvaška Istra.

Hitra cesta (v nadaljnjem besedilu HC) bo prevzela ves tranzitni promet in znaten del medkrajevnega prometa. Z izgradnjo HC bodo naselja ob glavni cesti razbremenjena daljinskega prometa, z ureditvijo regionalnih in lokalnih cest ter ostalih cest in poti na križanju z HC pa bodo bistveno izboljšane prometne in življenjske razmere prebivalcev, še posebej v času turistične sezone in ob nekaterih praznikih.

S predlagano cestno povezavo oz. s preusmeritvijo daljinskega prometa nanjo se razbremeni tudi obstoječa cestna smer Koper – mejni prehod Sečovlje, s čimer se izboljšajo prometne razmere in prometna varnost na tej relaciji, posebno na območju mesta Koper in na območju naselja Dragonja.

Pobuda je utemeljena tudi v Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07).

V skladu z Uredbo o klasifikaciji vrst objektov in objektih državnega pomena (Uradni list RS, št. 109/11) sodi načrtovana prostorska ureditev med objekte državnega pomena (hitre ceste (HC)). Hitra cesta je gradbeni inženirski objekt – objekt prometne infrastrukture in je uvrščena pod klasifikacijo 2111 Avtoceste, hitre ceste, glavne ceste in regionalne ceste.

Skladno z Uredbo o merilih in pogojih za določitev prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 103/13) je tovrstna cestna infrastruktura prostorska ureditev državnega pomena, ki se načrtuje z državnim prostorskim načrtom.

Državni prostorski načrt se pripravlja v skladu z Zakonom o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP) (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10-popr. in 57/12) in s Pravilnikom o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. 106/11), ki podrobneje določa vsebino, obliko in način priprave državnih prostorskih načrtov.

Načrtovane prostorske ureditve tega državnega prostorskega načrta so skladne z naslednjimi dokumenti:

- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07),
- Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04, 33/07– ZPNačrt in 57/12 – ZPNačrt–B), ki določa pravila za urejanje prostora med drugim tudi za načrtovanje gospodarske javne infrastrukture,

- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejela Vlada RS na svoji 48. redni seji dne 29. 7. 2015 s sklepom št. 37000-3/2015/8).

Predmetni državni prostorski načrt je pripravljen na podlagi Programa priprave državnega lokacijskega načrta za hitro cesto na odseku Koper – Dragonja (Ur. l. RS, št. 79/2004, 80/2005 in 2/2006).

2 OBRAZLOŽITEV IN UTEMELJITEV PROSTORSKE UREDITVE

2.1 Kratek opis prostorske ureditve

2.1.1 Območje državnega prostorskega načrta

Območje državnega prostorskega načrta je velikosti približno 166 ha in posega na teritorij Mestne občine Koper, Občine Piran in Občine Izola.

Obsega naslednje površine¹:

- *površine na katerih so načrtovane prostorske ureditve*²: površine HC vključno s spremljajočimi objekti (oskrbni postaji Šalara in Bandel, avtocestna baza), portalnimi območji predora Šmarje in pokritega vkopa Škocjan, deviacije državnih, občinskih in nekategoriziranih cest vključno s cestnimi objekti, vodnogospodarske ureditve, zasaditev obcestnega prostora, protihrupne in varovalne ograje in druge, spremljajoče ureditve (odstranitve objektov, rekultivacije zemljišč),
- *površine potrebne za delovanje prostorske ureditve*: površina vodohrana, površine lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla vključno s površinami rekonstrukcije kategoriziranih in nekategoriziranih cest in novih priključkov na cestno omrežje za dovoze do njih v času gradnje ter površinami za krajinsko ureditev lokacij, površine gospodarske javne infrastrukture za delovanje HC in spremljajočih objektov;
- *površine potrebne za prilagoditve obstoječih ureditev*: prestavitve obstoječe gospodarske javne infrastrukture;
- *površine potrebne v času gradnje oziroma izvajanja del* kot npr. delovni pas ob HC in deviacijah, površine začasnih deviacij in ureditev v času gradnje, delovni pas ob načrtovanih infrastrukturnih vodih.

Območje državnega prostorskega načrta (v nadaljnjem besedilu DPN) je razvidno na grafičnih načrtih v grafičnem delu.

2.1.2 Načrtovane prostorske ureditve

S tem državnim prostorskim načrtom se načrtuje gradnja HC na odseku Koper - Dragonja z vsemi objekti in ureditvami potrebnimi za nemoteno funkcioniranje HC, za varovanje okolja in za oblikovanje obcestnega prostora ter s prilagoditvami obstoječih ureditev gospodarske javne infrastrukture zaradi njene izgradnje.

Na severu je določena trasa HC s potekom obstoječe hitre ceste H5 (Škofije – Koper (Škocjan)), na jugu pa z ureditvami načrtovanimi na podlagi Uredbe o lokacijskem načrtu za obvozna cesto mimo naselja Dragonja na mednarodnem mejnem prehodu Dragonja (Uradni list RS, št. 66/07, 72/09).

Pri poteku trase HC je upoštevana obstoječa poselitve in varovana območja (glej prilogo 2) in izhodišča za načrtovanje cestne infrastrukture (iz prostorskega reda Slovenije – glej prilogo 1). Načrtovani potek je bil kot najprimernejši predlagan v sinteznem vrednotenju študije variant, ki je strokovna podlaga v kateri so bili variantni poteki trase vrednoteni po številnih relevantnih kriterijih znotraj posameznih osnovnih vidikov vrednotenja (glej poglavje 2.3 Način pridobitve predlaganih rešitev).

¹ Upoštevana je natančnost podatkov iz izdelanih geodetskih načrtov (razvidno iz certifikata geodetskih načrtov), navedenih v prilogi 3.

² Predorske cevi predora Šmarje v območje DPN niso zajete, saj vplivi predora ne segajo na površje.

Vse ostale deviacije ali nove povezovalne ceste, ki nadomeščajo prekinjene, povezujejo poselitev na obeh straneh HC ter se neposredno ali posredno navezujejo na HC v priključkih, lociranih tam, kjer lahko čim učinkoviteje navezujejo promet iz naselij ob HC in širše na HC.

Za nemoteno funkcioniranje avtoceste in deviacij (prometna varnost, prepustnost, pretočnost) so, poleg same ceste in cestnih objektov, načrtovane vodnogospodarske ureditve, sistem odvodnjavanja ceste, javna razsvetljava, klic v sili ter vsi objekti in spremljajoči objekti s potrebnimi priključki na gospodarsko javno infrastrukturo (oskrbni postaji Šalara in Bandel ter avtocestna baza).

Zaradi varovanja okolja in varstvenih ter varovanih območij so prostorske ureditve načrtovane tako, da varujejo okolje pred prekomernimi obremenitvami in ne vplivajo na varstvena območja. Tako so načrtovane naslednje prostorske ureditve: protihrupne ograje, naprave za odvodnjavanje ceste (zadrževalni bazeni in čistilni objekti), zasaditve kot sanacije. Podani so pogoji za celostno ohranjanje kulturne dediščine, ohranjanje narave, varstvo okolja in naravnih dobrin, upravljanje voda, varovanje zdravja ljudi, obrambo države in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, ki bodo realizirani pri projektiranju, gradnji ter obratovanju HC in spremljajočih ureditev.

Načrtovane so tudi lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla in prostorske ureditve gospodarske javne infrastrukture zaradi prilagoditev omrežij obstoječe javne gospodarske infrastrukture poteku HC, kjer gre za prestavitve, zaščite ipd.

S tem DPN se načrtujejo naslednje prostorske ureditve:

- HC na odseku Koper–Dragonja z vsemi objekti in ureditvami potrebnimi za nemoteno funkcioniranje ceste, za varovanje okolja in za oblikovanje obcestnega prostora,
- oskrbna postaja Šalara,
- oskrbna postaja Bandel,
- avtocestna baza,
- ureditev lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla (v nadaljnjem besedilu: lokacije viškov izkopa) z ureditvami dovoznih poti do teh lokacij,
- krajinske ureditve obcestnega prostora in lokacij viškov izkopa,
- ureditev pripadajoče in prilagoditev obstoječe prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij,
- drugi ukrepi in ureditve povezani z načrtovanimi ureditvami.

2.1.2.1 Hitra cesta

Hitra cesta na odseku Koper – Dragonja je razdeljena na dva odseka in sicer na odsek razcep Srmin – razcep Škocjan v dolžini 2,5 km in odsek razcep Škocjan – MMP Dragonja v dolžini 13,8 m. Na odseku razcep Srmin - razcep Škocjan se izvede kot šestpasovnica z dodatnima pasovoma za prepletanje in srednjim ločilnim pasom, na odseku razcep Škocjan – MMP Dragonja pa kot štiripasovnica s srednjim ločilnim pasom. Skupna dolžina HC je 16,3 km.

2.1.2.1.1 Horizontalni potek

Generalno je bil horizontalni potek trase določen z izbiro variante V1. Manjši odmiki so nastali glede na višjo stopnjo obdelave projektne dokumentacije. Začetek trase je v območju priključnih ramp razcepa Srmin v točki konca projekta AC Divača-Srmin (št. projekta 95/40-30), **to je v km 26+298** oziroma 1200 m pred nadvozom priključka Bertoki. Na tem delu trasa HC poteka po trasi obstoječe HC med Škocjanom in Kopro do razcepa Škocjan.

Obstoječa HC Križišče Ankaran-Koper je štiri pasovna. Prometni podatki in potrebna prepustnost tega dela ceste do razcepa Škocjan zahtevajo šest pasovno cesto. Zato je na tem odseku

predvidena širitev obstoječe ceste na 6 pasov z dvema pasovoma za prepletanje med razcepom Srmin in razcepom Škocjan, kar pomeni osem pasovno cesto.

V km 0+300 je, z Uredbo o državnem lokacijskem načrtu za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. list RS, št. 79/04, 109/04), na levi HC načrtovan strani bencinski servis Bertoki. Zaradi razširitve obstoječe ceste v 8-pasovno cesto je potrebno preurediti obstoječi priključek Bertoki, preurediti obstoječi nadvoz v priključku Bertoki in podaljšati obstoječi podvoz v km 0+000. Vzporedno z obstoječo železniško progo, bo potekala tudi predvidena kolesarska pot Parenzana, ki je del mednarodne kolesarske poti. Prečkanje z Bertoško vpadnico je predvideno v podhodu.

Za priključkom Bertoki pred priključkom Slavček je umeščen razcep hitrih cest v smeri proti Dragonji in obalne hitre ceste. V območju razcepa Škocjan zavije trasa HC proti jugu in se takoj zareže v Škocjanski hrib (55,2 mnv), ki ga preči s pokritim vkopom Škocjan. Po prehodu Škocjanskega hriba se trasa spusti v ravnino rek Badaševica in Pjažentina. V nadaljevanju trasa preči v nasipu zahodni rob ravnine Pradišjol (sončni travnik). V km 4+950 prečka v podvozu obstoječo Šmarsko cesto. Na tem mestu je lociran tudi priključek Šalara, pred njim pa obojestranska oskrbna postaja Šalara. Na odseku od izhoda iz pokritega vkopa Škocjan do priključka Šalara so predvidena izvenivojska prečkanja poljskih poti v km 2+960 v nadvozu, v km 4+350 v podvozu in v km 4+730 v nadvozu. Deviacija ceste v Triban prečka HC v km 3+600. Cesto prečka v podvozu, ki je zaradi predvidene akumulacija Paradišjol, vzhodno od HC, predviden v kesonski izvedbi. Na tem območju prečka HC tudi vodotoka Paradišjol in Badaševica. Vanganelsko cesto prečka trasa HC v km 4+140 z nadvozom. V območju prečkanja s Tribansko cesto se trasa HC zelo približa naselju Šalara III. V območju priključka Šalara bo potrebno regulirati potok Pjažentin.

Po prečkanju Šmarske ceste, za priključkom Šalara, se trasa HC zaje v pobočje desno (severozahodno) od obstoječe Šmarske ceste. Dolino Stare Šalare preči trasa z viaduktom dolžine 230 m. Do vhoda v predor Šmarje poteka trasa v desni krivini. Manjše grape se prečkajo s cevniimi prepusti, grapo potoka Derešnjak prečka z viaduktom Bašamarin, grapo v km 6+800 pa prečka z viaduktom Zajo. V km 6+600 je predviden razcep osi zaradi vodenja ločenih predorskih cevi. Predorske cevi se zopet združita v km 9+180. Pred vhodom v predor Šmarje prečka trasa obstoječo Šmarsko cesto z dvema ločenima viaduktoma Paderna. Predor Šmarje je načrtovan v S-krivini. Po izhodu iz predora se trasa spusti v dolino vodotoka Drnica. Med km 8+600 do 9+450 in med km 9+800 do km 10+280 poteka trasa v mešanem profilu, oziroma globokem vkopu. Med obema odsekoma je načrtovan viadukt Ravne. V km 10+288 je načrtovan podvoz na devirani poljski poti. Obojestransko počivališče Bandel z bencinskim servisom je locirano med km 10+300 in km 10+900. V nadaljnjem poteku se trasa tlorisno prilagaja poteku glavne ceste G1-11. V km 15+150 je lociran priključek Dragonja. Na tem odseku je predvidenih več izvenivojskih prečkanj poljskih poti v nadvozu.

Na celotni trasi so predvideni prehod za dvoživke v km 14+602 in prehodi za divjad v km 11+062 in v km 13+670.

2.1.2.1.2 Vertikalni potek

Od razcepa Srmin do Razcepa Škocjan, km 1+960 je niveleta prilagojena obstoječi HC Srmin – Semedela. Od tu dalje se prične vzpenjati s 3,7 % vzponom proti pokritemu vkopu Škocjan. Pokriti vkop je v vertikalni konveksni zaokrožitvi z R7000. Po izstopu iz pokritega vkopa je uporabljen vzdolžni sklon 4,9%. Konvesna krivina R7000 in konkavna R8000 se stikata. Uporabljeni konveksni zaokrožitvi ustrezata hitrosti 80 km/h, s katero bo omejena vožnja skozi pokriti vkop. Šalarsko polje prečka trasa v nasipu, katerega višino je bilo treba prilagoditi visoki vodi zadrževalnika Paradišjol in visoki vodi vodotoka Badaševica. Po prečkanju Šalarskega polja se trasa vzpenja proti predoru Šmarje z nagibi 4,9% - 2,83% - 5%. Predor je v nagibu 1,5%. Pred vhodom v predor je uporabljen

radij konveksne zaokrožitve R11000, na izhodu pa R20000. Niveleta obeh predorskih cevi je praktično identična. Leva predorska os je dolga 1419 m, desna pa 1203 m. Po izhodu iz predora se trasa z vzdolžnimi padci 2,74% - 4,91%- 3,65% spusti v dolino vodotoka Drnice. Na delu trase, kjer vzdolžni skloni to zahtevajo so predvideni pasovi za počasna vozila. V nadaljevanju se trasa spušča z minimalnimi vzdolžnimi skloni 1,2% in manj proti mejnemu prehodu Dragonja. V območju naselja Dragonja in mejnega prehoda je niveleta prilagojena obvoznici Dragonja in platoju mejnega prehoda. V dolini Drnice je niveleta prilagojena niveleti glavne ceste z ozirom na izvennivojske povezave obeh strani doline in visoki vodi Drnice.

2.1.2.1.3 Tehnični elementi

Glede na zahtevnost terena, predvideno funkcijo in vrsto ceste je kot osnova za načrtovanje trase in njenih ureditev predlagana projektna hitrost 100 km/h.

Tabela 1: Mejne vrednosti tehničnih elementov hitre ceste

min. polmer horizontalnih krivin	R_{min}	550 m, razen v območju MMP Dragonja, kjer je 250 m
maks. vzdolžni sklon	$Q_{vzdolž\ max}$	5,00 %
min. polmer konveksnih vertikalnih krivin	$R_{min\ Konv}$	7000 m
min. polmer konkavnih vertikalnih krivin	$R_{min\ Konk}$	8000 m
maks. prečni sklon	$Q_{preč\ max}$	7 %
min. prečni sklon	$Q_{preč\ min}$	2,50 %

Predlagani karakteristični profil HC na odseku razcep Srmin – razcep Škocjan je sledeči:

– vozni pas	2x3x 3,50 m	21,00 m
– pas za prepletanje	2 x 3,50 m	7,00 m
– robni pas	4 x 0,50 m	2,00 m
– srednji ločilni pas	1 x 2,00 m	2,00 m
– bankina	2 x 1,50 m	3,00 m

Skupaj **35,00 m**

Predlagani karakteristični profil HC na odseku razcep Škocjan – MMP Dragonja je sledeči:

– vozni pas	2x2x 3,50 m	14,00 m
– robni pas	4 x 0,50 m	2,00 m
– srednji ločilni pas	1 x 3,00 m	3,00 m
– bankina	2 x 1,50 m	3,00 m

Skupaj **22,00 m**

Širina vmesnega pasu se na koprski strani do razcepa Škocjan prilagaja obstoječi cesti.

Pospeševalni in zaviralni pasovi ob priključkih in spremljajočih objektih so širine 3,50 m. Dolžina zaviralno pospeševalnih pasov znaša 250 m.

V vkopih je predvidena koritnica širine 0.75 m, ter berma širine 2.25 m, enaka rešitev je predvidena, če se nožica vkopne brežine v nasipu naveže na nožico nasipne brežine deviacije. Na odsekih, kjer je predvidena protihrupna ograja je predvidena koritnica 0.75 m in berma širine 1.95 m.

2.1.2.1.4 Priključki in križišča

Na HC se izvedejo razcep in trije priključki:

- v km 0+820 izvennivojski priključek Bertoki na regionalno cesto R3-625 (Bertoki – Gračišče). Izvede se rekonstrukcija obstoječega priključka z izvedbo severnega dela priključka kot polovičnega diamanta z dvema enopasovnima priključnima rampama in korekcija horizontalnega radia obstoječega jugozahodnega dela priključka. V sklopu rekonstrukcije se zgradi podhod za kolesarsko stezo Parenzana.
- v km 2+200 izvennivojski razcep Škocjan tako, da se vodita dva pasova proti MMP Dragonja in dva pasova proti Kopru, nasprotna dva pasova iz smeri Kopra proti Srminu se devirata proti jugu in HC prečkata v podvozu skupaj z deviacijo Istrske ceste.
- v km 4+960 izvennivojski priključek Šalara glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja). Zgradi se v obliki polovične deteljice tako, da glavna cesta prečka HC v podvozu.
- v km 15+150 izven nivojski priključek Dragonja glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja) in deviacijo regionalne ceste R3-628 (Dragonja-Sečovelje). Zgradi se v obliki modificirane polovične deteljice z razmaknjenimi uvozno/izvoznimi kraki priključevanja na HC. Deviacija regionalne ceste R3-628 (Dragonja-Sečovelje) z nadvozom prečka HC in se priključi na glavno cesto G1-11 (Koper-Dragonja).

Predlagani karakteristični profil priključnih ramp priključkov:

– enopasovne rampe:		
– vozni pas	1 x 5,00 m	5,00 m
– robni pas	2 x 0,50 m	1,00 m
– bankina	2 x 1,50 m	3,00 m
Skupaj		9,00 m

– dvopasovne rampe:		
– vozni pas	2 x 4,00 m	8,00 m
– srednji ločilni pas	1 x 1,50 m	1,50 m
– robni pas	4 x 0,50 m	2,00 m
– bankina	2 x 1,50 m	3,00 m
Skupaj		14,50 m

Predlagani karakteristični profil razcepa Škocjan::

– vozni pas	2 x 3,50 m	7,00 m
– robni pas	2 x 0,50 m	1,00 m
– bankina	2 x 1,50 m	3,00 m
Skupaj		11,00 m

2.1.2.1.5 Deviacije kategoriziranih in nekategoriziranih cest

Zaradi izgradnje HC se izvedejo naslednje deviacije kategoriziranih in nekategoriziranih cest in poti:

- 1-30: deviacija poljske poti do objekta razbremenilnega kanala,
- 1-31: deviacija javne poti JP 677 750 (Bertoki– Cesta borcev) vzhodno od priključka Bertoki,
- 1-32: deviacija kolesarske steze Parenzana v območju priključka Bertoki,
- 1-33: deviacija regionalne ceste R3-625 (Bertoki-Gračišče) z nadvozom preko HC v km 0+815,

- 1-1: deviacija lokalne ceste LC 177330 (Istrska cesta),
- 1-2a: deviacija nekategorizirane poti (dostopna cesta za Istrsko 13),
- 1-3: deviacija javne poti JP 677300 (Škocjan – Triban – Prade) nad pokritim vkopom Škocjan v km 2+960,
- 1-4: deviacija lokalne ceste LC 177170 (Tribanska cesta) s podvozom pod HC v km 3+600,
- 1-5: deviacija lokalne ceste LC 177140 (Šalara – Vanganel) z nadvozom preko HC v km 4+140,
- 1-5a: deviacija poljske poti severno od Oskrbne postaje Šalara za navezavo na obstoječo poljsko pot pri stanovanjski stavbi Bošamarin 2,
- 1-6: deviacija poljske poti za navezavo na LC 177140 (Šalara – Vanganel),
- 1-8: deviacija poljske poti južno od Oskrbne postaje Šalara za navezavo na obstoječo poljsko pot,
- 1-9: deviacija javne poti JP 677350 (Cesta v Bošmarin) za navezavo na deviacijo 1-10: G1-11 (Koper-Dragonja) in z nadvozom preko HC v km 4+730,
- 1-10: deviacija glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja) s podvozom pod HC v km 4+940,
- 1-11: dostopna pot z obračališčem za stavbe Šalara 43, 43a in 44, ki se preko poljske poti navezuje na G1-11 (Koper-Dragonja),
- 1-12: deviacija glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja) pod viadukti Paderna I in II,
- 1-13: deviacija gozdne poti (na parc. št. 3187/3, k.o. Semedela),
- 1-14: deviacija glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja) južno od viadukta Ravne,
- 1-15: deviacija javne poti JP 640300 (Grbci – Bandelj) s podvozom pod HC v km 10+285,
- 1-16: poljska pot ob Oskrbni postaji Bandel –zahod s priključkom na deviacijo 1-15,
- 1-17: deviacija lokalne ceste LC 140030 (Bandelj - Korte) z nadvozom nad HC v km 11+240 in s priključkom na deviacijo 1-18,
- 1-17a: deviacija dostopne poti s prečkanjem deviacije 1-17 v podaljšku njenega nadvoza nad HC in s priključkom na deviacijo 1-17,
- 1-18: deviacija glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja) južno od Oskrbne postaje Bandel,
- 1-20: poljska pot s križanjem deviacije 1-21,
- 1-21: deviacija poljske poti z nadvozom preko HC v km 12+145 in s priključkom na G1-11 (Koper-Dragonja) in deviacijo 1-20,
- 1-22: deviacija glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja),
- 1-23: dostopna pot med G1-11 (Koper-Dragonja) deviacijo 1-24 z nadvozom preko HC v km 12+810,
- 1-24: poljska pot s priključkom na deviacijo 1-23 in 1-25,
- 1-25: dostopna pot med G1-11 (Koper-Dragonja), deviacijo 1-24 in deviacijo 1-26 z nadvozom preko HC v km 14+090,
- 1-26: poljska pot s priključkom na deviacijo 1-25,
- 1-27: deviacija glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja) severno od naselja Dragonja,
- 1-28: deviacija regionalne ceste R3-628 (Dragonja – Sečovlje) z nadvozom preko HC v km 15+150 in s priključkom na HC in glavno cesto G1-11 (Koper-Dragonja),
- 1-29: dovozna cesta med proizvodnim območjem in deviacijo 1-28,
- Škocjanska pot nad pokritim vkopom Škocjan se vzpostavi v prvotno stanje,
- deviacije nekategoriziranih priključnih cest.

Karakteristični profil deviacij:

– 1-31: deviacija javne poti JP 677 750 (Bertoki– Cesta borcev):

– vozni pas	2 x 3,25 m	6,50 m
– robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
– pločnik	1 x 1,50 m	1,50 m
– bankina	1 x 1,25 m	1,25 m
– <u>bankina</u>	1 x 0,50 m	0,50 m

Skupaj 10,25 m

– 1-32: deviacija kolesarske steze Parenzana:

– vozni pas	2 x 1,25 m	2,50 m
– <u>bankina</u>	2 x 0,50 m	1,00 m

Skupaj 3,50 m

– 1-33: deviacija regionalne ceste R3-625 (Bertoki-Gračišče):

– vozni pas	3 x 3,25 m	9,75 m
– robni pas	2 x 0,50 m	1,00 m
– pločnik	1 x 2,00 m	2,00 m
– bankina	1 x 1,50 m	1,50 m
– <u>bankina</u>	1 x 0,50 m	0,50 m

Skupaj 14,75 m

– 1-1: deviacija lokalne ceste LC 177330 (Istrska cesta):

– vozni pas	2 x 2,75 m	5,50 m
– robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
– bankina	1 x 1,25 m	1,25 m
– <u>bankina</u>	1 x 1,00 m	1,00 m

Skupaj 8,25 m

– 1-2a: deviacija nekategorizirane poti (dostopna cesta za Istrsko 13) in 1-3: deviacija javne poti JP 677300 (Škocjan – Triban – Prade):

– vozni pas	2 x 1,75 m	3,50 m
– <u>bankina</u>	2 x 0,75 m	1,50 m

Skupaj 5,00 m

– 1-4: deviacija lokalne ceste LC 177170 (Tribanska cesta):

– vozni pas	2 x 2,75 m	5,50 m
– robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
– <u>bankina</u>	2 x 1,00 m	2,00 m

Skupaj 8,00 m

– 1-5: deviacija lokalne ceste LC 177140 (Šalara – Vanganel):		
– vozni pas	2 x 3,00 m	6,00 m
– robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
– zeleni pas	1 x 2,50 m	2,50 m
– pločnik	1 x 2,30 m	2,30 m
– kolesarska steza	2 x 1,25 m	2,50 m
– bankina	1 x 1,00 m	1,00 m
– <u>bankina</u>	1 x 0,50 m	0,50 m
Skupaj		15,30 m
– 1-9: deviacija javne poti JP 677350 (Cesta v Bošamarin):		
– vozni pas	2 x 2,50 m	5,00 m
– <u>bankina</u>	2 x 1,00 m	2,00 m
Skupaj		7,00 m
– 1-10: deviacija glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja):		
– vozni pas	2 x 3,00 m	6,00 m
– robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
– <u>bankina</u>	2 x 1,00 m	2,00 m
Skupaj		8,50 m
– druge deviacije glavne ceste G1-11 (Koper-Dragonja) – 1-12, 1-14, 1-18, 1-22 in 1-27:		
– vozni pas	2 x 3,00 m	6,00 m
– robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
– <u>bankina</u>	2 x 1,50 m	3,00 m
Skupaj		9,50 m
– 1-17: deviacija lokalne ceste LC 140030 (Bandelj - Korte), 1-28: deviacija regionalne ceste R3-628 (Dragonja – Sečovlje) in 1-29: dovozna cesta med proizvodnim območjem in deviacijo 1-28:		
– vozni pas	2 x 2,75 m	5,50 m
– robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
– <u>bankina</u>	2 x 1,00 m	2,00 m
Skupaj		8,00 m
– deviacije javnih, dostopnih, poljskih in gozdnih poti:		
– vozni pas	1 x 3,00 m	3,00 m
– <u>bankina</u>	2 x 0,50 m	1,00 m
Skupaj		4,00 m

Vključno z izvedbo deviacij je treba izgraditi tudi več križišč in krožišč.

Deviacije kategoriziranih in nekategoriziranih cest ter kolesarska pot Parenzana se asfaltirajo, poljske poti pa so makadamske, razen v primeru, ko vzdolžni nakloni zahtevajo asfaltirano vozišče. Lega in tehnični elementi deviacij so razvidni iz grafičnega dela državnega prostorskega načrta.

2.1.2.1.6 Cestni objekti

Na HC in na deviacijah se izvedejo naslednji cestni objekti :

- pokriti vkop:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
8-1 Škocjan	2+640 do 2+980	22,8	327,4

- 2 predora:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
8-2 Šmarje I	7+245 do 8+663	11,25	1419 (leva cev)
8-3 Šmarje II	7+372 do 8+576	11,25	1203 (desna cev)

- 8 mostov:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
5-1	3+481,36	40,22	7,29
5-2	3+624,34	22,80	16,00
5-4a	čez Pjažentin	5,00	30,00
5-4	4+782,80	30,15	13,93
5-5	10+939,03	30,00	14,42
5-6	na deviaciji 1-24	5,50	13,99
5-7	12+185,17	5,00	22,94
5-8	na deviaciji 1-20	5,00	6,29

- 4 podvozi:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
3-6	0+029,31	6,95	4,95 (razširitev obstoječega)
3-5	3+603,94	30,10 + 74,80 (kesonski del)	8,25 + 5,82 (kesonski del)
3-3	4+953,84	70,60	11,80
3-4	10+285,41	30,00	6,80

- 8 nadvozov:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
4-13	0+815	13,86	42,00
4-4	4+139	11,90	80,40
4-5	4+732	7,00	123,00
4-7	11+240	8,00	95,80
4-9	12+143,80	5,00	90,00

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
4-10	12+810	6,50	82,30
4-11	14+090	6,50	82,30
4-12	15+147,72	11,00	83,50

- 12 viaduktov:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
6-1a Škocjan I	2+367,50	11,75	119,80
6-1a Škocjan II	2+367,50	11,60	134,50
6-1 Stara Šalara I	5+661,31	11,10	210,60
6-1 Stara Šalara II	5+660,30	11,10	210,60
6-2 Bošamarin I	6+305,00	11,60	62,50
6-2 Bošamarin II	6+305,00	11,60	62,50
6-3 Zajo I	6+795,57	11,62-11,92	54,50
6-3 Zajo II	6+795,57	11,71-12,43	42,20
6-4 Paderna I	7+048,40	11,20	172,00
6-5 Paderna II	7+092,43	11,20	144,50
6-6 Ravne I	9+830,00	11,40	381,85
6-6 Ravne II	9+830,00	11,40	386,95

- podhod 3-1a kolesarske steze Parenzana pod deviacijo 1-33:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
3-1a	0+410	22,90	6,00

- podhod za dvoživke:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
	14+602,60	32,25	2,60

- 2 nadhoda za divjad:

oznaka	km	širina (v m)	dolžina (v m)
nad HC in deviacijo 1-18	11+100	26,25 + 10,20	40,46 + 60,74
nad HC	13+670	43,40 – 56,32	47,58

- več podpornih in opornih zidov,
- več prepustov.

2.1.2.1.7 Prometne površine ob vozišču

Ker cesta nima odstavnih pasov je predvidena ureditev odstavnih niš. Odstavne niše so predvidene na oddaljenosti 750 m, oziroma prilagojene konfiguraciji terena. Dolžina odstavnega dela niše znaša 40 m, uvozna rampa je dolžine 25 m, izvozna rampa pa je dolžine 15 m. Širina niš znaša 3,50 m. Ob portalih predora sta predvideni dve niši za vzdrževalna vozila.

Niše so locirane:

levo	desno
Od km 1+360 do km 1+460	od km 0+160 do km 0+260
Od km 2+540 do km 2+640	od km 1+280 do km 1+360
Od km 3+040 do km 3+120	od km 2+540 do km 2+620
Od km 3+740 do km 3+820	od km 3+040 do km 3+120
Od km 4+460 do km 4+540	od km 3+720 do km 3+800
Od km 5+580 do km 5+660	od km 4+460 do km 4+540
Od km 5+900 do km 5+980	od km 5+580 do km 5+660
Od km 6+280 do km 6+360	od km 5+900 do km 5+980
Od km 6+880 do km 6+960	od km 6+120 do km 6+200
Od km 7+220 do km 7+240	od km 6+960 do km 7+040
	od km 7+288 do km 7+373
Od km 8+669 do km 8+761	od km 8+586 do km 8+669
Od km 9+336 do km 9+429	od km 9+333 do km 9+421
Od km 9+850 do km 9+935	od km 9+850 do km 9+932
Od km 12+656 do km 12+749	od km 12+711 do km 12+803
Od km 13+277 do km 13+369	od km 13+391 do km 13+483
Od km 13+897 do km 13+988	od km 13+991 do km 14+084
Od km 14+496 do km 14+589	od km 14+732 do km 14+823
Od km 15+396 do km 15.489	

Na deviacijah se uredita 2 para avtobusnih postajališč na naslednjih lokacijah:

- ob deviaciji 1-31 (Cesta borcev) in
- ob deviaciji 1-1 lokalne ceste LC 177330 (Istrska cesta).

Pločniki se uredijo eno na deviaciji 1-5 lokalne ceste LC 177140 (Šalara – Vanganel), na deviaciji 1-31 Cesta borcev in deviaciji 1-33 regionalne ceste R3-625 (Bertoki-Gračišče).

Kolesarske steze se uredijo ob deviaciji 1-5 lokalne ceste LC 177140 (Šalara – Vanganel).

2.1.2.1.8 Tehnični elementi nasipov in vkopov

Vkopne brežine se glede na matično hribino izvedejo v različnih naklonih in sicer v kompaktnem flišu največ do 2:1, v preperelem flišu največ do 3:2 in v deluvialnem grušču in deluvialnih glinah največ do 1:2, v etažah višine do 7 m z vmesnimi bermami širine 3 m. Nakloni visokih brežin se spreminjajo tako, da se doseže naravnejša linija pobočja. Brežine, ki jih, zaradi konfiguracije terena, ni mogoče izvesti v določenih naklonih, je potrebno varovati s sidranimi branami. Vse vkopne brežine se na zgornjem robu, na stiku z raščnim terenom zaokrožijo. Zaokrožitev znaša minimalno $R_{min.} = 3,0$ m. Izkopne brežine se zaščititi pred erozijo in/ali preperevanjem. Položnejše brežine, do naklona 2:3 se humusira in zatravi. Strmejše brežine v preperelem in kompaktnem flišu se obloži z oblogo iz kamenja v betonu. Vse izvire na brežinah se zajame in uredi odvodnja.

Brežine nasipov se izvedejo v največjem naklonu 1:2. Pri nasipih višjih od 9 m se izvede berma širine 3 m, na višini 8 m pod nivojem cestišča, na vsakih 8 m višine nasipa. Če je nasip višine do 5 m zgrajen iz apnenčevega ali dolomitnega grušču, se brežine lahko uredi v naklonu do 1:1,5. Na spodnjem delu se nasipne brežine zaokrožajo z minimalnim radijem $R_{min.} = 3,00$ m. Nasip se

zaščiti s humoziranjem z zatrativijo ali z vegetacijskimi pasovi in kokosovo mrežo, prekrito s pletivom.

Za zavarovanje brežin se izvedejo tudi naslednji ukrepi:

– AB zidovi – HC

oznaka	km	dolžina (v m)	opomba
Z	0+490 do 0+805	315,00	do 6 m
Z	14+940 do 15+030	91,30	do 4,5 m

– AB zidovi – deviacije

oznaka	km	dolžina (v m)	opomba
Z		60,00	do 4,3 m pri podvozu 3-5 ob deviaciji 1-4
Z		26,00	do 4,1 m pri podvozu 3-5 ob deviaciji 1-4
Z	0+361 do 0+480	119	do 10 m ob deviaciji 1-1
Z		26	ob deviaciji 1-11
Z		44	ob deviaciji 1-12

– Sidrane brane – HC

oznaka	km	dolžina (v m)	opomba
SB	7+270 do 7+294	24	do 6 m levo
SB	7+270 do 7+294	24	do 5 m levo
SB	7+300 do 7+410	110	levo ob desni osi

– Sidrane brane – deviacije

oznaka	km	dolžina (v m)	opomba
SB	0+110 do 0+427	317	levo ob dev.1-14
SB	0+145 do 0+410	265	levo ob dev 1-18
SB	0+124 do 0+243	119	levo ob dev.1-22
SB	0+225 do 0+810	585	levo ob dev.1-27

– Kamnite zložbe – HC

oznaka	km	dolžina (v m)	opomba
KZ	2+210 do 2+375	165	do 5,0 m desno
KZ	5+163 do 5+235	72	do 10,0 m desno
KZ	8+586 do 9+413	827	2,4 več vrstna terasa
KZ	9+830 do 9+850	20	3,5 levo
KZ	10+030 do 10+070	40	3,5 levo
KZ	10+130 do 10+190	60	3,5 levo
KZ	11+150 do 11+340	190	3,5 - 4,0 levo

- Kamnite zložbe – deviacije

– oznaka	– km	– dolžina (v m)	– opomba
KZ	0+690 do 0+728	38	do 7,5 m levo ob dev. 1-1

2.1.2.1.9 Ureditve vodotokov

Po območju DPN in v njegovi bližini potekajo reka Badaševica s pritokom Pradisjol, potok Pjažentin s pritoki, hudournik Darešnjak, potok Piševac, reka Drnica in manjši hudourniki in melioracijski jarki.

Zaradi gradnje HC in tudi zaradi deviacij cest se izvedejo naslednje regulacije:

- v območju priključka Šalara se prestavi potok Pjažentin v dolžini približno 420 m, desni pritok potoka v km 4+788 v dolžini približno 163 m in levi pritok potoka v km 4+460 v dolžini približno 300 m. Širina dna struge potoka Pjažentin je 3,50 m, naklon brežin je 2:3, v dnu struge se izvedejo pragovi na medsebojni razdalji ca. 30,00 m. Širina dna struge desnega pritoka je 0,5 m, naklon brežin je 1:2. Širina dna struge levega pritoka je 0,4 m, naklon brežin je 1:2.
- hudournik (pritok potoka Pjažentin) se prestavi med km 7+240 in km 7+510 v dolžini približno 267 m. Širina dna struge je 0,5 m, naklon brežin je 2:3.
- hudournik Darešnjak se prestavi med km 8+510 in km 9+430 v dolžini približno 690 m. Širina dna struge je 0,50 m, naklon brežin je 2:3.
- potok Piševac se regulira v dolžini približno 60 m. Širina dna struge je 4,0 m.
- reka Drnica se prestavi med km 13+240 in km 13+450 v dolžini približno 202 m. Širina dna struge je 3,50 m, naklon brežin je 1:2. V dnu struge se izvedejo pragovi na medsebojni razdalji ca. 30,00 m.
- prestavi ali regulira se tudi več manjših vodotokov in jarkov.

Širina in vzdolžni padec reguliranih vodotokov se prilagodijo terenu in obstoječi strugi vodotoka, prav tako brežine. Izvede se sonaravna protierozijska zaščita brežin. Kjer je možno se načrtuje manj strme brežine na katerih se zagotavlja stabilnost z intenzivno zarastjo in meandrirajoča struga. Na erozijsko izpostavljenih delih struge (brežina in dno) se uporabi avtohtoni peščenjak vtisnjen v podlago. Predvidi se zasaditev brežin z avtohtono vegetacijo. Talne pragove se izvede čim bolj sonaravno, z uporabo peščenjaka in brez uporabe betona.

2.1.2.1.10 Varovalna ograja

Za zagotovitev varnosti uporabnikov cest na eni strani in divjadi pred prometom na drugi strani se HC s priključki ogradi z varovalno ograjo višine 1.80 m. Odmik varovalne ograje od noge nasipa ali vrha brežine useka znaša do 4 m in je pogojen s konfiguracijo terena. V primeru, da je ob nožici nasipa izvedena poljska pot, se varovalna ograja postavi med potjo in brežino HC. Zaključek varovalne ograje se izvede na krilih objektov. V kolikor nastopajo nasipni stožci je potrebno zaključiti ograje z medsebojno povezavo pod objektom. Pri ostrih zaključkih na krilih objektov (zlasti pri nadvozih ali podvozih, kjer se nahajajo deviacije v globokih usekih) je potrebno varovalno ograjo potegniti ob deviaciji v dolžini min. 12 m. Vrata v varovalni ograji so predvidena pri priključkih ograj ob objekt, ob večjih površinah cestnega zemljišča, ki zahtevajo večja vzdrževalna dela, ob parkirnih prostorih, v bližini telefonskih stebričev za sistem klic v sili, na mestih, kjer omogočijo lažji dostop do cestnega zemljišča in vzdrževalna dela. Vrata so enokrilna širine 1.0 do 1.2 m in se morajo samodejno zapirati. Pri zadrževalnikih za čiščenje odpadnih voda s cestišča so predvidena dvokrilna vrata, širine 3.0 m. Vsa vrata na trasi HC so opremljene z enotnim ključem za odpiranje.

Lega varovalne ograje je razvidna iz grafičnega dela DPN.

2.1.2.1.11 Odvajanje padavinskih in zalednih voda

Padavinske vode s cestišča se zajamejo in očistijo pred izpustom v recipient na celotnem odseku HC in na delu rekonstruiranega priključka Šalara. Padavinska voda se zajema v zadrževalnikih padavinske vode ločeno od zalednih vod, razen na deviacijah, kjer so speljane po istih kanalih. Za čiščenje padavinskih vod je predvidena izgradnja 25 zadrževalnih bazenov. Na največjem delu trase HC poteka meteorna kanalizacija v ločilnem pasu. Na cestah nižje kategorije, poteka kanalizacija v bankini. V primerih, kjer je nujno, da kanalizacija poteka v cestišču, mora potekati v sredini voznega pasu.

Glede na naravne danosti so objekti zadrževalnih bazenov za čiščenje vode zasnovani po naslednji shemi:

- nepropustni zadrževalni bazen in
- koalescenčni lovilec olj.

Dodatno je za vsak zadrževalni bazen zagotovljen akumulacijski prostor, ki zagotavlja varno akumuliranje dotoka, na katerega je dimenzionirana kanalizacija.

Skupni volumen stalno potopljenega bazena znaša približno 50% volumna za zadrževanje dotoka s povratno dobo $T=1$ leto. Funkcionalno je volumen stalno potopljenega bazena razdeljen na tri dele:

- usedalni bazen na vtoku meteorne kanalizacije maksimalne globine 80 cm. Volumen usedalnega bazena znaša do 30% stalno potopljenega bazena;
- površina, zasajena z vodnimi (močvirnimi) rastlinami, globine do 35 cm. Površina, zasajena z vodnimi rastlinami, znaša od 50 do 70% površine stalno potopljenega bazena;
- mikrobazen na iztoku v recipient maksimalne globine 80 cm. Volumen mikrobazena znaša do 30% stalno potopljenega bazena.

Od 25 objektov jih je 23 zasnovanih kot mokri zadrževalniki s stalno akumulacijo vode. Maksimalna gladina vode niha od 1,6 do 2,2 m. Zaradi manjšega razpoložljivega prostora sta bazena ZB4 in ZB13 zasnovana kot suha zadrževalna bazena. Zadrževalni bazen ZB5 je umeščen znotraj Škocjanskega parka.

Zadrževalni bazeni so izvedeni iz zemljine, vodotesnost je zagotovljena s polaganjem polietilenske folije 2 mm, katera je prekrita z najmanj 0,50 m zemljine. Polietilenska folija je ustrezna za uporabo za bazene za pitno vodo. Del bazena je zasajen z vodnimi rastlinami. Brežine usedalnega bazena in nasipov so narejene v naklonu 1:3. Del stalno potopljenega bazena, ki je zasajen z močvirnimi rastlinami, je narejen v naklonu 1:10. Vodotesnost nasipa je zagotovljena z glinenim nabojem debeline 25 cm, ki se nahaja pod zunanjim slojem humusa. Dostop mehanizacije za vzdrževanje do usedalnega bazena omogoča dostopna rampa, ki je narejena v naklonu 15%.

Za dostop do zadrževalnikov je predvidenih 16 poti oziroma priključkov izvedenih v makadamski izvedbi in širine 4,0m. Vzdrževalne poti so po navadi utrjene s slojem drobljenca debeline 25 cm, ki je prekrit slojem humusa debeline 20 cm in zatravljen.

2.1.2.1.12 Vodohran za predor Šmarje

Predor Šmarje zaradi svoje dolžine potrebuje požarno vodo. Oskrba s požarno vodo se uredi s površine nad predorom. Vodohran s kapaciteto ca. 108 m³ je lociran ob lokalni cesti LC 177130 (KR/INC. Šmarje – Šmarje – Pomjan – Marezige - Sv. Anton) nad traso predora v km 7+980. Voda se preko vrtine dovaja v nišo za dovod požarne vode v povoznem prečniku. Višinska razlika med predorom in vodohranom je približno 120 m, za zagotavljanje potrebnega tlaka v predoru (6-8 bar) je treba predvideti reducirni ventil.

Komunalna opremljenost objekta obsega:

- priključek na cestno omrežje,
- vodovodni priključek,
- priključek na NN elektro omrežje in
- priključek na omrežje elektronskih komunikacij.

2.1.2.2 Spremljajoči objekt – oskrbna postaja Šalara

Spremljajoči objekt tip 2 – obojestranska oskrbna postaja je predvidena med km 4+100 in km 4+580. Lokacija oskrbne postaje je bila določena ob upoštevanju topografskih danosti, poselitve in varstvenih območij ter skladno z umestitvijo trase HC in sicer na odmiku ca. 11 km od državne meje.

Velikost objekta je omejena, saj je na severni strani predvidene trase HC mesto Koper, na zahodni strani omejuje območje rodovitno kmetijsko zemljišče.

Oskrbno postajo sestavljata:

- Oskrbna postaja Šalara – Sever, ki je locirana ob desnem robu HC,
- Oskrbna postaja Šalara – Jug, ki je locirana ob levem robu HC.

Na območju oskrbnih postaj je predvidena ureditev bencinske črpalke, trgovine, gostinskega objekta, parkirnih površin ter prostora za počitek in rekreacijo. Vsaka od enot oskrbne postaje »Šalara« se po funkcionalnosti loči na dva dela in sicer na bencinski servis in počivališče.

Bencinski servis:

Na vsaki strani oskrbne postaje Šalara se zgradi stavba namenjena poslovnim, servisnim, trgovskim in gostinskim dejavnostim, velikosti 20,00 x 25,00 m. Stavbi sta pritlični in podkleteni. Fasade se izvedejo tako, da v barvi in teksturi posnemajo kamnita pročelja primorskih hiš. Nad točilnimi mesti bencinskega servisa se zgradi nadstrešnica velikosti 30,00 x 36,00 m ter povezovalna nadstrešnica med točilnimi mesti in stavbo velikosti 12,00 x 20,00 m. Oba platoja oskrbne postaje se opremita s tlaki v lokalnem kamnu ali njemu podobnem kamnu, klopmi, otroškimi igrišči, ekološkim otokom in zasaditvijo, s pretežno listnatimi avtohtonimi drevesnimi vrstami. Ploščad ob gostinskem delu je lahko pokrita z nadstrešnico, ki se izvede tako, da posnema obliko lokalnih pergol, lahko je zasajena z avtohtonim zelenjem. Stavbe in objekti oskrbne postaje se lahko oblikujejo tudi drugače, če se za določeno stavbo ali objekt izvede arhitekturni natečaj.

Počivališče:

- parkirni prostori za osebna vozila (70 in 69 kom), avtobuse (6 kom) in za tovorna vozila (20 kom),
- prostor za počitek in aktivni oddih.

Komunalna opremljenost oskrbne postaje obsega:

- vodovodni priključek,
- nova transformatorska postaja s priključnim srednjenapetostnim kablovodom in NN elektro omrežje,
- javna razsvetljava,
- meteorna kanalizacija,
- fekalna kanalizacija s čistilno napravo in
- priključek na omrežje elektronskih komunikacij.

Ogrevanje objektov oskrbne postaje Šalara se izvede z utekočinjenim naftnim plinom. Na vsaki strani oskrbne postaje se postavi po en rezervoar za utekočinjen naftni plin na vizualno neizpostavljeno mesto. Možno je tudi ogrevanje z obnovljivimi viri energije.

2.1.2.3 Spremljajoči objekt – oskrbna postaja Bandel

Spremljajoči objekt tip 2 – obojestranska oskrbna postaja je predvidena med km 10+320 in km 10+920. Lokacija oskrbne postaje je bila določena ob upoštevanju topografskih danosti, poselitve in varstvenih območij ter skladno z umestitvijo trase HC in sicer na odmiku ca. 5 km od državne meje. Oskrbna postaja je locirana v območju prehoda iz ravninskega v hribovit teren.

Velikost objekta je omejena, saj je na vzhodni strani predvidene trase HC varovano območje »Natura 2000«, na zahodni strani omejuje območje rodovitno kmetijsko zemljišče.

Oskrbno postajo sestavljata:

- Oskrbna postaja Bandel – Zahod, ki je locirana ob desnem robu HC in je namenjena potnikom, ki potujejo proti Hrvaški.
- Oskrbna postaja Bandel – Vzhod, ki je locirana ob levem robu HC in je namenjena potnikom, ki potujejo iz smeri Hrvaške proti Sloveniji.

Na območju oskrbnih postaj je predvidena ureditev bencinske črpalke, trgovine, gostinskega objekta, parkirnih površin ter prostora za počitek in rekreacijo. Vsaka od enot oskrbne postaje »Bandel« se po funkcionalnosti loči na dva dela in sicer na bencinski servis in počivališče.

Bencinski servis:

Na vsaki strani oskrbne postaje Bandel se zgradi stavba namenjena poslovnim, servisnim, trgovskim in gostinskim dejavnostim, velikosti 20,00 x 25,00 m. Stavbi sta pritlični in podkleteni. Fasade se izvedejo tako, da v barvi in teksturi posnemajo kamnita pročelja primorskih hiš. Nad točilnimi mesti bencinskega servisa se zgradi nadstrešnica velikosti 30,00 x 36,00 m ter povezovalna nadstrešnica med točilnimi mesti in stavbo velikosti 12,00 x 20,00 m. Oba platoja oskrbne postaje se opremita s tlaki v lokalnem kamnu ali njemu podobnem kamnu, klopni, otroškimi igrišči, ekološkimi otokom in zasaditvijo, s pretežno listnatimi avtohtonimi drevesnimi vrstami. Ploščad ob gostinskem delu je lahko pokrita z nadstrešnico, ki se izvede tako, da posnema obliko lokalnih pergol, lahko je zasajena z avtohtonim zelenjem. Stavbe in objekti oskrbne postaje se lahko oblikujejo tudi drugače, če se za določeno stavbo ali objekt izvede arhitekturni natečaj.

Počivališče:

- parkirni prostori za osebna vozila (64 in 50 kom), avtobuse (6 in 5 kom) in za tovorna vozila (20 in 15 kom),
- prostor za počitek in aktivni oddih.

Komunalna opremljenost oskrbne postaje obsega:

- vodovodni priključek,
- nova transformatorska postaja s priključnim srednjenapetostnim kablovodom in NN elektro omrežje,
- javno razsvetljava,
- meteorno kanalizacijo,
- fekalno kanalizacijo s čistilno napravo in
- priključek na omrežje elektronskih komunikacij.

Ogrevanje objektov oskrbne postaje Bandel se izvede z utekočinjenim naftnim plinom. Na vsaki strani oskrbne postaje se postavi po en rezervoar za utekočinjen naftni plin na vizualno neizpostavljeno mesto. Možno je tudi ogrevanje z obnovljivimi viri energije.

2.1.2.4 Spremljajoči objekt – Avtocestna baza

Avtocestna baza za vzdrževanje obalnih avtocest in HC je predvidena neposredno ob trasi HC med km 5+100 in km 5+300. Umeščena je med glavno cesto G 1-11 in HC, zahodno od priključka Šalara.

Baza obsega upravno stavbo, objekt velikih garaž, objekt malih garaž, silos za sol, črpalko za gorivo, zunanje nadkrito skladišče, nadstrešek za službena vozila, skladišče za maziva in prostor za deponiranje odpadkov. Na G1-11 se območje priključi preko dovozne ceste.

Območje avtocestne baze je ograjeno z mrežno varovalno ograjo. Stavbe avtocestne baze se postavijo linijsko ob glavno cesto G1-11. Upravna stavba je velikosti 21,00 x 13,00 m, stavba velikih garaž 45,00 x 15,00 m, stavba malih garaž 58,00 x 11,00 m. Na dvorišču baze se postavijo še nadstrešnica velikosti 11,00 x 6,00 m za zaščito parkirnih mest, manjši objekt za skladiščenje velikosti 16,00 x 5,00 m, črpalka za gorivo z enim otokom in dvema točilnima mestoma, nadkrita z nadstrešnico velikosti 10,00 x 6,00 m in z vkopano cisterno za gorivo ter silos za sol prostornine 75,00 m³. Dopustno je do 20% odstopanje od horizontalnega gabarita objektov. Vsi objekti so pritlični, višine največ 8,00 m, stavba velikih garaž pa največ 11,00 m. Fasade se izvedejo tako, da v barvi in teksturi posnemajo kamnita pročelja primorskih hiš, strehe so dvokapne. Nadstrešnice se izvedejo tako, da posnemajo obliko lokalnih pergol, lahko so zasajene z avtohtonim zelenjem. Na območju baze se zagotovi potrebno število zunanjih parkirnišč za osebna vozila in prostor za ločeno zbiranje odpadkov. Oblikovanje zelenih površin se izvede z zasaditvijo avtohtonih, pretežno listnatih, dreves med katerimi so lahko dekorativne rastline.

Komunalna opremljenost avtocestne baze obsega:

- priključek na cestno omrežje,
- vodovodni priključek,
- nova transformatorska postaja s priključnim srednjenapetostnim kablovodom in NN elektro omrežje,
- meteorno kanalizacijo,
- fekalno kanalizacijo in
- priključek na omrežje elektronskih komunikacij.

Ogrevanje objektov se izvede z utekočinjenim naftnim plinom. Postavi se rezervoar za utekočinjen naftni plin na vizualno neizpostavljeno mesto. Možno je tudi ogrevanje z obnovljivimi viri energije.

2.1.2.5 Ureditev lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla



Pri gradnji načrtovanih prostorskih ureditev bo nastalo približno 1.421.721 m³ neuporabnega materiala oz. viškov materiala načrtovanega za vnos v tla in sicer 1.039.791 m³ preperine fliša in 381.930 m³ rodovitnega dela tal.




Uredi se osem lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa.



Viške zemeljskega izkopa je dopustno sprotno vgrajevati tudi na območjih drugih prostorskih ureditev in območjih, kjer je v skladu s prostorskim aktom ali izdano rudarsko pravico za izkoriščanje mineralnih surovin predvidena in določena končna sanacija pridobivalnega prostora, pod pogojem, da ima prevzemnik viškov materiala pridobljena ustrezna dovoljenja.

Skupna kapaciteta lokacij presega predvideno količino viškov zemeljskega izkopa, ki se na teh lokacijah vnašajo v tla, zato je možno, da se vse lokacije ne aktivirajo. Lahko se zapolnijo le delno in se uredijo čim bližje končni krajinski podobi načrtovane krajinske ureditve teh lokacij.

Tabela 2: Opis lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla

Oznaka	Kapaciteta (m ³)	Lokacija	Dejanska raba	Namenska raba	Dostop	Fotografija območja
Škofije	281.241	tik ob meji med Slovenijo in Italijo zahodno od mejnega prehoda Škofije ter severno od vasi Jelarji	pretežno pozidano in sorodno zemljišče, robno gozd in kmetijsko zemljišče v zaraščanju	območje mineralnih surovin, v manjši meri gozd in kmetijska zemljišča	z obstoječe nekategorizirane ceste s priključkom na hitro cesto H5 pri MMP Škofije	
Sveti Anton	193.273	ob regionalni cesti Bertoki – Gračišče blizu zbirnega centra komunalnih odpadkov v Dvorih pri Sv. Antonu, vzhodno od zaselka Mohoreče	pretežno gozd, drevesa in grmičevje, nekaj trajnih travnikov in kmetijska zemljišča v zaraščanju	kmetijska zemljišča, v manjši meri gozd	priključek na regionalno cesto R3-625 (Bertoki–Gračišče)	
Baredi 1	191.244	vzhodno od Gažona in severno od naselja Baredi	južno ležeči večji del: pretežno intenzivni sadovnjaki in vinograd, v manjši meri še trajni travnik in oljčnik severno ležeči manjši del: trajni travnik, oljčnik, kmetijska zemljišča v zaraščanju	kmetijska zemljišča	po javnih poteh JP 377321 (cesta na Markovrc–Velike njive), JP 640321 (Baredi–Gažon) in načrtovani cesti, ki se priključi na glavno cesto G1-11 (Koper-Dragonja)	

Oznaka	Kapaciteta (m ³)	Lokacija	Dejanska raba	Namenska raba	Dostop	Fotografija območja
Baredi 2	333.886	južno od Baredov 1	obe območji: pretežno trajni travnih, delno kmetijsko zemljišče poraslo z gozdnim drevjem, kmetijska zemljišča v zaraščanju in drevesa in grmičevje, v manjšem delu na jugu tudi ekstenzivni oziroma travniški sadovnjak	kmetijska zemljišča, na vzhodnem delu južno ležečega območja gozd	po načrtovani cesti, ki se priključi na glavno cesto G1-11 (Koper-Dragonja)	
Šared nasadi	119.112	zahodno od regionalne ceste Koper – Dragonja ob lokalni makadamski cesti za vas Livižan	vinograd	kmetijska zemljišča in gozd	po načrtovani cesti, ki se priključi na glavno cesto G1-11 (Koper-Dragonja)	
Korte	131.228	zahodno od regionalne ceste Koper – Dragonja blizu odcepa za vas Korte	pretežno neobdelano kmetijsko zemljišče, delno njiva oziroma vrt, vinograd, trajni travnik in gozd	kmetijska zemljišča in v manjši meri gozd	po javni poti JP 640311 (odcep za dolino Medljanščice) in LC 140031 (Bandelj–Korte), ki se priključi na glavno cesto G1-11 (Koper-Dragonja)	

Oznaka	Kapaciteta (m ³)	Lokacija	Dejanska raba	Namenska raba	Dostop	Fotografija območja
Sveti Peter	114.697	večji travnik na vzhodni strani glavne ceste Koper-Dragonja	pretežno trajni travnik, pozidano in sorodno zemljišče, drevesa in grmičevje in gozd, delno neobdelano kmetijsko zemljišče ter ekstenzivni oziroma travniški sadovnjak	kmetijska zemljišča in gozd	priključek na glavno cesto G1-11 (Koper-Dragonja)	
Pišine	178.455	severno od vasi Pišine	pretežno trajni travniki, njive, drevesa in grmičevje ter kmetijsko zemljišče v zaraščanju, v manjši meri tudi intenzivni in ekstenzivni sadovnjaki	kmetijska zemljišča	po nekategorizirani cesti, javni poti JP 812631 (Sv. Onofrij–Krog–Pišine) in lokalni cesti LC 312021 (Sečovlje–Lon.–Dragonja) s priključkom na R3-628 (Sečovlje–Dragonja)	

2.1.2.6 Pogoji za arhitekturno in krajinsko oblikovanje

Vse objekte HC (portali pokritega vkopa in predora, mostovi, viadukti, podvozi, nadvozi in nadhodi) in protihrupne ograje na obeh straneh (na strani HC in na drugi, zunanji strani) je treba oblikovati v skladu s sodobnimi principi oblikovanja (sodobni principi oblikovanja upoštevajo novejša tehnična znanja in strokovne pridobitve s področij gradnje, vzdrževanja, varstva okolja in narave ter drugih področij, ki se nanašajo na predmetne objekte in prostorske ureditve) ter v odvisnosti od urbane in krajinske podobe prostora tako, da se čim bolj vključijo v okolje.

Konstrukcije mostov, viaduktov, nadvozov in nadhodov so transparentne, konstrukcijski elementi pa vitki.

Pokriti vkop Škocjan in predor Šmarje se izvedeta s kvalitetno oblikovanimi portali iz avtohtonih materialov. Pogonska centrala za potrebe pokritega vkopa velikosti približno 7,00 x 16,00 m se zgradi ob odstavni niši na koncu desnega dela vkopa (na levi strani HC) in je vkopana v brežino. Pročelje se oblikuje skladno s portalnim objektom pokritega vkopa. Pogonski centrali predora Šmarje se zgradita velikosti približno 9,50 x 21 m. Plato za pogonsko centralo na vzhodnem portalu predora Šmarje je lociran tik pred vzhodnim portalom leve predorske cevi, plato za pogonsko centralo na zahodnem portalu predora Šmarje pa tik pred zahodnim portalom desne predorske cevi. Oblikujejo se skladno z oblikovanjem portalnega objekta predora. Fasade se obložijo s kamnito oblogo iz avtohtonih materialov. Portali in pogonske centrale pokritega vkopa in predora se lahko oblikujejo tudi drugače kot je določeno, če se za objekt izvede arhitekturni natečaj. Pri tem se kot izhodišče za oblikovanje upošteva, da zahodni portal predora Šmarje leži v neposredni bližini kulturne dediščine Srgaši – vas (EŠD 15230), oskrbna postaja Bandel pa v neposredni bližini kulturne krajine Sveti Peter – Kulturna krajina Sveti Peter–Padna–Nova vas (EŠD 28602).

Oporni in podporni zidovi se strukturirajo ali obložijo s kamnito oblogo iz avtohtonih materialov. Potrebno zavarovanje brežin vodotokov se izvede s kamnito oblogo iz avtohtonih materialov. Vkop pod naseljem Srgaši se uredi kot kulturne terase, ki so prekinjene na delih, kjer pobočje preseka strme grape. Kulturne terase se zasadijo v podobnem vzorcu in s podobnimi kulturnimi vrstami kot so zasajene obstoječe.

Varovalne in protihrupne ograje se locirajo tako, da ne poudarjajo cestnega telesa pri pogledih iz okolice. Protihrupne ograje, ki niso transparentne, se na zunanji strani izvedejo v nevtralnih sivo zelenih barvnih tonih (npr. temna olivno zelena barva RAL 6003). Ob naselju Šalara se protihrupna ograja zasadi razgibano in členjeno tako, da se doseže rahljanje toge linije ceste. Ob naselju Dragonja se protihrupna ograja izvede tako, da je zgornji del transparenten, zunanji rob ograje se zasadi.

Varnostne ograje so kovinske, izvedene v skladu s slovenskimi standardi. Izjemoma je dopustna izvedba iz betona, kadar so v kombinaciji s protihrupnimi ograjami ali ob podporah nadvozov.

Vsa cestna oprema ima enotno oblikovane elemente.

Oblikovanje reliefa mora upoštevati in se prilagoditi reliefnim značilnostim okoliškega prostora. Vkopne in nasipne brežine se zaokrožijo na stiku z raščnim terenom. Prostor med nasipom HC in brežino se zasuje z zemljo tako, da se umetno ustvarjena dolina med brežino in nasipom HC spremeni v ravno površino naklonjeno proti cesti. Do km 5+900 se izvede kvalitativen koncept zasaditve na točno določenih lokacijah, zasaditev se zgosti ob stanovanjskih stavbah, cestnih objektih in križanjih. Med km 5+900 in km 9+450, se večje površine nasipnih in vkopnih brežin zasadi z drevjem in grmovnicami, z namenom naravnejšega zaključevanja gozdnega roba, dodatne stabilizacije brežin in zmanjšanja njihove vidne izpostavljenosti. Od km 9+450 do km 15+800 se zasaditev izvede kot zaključevanje prekinjenih vegetacijskih elementov kulturne krajine, zakrivanje pogledov na stanovanjske objekte in oblikovanje novih krajinskih poudarkov v prostoru z zasaditvijo markantnejših vegetacijskih elementov ob cestnih

objektih in križanjih. Kjer HC poteka skozi gozd, se na položnejših daljših nasipih in vkopnih brežinah vzdolž gozdne preseke zasadijo večje površine skupin drevja in grmovnic.

Za zasaditev se uporabijo avtohtone, pretežno listnate drevnine s submediteranskimi lastnostmi. Dreves se ne sadi v koridorjih visokonapetostnih daljnovodov. Pri zasaditvah se upoštevajo poteki cevovodov in kablovodov javne gospodarske infrastrukture, polja preglednosti cest in cestnih priključkov.

Vse odseke obstoječih cest in poti oziroma drugih območij, ki po izvedbi prostorskih ureditev ostanejo brez funkcije, se uredi s poravnavo terena in skladno z rabo sosednjih zemljišč ali pa se jih zasadi oziroma rekultivira.

Lokacije viškov izkopa se uredijo na naslednji način:





- lokacija Škofije se oblikuje v razgiban, z blagimi nakloni oblikovan teren z nižjim izravnanim osrednjim delom. Del stene na vzhodnem robu območja se ohrani v obstoječem stanju, pod steno se teren terasasto oblikuje in intenzivno zasadi z drevesnimi vrstami ter oblikuje gozdni rob. Drugi robovi se v blagih naklonih navežejo na kote okoliškega terena ter zatravijo in pogozdijo;
- lokacija Sveti Anton se nadviša in oblikuje v položno razpotegnjeno ravnico. Nasutje se podaljša po brežini v približno 14,00 m visok nasip. Čelne brežine nasipov se utrdijo s kamnito peto. Območje se pogozdi;
- večje območje lokacije Baredi 1 se nasuje v višini do 4,00 m in oblikuje kot izravnana planota s položnimi nakloni na vse strani, na manjšem območju se material odloži po brežini navzdol in oblikuje izravnana, položna planota, ki omogoča vzpostavitev teras, z brežino speljano v obstoječ teren. Izteki brežin v obstoječ teren se izvedejo z nakloni do 1:2. Čelne brežine strmejših delov se v vznožju utrdijo s kamnito peto. Območji se uredita kot trajni nasad sadnih dreves (mandlji, slive, jabolane, oljke). Zatravi in zasadi z grmovnicami se le robna območja brežin, proti cesti in na nasutjih, ki so locirana v gozdnih in strmejših delih lokacije;
- območji lokacije Baredi 2 se v zgornjem delu oblikujeta kot izravnana planota s položnimi nakloni, na iztekih v teren pa v obliki višjega nasipa z nakloni čelnih brežin do 1:2. Predvidena višina nasutja severnega območja je do 15,00 m in južnega območja do 10,00 m. Brežine se izvedejo stopničeno s terasami, čelne brežine strmejših delov se v vznožju utrdijo s kamnito peto. Položnejši deli se namenijo kmetijski rabi, trajnim travnikom in vinogradom, robovi in strmejši deli brežin se pogozdijo in navežejo na obstoječo vegetacijo;
- lokacija Šared nasadi se oblikuje v zgornje široko izravnano terasasto pobočje in v spodnjo ožjo teraso, ki se postopoma izteče proti obstoječi cesti. Nasip se izvede v enakomernem sloju z blagim padcem za kontroliran odtok padavinske vode. Del izteka brežin proti cesti se zatravi in obsadi z grmovnimi živicami, druge površine se nameni trajnim nasadom vinogradov. Nasutje se izvede kot del redne obnove nasadov;
- lokacija Korte se oblikuje tako, da se vodotok Medljanščica ohranja v naravnem stanju. Na levem bregu Medljanščice se z nasutjem oblikujejo trije veliki izravnani kompleksi zemljišč, ki se postopno dvigujejo proti robu doline. Na desnem bregu Medljanščice se med potokom in izlivom hudournika izvedeta še dve nasutji. Robovi nasutij se navežejo na obstoječo brežino. Na večjem delu novih nasutij se vzpostavi kmetijska raba, nagnjene brežine se po robovih ob potoku mestoma ozelenijo z grmovno drevesnimi živicami, robni deli novih nasutij se z zasaditvijo gozdne vegetacije navežejo na obstoječe gozdne robove;
- na osrednji površini lokacije Sveti Peter se oblikujejo štiri široke izravnane terase, ki proti severu padajo do ohranjenega pasu vodotoka. Na zgornjih robovih se zasadi gozdni rob. Del zgornje terase se pogozdi, del se uredi kot travnik, nižje terase se namenijo kmetijski rabi. Brežine ob vodotoku se zatravijo. Površina severno od vodotoka se nadviša za približno 2,00 m do obstoječe ceste in nameni kmetijski rabi. Površina med grapama se oblikuje v gozdno brežino, višina nasutja je približno 6,00 m in se postopoma spušča proti strugi. Površina se pogozdi in naveže na obstoječi gozd, v spodnjem delu se oblikuje nov gozdni rob in del ob potoku zatravi;

- lokacija Pišine se oblikuje v tri terasasto oblikovane enote, ki ohranjajo videz odprte doline. Nasutje se proti jugu in osrednjemu delu spušča. Osrednji prostor se v celoti ponovno nameni kmetijski rabi, vinogradi, travniki, trajni nasadi na njivskih površinah, z ohranjeno strukturo poti in dostopov, na brežinah se zasadijo krajše živice in pasovi vegetacije. Robovi nasutja proti severu in vzhodu se navežejo na obstoječi teren, pogozdijo z gozdno vegetacijo in novo oblikovanim gozdnim robom, proti vodotoku se površine zatravijo in navežejo na ohranjen obvodni pas. Ob južnem robu območja se nasutja oblikujejo v mehko zaobljene brežine, padajoče proti obstoječemu odvodnemu jarku.

Arhitekturne rešitve za prostorske ureditve načrtovane s tem državnim prostorskim načrtom se določijo v načrtu arhitekture projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja., oblikovalske rešitve v zvezi s preoblikovanjem reliefa ter rešitve v zvezi z urejanjem in ozelenitvijo prostih površin v obcestnem prostoru se določijo v načrtu krajinske arhitekture. Oba načrta morata biti skladna z določili DPN.







2.1.2.7 Odstranitev objektov

Tabela 3: Obstoječi objekti predvideni za odstranitev na trasi HC

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
		stan. = stanovanjska stavba stan./posl. = stanovanjska/poslovna stavba gospod. = gospodarska stavba manjša = manjša ali odprta stavba nedef. = stavba nedefiniranega namena			zaradi obratovanja = objekt se nahaja na trasi državne ceste zaradi gradbenega posega = objekt se nahaja v neposredni bližini državne ceste in ga ni možno ustrezno zavarovati zaradi funkcionalnosti= objekt lahko funkcionira samo v kombinaciji z objektom, ki je predviden za rušenje	
1.1	0+630	stan. in pomožni	MO Koper Sermin 6	Bertoki 641/1	zaradi obratovanja	
1.2	0+630	pomožni	MO Koper	Bertoki 641/1	zaradi obratovanja	
2.1	0+920	stan. desna polovica dvojčka skupaj z garažo	MO Koper Sermin 5	Bertoki 655/2	zaradi obratovanja	
2.1.1	0+910	pomožni	MO Koper	Bertoki 654/1, 656/2	zaradi obratovanja	






Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
2.1.2	0+910	pomožni	MO Koper	Bertoki 656/2	zaradi obratovanja	
2.2	0+920	stan. leva polovica dvojčka	MO Koper Sermin 4	Bertoki 655/3	zaradi obratovanja	
2.2.1	0+930	pomožni	MO Koper	Bertoki 655/3, 656/2	zaradi obratovanja	
3	0+930	stan. in pomožni	MO Koper Sermin 3	Bertoki 655/4, 656/2, 5540/11	zaradi obratovanja	
4.1	0+945	pomožni	MO Koper	Bertoki 655/5, 656/7	zaradi obratovanja	
4.2	0+960	pomožni	MO Koper	Bertoki 656/7	zaradi obratovanja VGU	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
5.1	0+960	stan. in pomožni	MO Koper Sermin 2a	Bertoki 659/1	zaradi obratovanja	
5.2	0+960	stan.	MO Koper Sermin 2	Bertoki 659/2	zaradi obratovanja	
5.3	0+975	pomožni	MO Koper	Bertoki 659/1, 660/1	zaradi obratovanja	
5.4	0+985	pomožni garaža	MO Koper	Bertoki 660/1	zaradi obratovanja	
5.5	0+960	pomožni	MO Koper	Bertoki 660/1	zaradi obratovanja VGU	
6	1+040	pomožni	MO Koper	Bertoki 657/1	zaradi obratovanja	



Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
7	1+050	pomožni	MO Koper	Bertoki 661	zaradi obratovanja	
8	1+080	pomožni	MO Koper	Bertoki 684, 5552	zaradi obratovanja	
9	1+090	pomožni	MO Koper	Bertoki 685, 5552	zaradi obratovanja	
10.1	1+140	stan.	MO Koper Sermin 1	Bertoki 664/1	zaradi gradbenega posega hrup lokacist	
10.2	1+160	pomožni	MO Koper	Bertoki 664/1	zaradi obratovanja	
10.3	1+160	pomožni	MO Koper	Bertoki 664/1	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
11.1	2+490	pomožni	MO Koper	Bertoki 3630, 3632/1	zaradi obratovanja	
11.2	2+490	pomožni	MO Koper	Bertoki 3630	zaradi obratovanja	
12	2+540	pomožni	MO Koper	Bertoki 3623, 3638	zaradi obratovanja	
13	2+560	pomožni	MO Koper	Bertoki 3632/1	zaradi obratovanja	
14	2+590	pomožni	MO Koper	Bertoki 3623, 3653, 3638	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
15	2.660	pomožni	MO Koper	Bertoki 6327/1, 5540/9	zaradi obratovanja	
16	2+670	pomožni	MO Koper	Bertoki 3667	zaradi gradbenega posega	
17	2+670	pomožni	MO Koper	Bertoki 3667	zaradi gradbenega posega	
18	2+690	pomožni	MO Koper	Bertoki 3667	zaradi gradbenega posega	
19	2.+770	pomožni	MO Koper	Bertoki 3667	zaradi gradbenega posega	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
20	2+790	pomožni	MO Koper	Bertoki 3658/1, 3658/9,	zaradi gradbenega posega	
21	2+800	stan.	MO Koper Škocjanska pot 3	Bertoki 3658/2, 3658/5, 3658/6, 3658/7, 3658/8, 3658/10, 3658/11	zaradi gradbenega posega	
22	2+830	stan.	MO Koper Škocjanska pot 1	Bertoki 3658/2, 3668	zaradi gradbenega posega	
23	2+850	pomožni	MO Koper	Bertoki 3841	zaradi gradbenega posega	
24	2+850	pomožni	MO Koper	Bertoki 3839	zaradi gradbenega posega	






Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
25	2+990	pomožni	MO Koper	Bertoki 3684	zaradi obratovanja	
26.1	3+220	stan.	MO Koper Tribanska cesta 9	Bertoki 3968/1, 3968/3	zaradi gradbenega posega	
26.2	3+220	pomožni nadstrešnica	MO Koper Tribanska cesta 9	Bertoki 3968/1	zaradi gradbenega posega	
27	3+310	stan.	MO Koper Tribanska cesta 11	Bertoki 3969, 3970/2	zaradi gradbenega posega	
28	3+650	pomožni	MO Koper	Semedela 6412/3, 6492/5	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
29	3+650	pomožni	MO Koper	Semedela 6412/1, 6412/3, 6492/5	zaradi obratovanja	
30	3+680	pomožni	MO Koper	Semedela 6412/1, 6412/3, 6412/116	zaradi obratovanja	
31	3+685	pomožni	MO Koper	Semedela 6412/1, 6412/116	zaradi obratovanja	
32	3+890	pomožni	MO Koper	Semedela 6409/84	zaradi obratovanja	
33	4+150	pomožni	MO Koper	Semedela 6399/4	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
34.1	4+220	pomožni	MO Koper	Semedela 6401/1	zaradi obratovanja BS Šalara	
34.2	4+220	pomožni	MO Koper	Semedela 6401/1	zaradi obratovanja BS Šalara	
35	4+220	pomožni	MO Koper	Semedela 6400/1	zaradi obratovanja BS Šalara	
36	4+230	pomožni	MO Koper	Semedela 6399/1	zaradi obratovanja BS Šalara	
37.1	4+270	pomožni	MO Koper	Semedela 6399/2	zaradi obratovanja BS Šalara	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
37.2	4+275	pomožni	MO Koper	Semedela 6399/2	zaradi obratovanja BS Šalara	
38.1	4+285	pomožni	MO Koper	Semedela 6390/3	zaradi obratovanja BS Šalara	
38.2	4+290	pomožni	MO Koper	Semedela 6390/3	zaradi obratovanja BS Šalara	
38.3	4+400	pomožni	MO koper	Semedela 6390/3	zaradi obratovanja BS Šalara	
39	4+315	pomožni	MO Koper	Semedela 6402/1	zaradi obratovanja BS Šalara	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
40.1	4+330	stan.	MO koper	Semedela 6391/2, 6392	zaradi obratovanja BS Šalara	
40.2	4+340	pomožni	MO koper	Semedela 6391/1, 6391/2, 6392	zaradi obratovanja BS Šalara	
41.1	4+420	pomožni	MO Koper	Semedela 6390/5	zaradi obratovanja BS Šalara	
41.2	4+420	pomožni	MO Koper	Semedela 6390/5	zaradi obratovanja BS Šalara	
41.3	4+410	pomožni	MO Koper	Semedela 6390/5	zaradi obratovanja BS Šalara	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
42	4+325	pomožni	MO Koper	Semedela 6389/1, 6389/2	zaradi obratovanja BS Šalara	
43.1	4+440	pomožni	MO Koper	Semedela 6389/2	zaradi obratovanja	
43.2	4+445	pomožni	MO Koper	Semedela 6389/2	zaradi obratovanja	
43.3	4+400	pomožni rastlinjak	MO Koper	Semedela 6389/2	zaradi obratovanja BS Šalara	
44	4+450	pomožni	MO Koper	Semedela 6389/1	zaradi obratovanja BS Šalara	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
45	4+440	pomožni	MO Koper	Semedela 6357/6	zaradi obratovanja BS Šalara	
46	4+470	pomožni	MO Koper	Semedela 6357/7	zaradi obratovanja BS Šalara	
47	4+540	pomožni	MO Koper	Semedela 6358	zaradi obratovanja	
48	4+540	pomožni	MO Koper	Semedela 6359/2, 6358	zaradi obratovanja	
49.1	4+620	stan.	MO Koper Bošamarin 5a	Semedela 6361/2, 6360/2	zaradi gradnje	
49.2	4+620	poslovni	MO Koper	Semedela 6361/2, 6360/2	zaradi gradnje	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
49.3	4+620	pomožni	MO Koper	Semedela 6360/3	zaradi gradnje	
50	4+660	pomožni	MO Koper	Semedela 6361/1, 6362/1	zaradi obratovanja	
51.1	4+760	stan.	MO Koper Bošamarina 6b	Semedela 6354	zaradi obratovanja	
51.2	4+750	pomožni	MO Koper Bošamarina 6b	Semedela 6354	zaradi obratovanja	
52.1	4+730	pomožni	MO Koper	Semedela 2020	zaradi obratovanja	
52.2	4+730	pomožni	MO Koper	Semedela 2020	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
53	4+790	pomožni	MO Koper	Semedela 4632	zaradi obratovanja	
54	4+810	pomožni	MO Koper	Semedela 2975, 4632	zaradi obratovanja	
55	4+820	pomožni	MO Koper	Semedela 2975	zaradi obratovanja	
56	4+830	pomožni	MO Koper	Semedela 2977, 4632	zaradi obratovanja	
57.1	4+800	stan.	MO Koper Bošamarin 6	Semedela 2974/2	zaradi obratovanja	
57.2	4+800	pomožni	MO Koper	Semedela 2974/2	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
58.1	4+940	pomožni	MO Koper	Semedela 2979, 4632	zaradi obratovanja	
58.2	4+940	pomožni	MO Koper	Semedela 2979	zaradi obratovanja	
58.3	4+940	pomožni	MO Koper	Semedela 4632	zaradi obratovanja	
59	4+940	pomožni	MO Koper	Semedela 1783/3, 1784	zaradi obratovanja	
60	4+980	pomožni	MO Koper	Semedela 1768	zaradi obratovanja prikluček šalara	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
61	5+040	pomožni	MO Koper	Semedela 2980/2	zaradi obratovanja	
62	5+170	pomožni	MO Koper	Semedela 1779	zaradi obratovanja	
63.1	5+180	stan.	MO Koper Šalara BŠ	Semedela 1772, 1773, 1779	zaradi obratovanja	
63.2	5+180	pomožni.	MO Koper	Semedela 1773, 1774	zaradi obratovanja	
63.3	5+180	pomožni	MO Koper	Semedela 1773	zaradi obratovanja	
64	5+410	pomožni	MO Koper	Semedela 2990/1	zaradi obratovanja	






Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
65	5+420	pomožni	MO Koper	Semedela 2991/1	zaradi obratovanja	
66	5+453	steber daljnovoda	MO Koper	Semedela 2991/2	zaradi obratovanja	
67.1	5+740	stan.	MO Koper Šalara 26B	Semedela 3015/3, 3014	zaradi obratovanja hrup	
67.2	5+740	pomožni	MO Koper	Semedela 3015/1, 3015/2, 3015/3	zaradi obratovanja hrup	
68	5+785	pomožni	MO Koper	Semedela 3015/1	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
69	5+785	pomožni	MO Koper	Semedela 3009/1, 4603	zaradi obratovanja	
70	5+800	pomožni	MO Koper	Semedela 3128	zaradi obratovanja	
71.1	5+910	pomožni	MO Koper	Semedela 3137/2	zaradi obratovanja	
71.2	5+920	stan.	MO Koper Šalara 32	Semedela 3136/1, 3136/2, 3137/1, 3137/2	zaradi obratovanja	
71.3	5+940	pomožni	MO Koper	Semedela 3137/1	zaradi obratovanja	
71.4	5+960	pomožni	MO Koper	Semedela 3137/1	zaradi obratovanja	







Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
72	6+030	pomožni	MO Koper	Semedela 3137/1	zaradi obratovanja	
73	6+030	pomožni	MO Koper	Semedela 3137/1, 3139, 3173	zaradi obratovanja	
74	6+040	pomožni	MO Koper	Semedela 3173	zaradi obratovanja	
75	6+070	pomožni	MO Koper	Semedela 3172, 3173	zaradi obratovanja	
76	6+220	pomožni	MO Koper	Semedela 3165	zaradi obratovanja	
77	6+220	pomožni	MO Koper	Semedela 4602/49	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
78	6+260	pomožni	MO Koper	Semedela 3166/2	zaradi obratovanja	
79	6+300	pomožni	MO Koper	Semedela 3167	zaradi obratovanja	
80	6+320	pomožni	MO Koper	Semedela 3167	zaradi obratovanja	
81	6+340	pomožni	MO Koper	Semedela 3167	zaradi obratovanja	
82	6+355	pomožni	MO Koper	Semedela 3167	zaradi obratovanja	
83	6+420	pomožni	MO Koper	Semedela 3586	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
84	6+415	pomožni	MO Koper	Semedela 3170	zaradi obratovanja	
85	6+440	pomožni	MO Koper	Semedela 3170	zaradi obratovanja	
86	6+440	pomožni	MO Koper	Semedela 3170	zaradi obratovanja	
87	6+490	pomožni	MO Koper	Semedela 3577	zaradi obratovanja	
88	6+545	pomožni	MO Koper	Semedela 3583	zaradi obratovanja	
89	6+560	pomožni	MO Koper	Semedela 3580	zaradi obratovanja	







Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
90.1	6+660	pomožni	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	
90.2	6+680	pomožni	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	
90.3	6+680	pomožni	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	
90.4	6+690	pomožni	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	
90.5	6+680	pomožni	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	







Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
90.6	6+750	pomožni	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	
90.7	6+760	pomožni	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	
91.1	6+720	stan.	MO Koper Šalara 36	Semedela 3608, 3609, 4604/5	zaradi obratovanja	
91.2	6+760	pomožni	MO Koper	Semedela 3608, 4604/5	zaradi obratovanja	
91.3	6+770	pomožni	MO Koper	Semedela 3609	zaradi obratovanja	
91.4	6+720	stan.	MO Koper	Semedela 3550	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
92	6+860	pomožni	MO Koper	Semedela 3620/1	zaradi obratovanja	
93	6+890	pomožni	MO Koper	Semedela 3620/1	zaradi obratovanja	
94.1	6+920	stan.	MO Koper Šalara 33a	Semedela 3620/1, 3621/1, 3621/2, 3623/1	zaradi obratovanja	
94.2	6+920	pomožni.	MO Koper	Semedela 3623/2, 3623/1	zaradi obratovanja	
94.3	6+920	pomožni.	MO Koper	Semedela 3623/2	zaradi obratovanja	
95	7+040	pomožni	MO Koper	Semedela 3620/2, 4602/49	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
96	7+150	stan.	MO Koper Brez naslova	Semedela 3485, 4602/49	zaradi obratovanja	
97	7+150	pomožni.	MO Koper	Semedela 111/21323, 1324/1	zaradi obratovanja	
98	7+160	pomožni	MO Koper	Šmarje 111/1,	zaradi obratovanja	
100.1	10+240	stan.	MO Koper Grintovec 38	Šmarje 2653	zaradi obratovanja	
100.2	10+250	pomožni	MO Koper	Šmarje 2653	zaradi obratovanja	
100.3	10+250	pomožni	MO Koper	Šmarje 2653, 2654	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
100.4	10+250	pomožni	MO Koper	Šmarje 2653, 2654	zaradi obratovanja	
101	10+940	pomožni	MO Koper	Cetore 4155/1,4156	zaradi obratovanja	
102	11+120	pomožni	Piran	Nova vas 172, 174	zaradi obratovanja	
103	11+920	pomožni	Piran	Nova vas 2606, 2607	zaradi obratovanja	
104	11+930	pomožni	Piran	Nova vas 2632	zaradi obratovanja	
105.1	12+000	pomožni	Piran	Nova vas 2634	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
105.2	12+000	pomožni	Piran	Nova vas 2634, 3708	zaradi obratovanja	
106	12+090	pomožni	Piran	Nova vas 2636	zaradi obratovanja	
107	12+420	pomožni	Piran	Nova vas 2919	zaradi obratovanja	
108	12+610	pomožni	Piran	Nova vas 2930	zaradi obratovanja	
109.1	12+640	pomožni	Piran	Nova vas 2932	zaradi obratovanja	
109.2	12.630	pomožni	Piran	Nova vas 2932	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
110.1	12+920	pomožni	Piran	Nova vas 3051	zaradi obratovanja	
110.2	12+970	pomožni	Piran	Nova vas 3051	zaradi obratovanja	
111	13+030	pomožni	Piran	Nova vas 3042	zaradi obratovanja	
112	13+130	pomožni	Piran	Nova vas 3045, 3046	zaradi obratovanja	
113	13+170	pomožni	Piran	Nova vas 3046, 3047	zaradi obratovanja	
114.1.	13+210	pomožni stan.??	Piran	Raven 477, 478/1	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
114.2	13+200	pomožni	Piran	Raven 476, 477	zaradi obratovanja	
115.1	13+240	stan. trojček	Piran Dragonja 35	Raven 478/1, 478/2	zaradi obratovanja	
115.1.1	13+230	pomožni	Piran	Raven 478/1, 479/3	zaradi obratovanja	
115.2	13+240	stan. trojček	Piran Dragonja 36	Raven 479/2	zaradi obratovanja	
115.2.1	13+250	pomožni	Piran	Raven 479/1, 479/2	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
115.3	13+260	stan. trojček	Piran Dragonja 37	Raven 479/1	zaradi obratovanja	
115.3.1	13+260	pomožni	Piran	Raven 479/1	zaradi obratovanja	
115.3.2	13+260	pomožni	Piran	Raven 479/1	zaradi obratovanja	
115.3.3	13+270	pomožni	Piran	Raven 479/1, 480/1	zaradi obratovanja	
116	13+910	pomožni	Piran	Raven 521	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
117	14+150	pomožni	Piran	Raven 1745	zaradi obratovanja	
118	14+420	pomožni	Pitan	Raven 1757, 3113/12	zaradi obratovanja	
119.1	14+830	stan.	Piran Dragonja 41	Raven 1884/3, 1885/1	zaradi obratovanja	
119.2	14+840	pomožni	Piran	Raven 1884/3	zaradi obratovanja	
119.3	14+860	stan.	Piran Dragonja 41	Raven 1884/3	zaradi obratovanja	
120	14+960	posl.	Piran	Raven 1887/1, 1885/1	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
121	14+990	gostinski	Piran	Raven 1885/1	zaradi obratovanja	
122	15+010	skladišni	Piran	Raven 1887/1	zaradi obratovanja	
123.1	15+380	stan.	Piran Dragonja 44	Raven 1954/2	zaradi obratovanja	
123.2	15+380	pomožni	Piran	Raven 1954/2, 1956/1	zaradi obratovanja	
124.1	15+410	stan.	Piran Dragonja 45	Raven 2172/3	zaradi obratovanja	
124.2	15+400	pomožni	Piran	Raven 2107/1, 2170/2, 2171/1, 3104/5	zaradi obratovanja	

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
124.3	15+410	pomožni	Piran	Raven 2172/1, 2172/3	zaradi obratovanja	
124.4	15+420	pomožni	Piran	Raven 2172/1	zaradi obratovanja	
125	15+440	stan.	Piran Dragonja 51	Raven 2179/3	zaradi obratovanja	
126	15+490	pomožni	Piran	Raven 2177/4, 2178/1, 2179/3	zaradi obratovanja	

Tabela 4: *Obstoječi objekti predvideni za odstranitev na lokaciji Škofije*



Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
		stan. = stanovanjska stavba stan./posl. = stanovanjska/poslovna stavba gospod. = gospodarska stavba manjša = manjša ali odprta stavba nedef. = stavba nedefiniranega namena			zaradi obratovanja = objekt se nahaja na trasi državne ceste zaradi gradbenega posega = objekt se nahaja v neposredni bližini državne ceste in ga ni možno ustrezno zavarovati zaradi funkcionalnosti= objekt lahko funkcionira samo v kombinaciji z objektom, ki je predviden za rušenje	
127	zasutje Škofije	pomožni	MO Koper	Hribi 120/2, 1877, 103/3	zaradi obratovanja	
128	zasutje Škofije	pomožni	MO Koper	Hribi 103/4	zaradi obratovanja	

Tabela 5: *Obstoječi objekti predvideni za odstranitev na lokaciji Baredi 2*

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
		stan. = stanovanjska stavba stan./posl. = stanovanjska/poslovna stavba gospod. = gospodarska stavba manjša = manjša ali odprta stavba nedef. = stavba nedefiniranega namena			zaradi obratovanja = objekt se nahaja na trasi državne ceste zaradi gradbenega posega = objekt se nahaja v neposredni bližini državne ceste in ga ni možno ustrezno zavarovati zaradi funkcionalnosti= objekt lahko funkcionira samo v kombinaciji z objektom, ki je predviden za rušenje	
129	zasutje Baredi 2	pomožni	Izola	Cetore 1803, 1805, 1806	zaradi obratovanja	


Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
130	zasutje Baredi 2	pomožni	Izola	Cetore 1969/1, 1977/1	zaradi obratovanja	

Tabela 6: *Obstoječi objekti predvideni za odstranitev na lokaciji Korte*

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
	stan. = stanovanjska stavba stan./posl. = stanovanjska/poslovna stavba gospod. = gospodarska stavba manjša = manjša ali odprta stavba nedef. = stavba nedefiniranega namena			zaradi obratovanja = objekt se nahaja na trasi državne ceste zaradi gradbenega posega = objekt se nahaja v neposredni bližini državne ceste in ga ni možno ustrezno zavarovati zaradi funkcionalnosti= objekt lahko funkcionira samo v kombinaciji z objektom, ki je predviden za rušenje		
131	zasutje Korte	pomožni	Izola	Dvori nad Izolo 178, 2812	zaradi obratovanja	
132	zasutje Korte	lovska preža	Izola	Dvori nad Izolo 178	zaradi obratovanja	

Tabela 7: *Obstoječi objekti predvideni za odstranitev na lokaciji Sv. Peter*










Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
stan. = stanovanjska stavba stan./posl. = stanovanjska/poslovna stavba gospod. = gospodarska stavba manjša = manjša ali odprta stavba nedef. = stavba nedefiniranega namena			zaradi obratovanja = objekt se nahaja na trasi državne ceste zaradi gradbenega posega = objekt se nahaja v neposredni bližini državne ceste in ga ni možno ustrezno zavarovati zaradi funkcionalnosti= objekt lahko funkcioniira samo v kombinaciji z objektom, ki je predviden za rušenje			
133	zasutje Sv. Peter	pomožni	Piran	Raven 605/1, 615	zaradi obratovanja	
134	zasutje Sv. Peter	pomožni	Piran	Raven 560	zaradi obratovanja	
135	zasutje Sv. Peter	pomožni	Piran	Raven 558	zaradi obratovanja	

Tabela 8: Obstoječi objekti predvideni za odstranitev na lokaciji Pišine

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
		stan. = stanovanjska stavba stan./posl. = stanovanjska/poslovna stavba gospod. = gospodarska stavba manjša = manjša ali odprta stavba nedef. = stavba nedefiniranega namena				zaradi obratovanja = objekt se nahaja na trasi državne ceste zaradi gradbenega posega = objekt se nahaja v neposredni bližini državne ceste in ga ni možno ustrezno zavarovati zaradi funkcionalnosti= objekt lahko funkcionira samo v kombinaciji z objektom, ki je predviden za rušenje
136	zasutje Pišine	pomožni	Piran	Raven 81/1	zaradi obratovanja	
137	zasutje Pišine	pomožni	Piran	Raven 81/1	zaradi obratovanja	
138	zasutje Pišine	pomožni	Piran	Raven 85	zaradi obratovanja	
139	zasutje Pišine	pomožni	Piran	Raven 85	zaradi obratovanja	
140	zasutje Pišine	pomožni	Piran	Raven 72	zaradi obratovanja	ni dostopen-zagrajen z ograjo

Objekt	Stacio- naža (km)	Vrsta objekta (opis)	Občina, naslov	k.o. in parc. št. zemljišča	Razlog rušitve	Slika
141	zasutje Pišine	lovska preža	Piran	Raven 76, 77, 78	zaradi obratovanja	
142	zasutje Pišine	lovska preža	Piran	Raven 77	zaradi obratovanja	

2.1.3 Ureditev pripadajoče in prilagoditev obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij

Za potrebe funkcioniranja načrtovanih prostorskih ureditev se uredi, poleg sistema odvodnjavanja padavinskih in zalednih vod s HC, ki je opisan v poglavju 2.1.2.1.11 Odvajanje padavinskih in zalednih voda, tudi:

- sistem odvodnjavanja padavinskih, odpadnih in zalednih vod s spremljajočih objektov (oskrbne postaje in avtocestna baza) in sistem odvajanja padavinskih vod z lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla,
- vodovodno omrežje za napajanje spremljajočih objektov in vodohrana za predor Šmarje,
- elektroenergetska infrastruktura za napajanje predorov, vodohrana, javne razsvetljave in spremljajočih objektov,
- javna razsvetljava,
- telekomunikacijski vod za potrebe vodohrana in spremljajočih objektov ter
- klic v sili na HC.

Izvedejo se zaščite in prestavitve oziroma prilagoditve načrtovanim prostorskim ureditvam vodov naslednjih infrastrukturnih omrežij: omrežja odvajanja komunalnih odpadnih vod, vodovodnega omrežja, visokonapetostnega, srednjenapetostnega in nizkonapetostnega elektroenergetskega omrežja in elektronsko komunikacijskega omrežja.

Območje prečka tudi plinovod M6 Ajdovščina Lucija, za katerega je že bil sprejet DPN (Uredba o DPN za prenosni plinovod M6 Ajdovščina–Lucija (Uradni list RS, št. 88/12)). Na viaduktu Stara Šalara se izvede zaščita za preprečevanje padcev vozil na plinovod.

Prostorske ureditve tangirajo obstoječe hidromelioracijske sisteme, ki se sanirajo v enako ali boljše stanje.

2.1.4 Pogoji celostnega ohranjanja kulturne dediščine, ohranjanja narave, varstva okolja in naravnih dobrin, upravljanja voda, varovanja zdravja ljudi, obrambe države ter varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami

2.1.4.1 Splošno

Pogoji za celostno ohranjanja kulturne dediščine, ohranjanja narave, varstva okolja in naravnih dobrin, upravljanja voda, varovanja zdravja ljudi so večinoma povzeti iz naloge: Strokovne podlage za varstvo okolja za potrebe izdelave DPN za HC Koper – Dragonja - Usmeritve za DPN (Aquarius d.o.o., št. naloge 1302-13 SP, junij 2016). Večina omilitvenih ukrepov se nanaša na čas gradnje in tudi na fazo načrtovanja, v manjši meri na fazo obratovanja. Omilitveni ukrepi so določeni za ohranjanje kulturne dediščine (varovanje enot kulturne dediščine na območju DPN ali tik ob njem), ohranjanje narave, varstvo kmetijskih zemljišč, urejanje gozda, varstvo tal, varstvo voda, varstvo zraka, varstvo pred hrupom in vibracijami.

Prostorski izvedbeni pogoji za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami se nanašajo na: gradnjo hidrantnega omrežja na oskrbni postaji Šalara, gradnjo požarnega črpališča z akumulacijo in hidrantnega omrežja za oskrbno postajo Bandel in gradnjo vodohrana za zagotavljanja požarne varnosti v predoru Šmarje ter zaščito pred razlitjem nevarnih snovi; pogoji za obrambo države pa na dodatne kapacitete v kabelski kanalizaciji za klic v sili za potrebe obrambe.

2.1.4.2 Ureditve za ohranjanje kulturne dediščine

EŠD 28579 Spodnje Škofije – Trasa železnice Trst – Poreč - Rekonstrukcija priključka Bertoki se izvede na način, da se ponovno vzpostavi kontinuiteta trase opuščene ozkotirne železnice od Škofij do Bertokov.

EŠD 27213 Škocjan pri Kopru – Kmetijska šola: dostop do območja se uredi preko deviacije 2a. Ob južno stran deviacije 1-1 lokalne ceste LC 177330 (Istrska cesta) se postavi podporni zid, ki omogoča razširitev platoja pred stavbo Kmetijske šole. Ohrani se krožna pot pred stavbo, med deviacijo 1-2a in podpornim zidom pa se oblikuje parkovna ureditev in v delu parkirišče. Protihrupno se območje ščiti s transparentno protihrupno ograjo.

EŠD 28211 Škocjan pri Kopru - Spominsko obeležje sedmim partizanom se prestavi na dvorišče kmetijske šole ali na parkovno površino, na primerno lokacijo in ustrezno uredi tako, da je možen dostop, ki ne bo oviran s parkiranimi avtomobili.

2.1.4.3 Ureditve za ohranjanja narave

Na stecinah se uredijo prehodi za divjad, široki najmanj 40 m, ki so protisvetlobno in protihrupno zaščiteni, in sicer 2 nadhoda za divjad: v km 11+060 nad HC in deviacijo 1-18, v km 13+650 nad HC in deviacijo 1-24 in pod viaduktom »Bašamarin I« in »Bašamarin II».

Poseben podhod za dvoživke se uredi v km 14+600, širina podhoda je najmanj 2,60 m. Obojestransko v dolžini 200,00 m se na vsako stran prehoda na spodnjem delu varovalne ograje namesti usmerjevalna ograja za dvoživke. Na ostalem območju DPN se ustrezno dimenzionira prepuste za vodotoke in sicer: svetla površina prepusta mora biti najmanj 1/10 dolžine prepusta (npr. če je prepust dolg 20 m mora biti površina prepusta najmanj 2 m², v primeru, da je dolžina prepusta 40,00 m pa mora biti površina najmanj 4 m²), prepuste je potrebno opremiti z dodatno suho poličko za prehod manjših sesalcev. V kolikor se bo v času obratovanja HC izkazalo, da prihaja do povozov večjega števila dvoživk, se predvidijo dodatne usmerjevalne ograje.

2.1.4.4 Hrup

Obravnavano vplivno območje HC Koper-Dragonja poteka v prvi polovici trase preko Mestne občine Koper in v drugi preko občine Piran. V srednjem delu bodoča trasa HC tangira rob občine Izola.

Obravnavani odsek HC Koper-Dragonja je skladno s 3. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa nov infrastrukturni vir hrupa in se vrednoti glede na mejne ravni v skladu s 4. točko 9. člena po Uredbi mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju (Ur. list RS št. 105/05). Na osnovi namenske rabe površin prostora tangiranih občin ter na podlagi Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. list RS št. 105/05), upoštevajoč 4. člen, sodi območje ob obravnavanem odseku HC v III. in delno tudi v IV. območje varstva pred hrupom.

- *III. stopnja varstva pred hrupom:* Trgovsko-poslovno-stanovanjsko območje (mešano območje), splošne stanovanjske površine in stanovanjske površine s kmetijskimi gospodarstvi ter javno središče, kjer se opravljajo upravne, trgovske storitve ali gostinske dejavnosti ter površine za rekreacijo in šport, parki in pokopališča.
- *IV. stopnja varstva pred hrupom:* Nakupovalna središča, industrija, območje z objekti za kmetijsko proizvodnjo in kmetijska zemljišča.

Obremenitev s hrupom je bila izračunana v 190 imisijskih točkah. V zunanjem okolju je bilo postavljenih 32 imisijskih točk in 158 na stanovanjskih objektih. Imisijske točke so bile določene na izbranih objektih obravnavanega območja. Imisijske točke na objektih so izbrane na višini 2,0 m od tal (prtljičje) in v višjih etažah.

Predlagani protihrupni ukrepi so dimenzionirani na ocenjene nivoje hrupa prometa odseka HC Koper-Dragonja in ostalih obravnavanih cest za leto 2024 v odvisnosti od obstoječe zazidave ter mejne ravni za vir hrupa za III. in IV. stopnjo zaščite pred hrupom za večerni čas.

Pri določanju potrebne protihrupne zaščite je v napovedi za leto 2024 določena kombinacija aktivne in pasivne zaščite. V primeru, če ni možno zaradi konfiguracije terena in gabarita stanovanjskega objekta izvesti ustrezne protihrupne ograje, je predvidena tudi pasivna zaščita stanovanjskega objekta. Pasivna zaščita pomeni preveritev izolativnosti fasadnih elementov in eventualno zvišanje izolativnosti fasadnih elementov, če so presežene mejne ravni hrupa. Posebno je potrebno opozoriti, da je bila upoštevana absorpcijska prevleka za ustje portala predorov v dolžini trikratnega premera v skladu z navodili iz PVO in predlagana vgraditev »tihih dilatacij« na mostovih.

Pri določanju potrebnih višin protihrupnih ukrepov je upoštevana emisija hrupa, defleksija hrupa, odmik ukrepa od emisije, oddaljenost ukrepa od objektov, ki se ščitijo, konfiguracija terena ter višina 2 m do katere se aktivno ščiti.

Dolžine protihrupnih ukrepov so določene na osnovi izračuna dolžine, ki je potrebna, da se doseže predpisani nivo hrupa na robnem delu stanovanjskega naselja ali razpršene poselitve, ki se ščiti.

Pred hrupom prometa odseka HC Koper-Dragonja bo za zaščito bivalnega okolja stanovanjskih površin potrebno postaviti protihrupno zaščito v dolžini 6.740,0 m, višine od 0,00-4,50 m.

Izvedejo se neabsorpcijske (v nadaljnjem besedilu: PO), absorpcijske (v nadaljnjem besedilu: APO), obojestransko absorpcijske (v nadaljnjem besedilu: OAPO), absorpcijske z zunanje strani (v nadaljnjem besedilu: ZAPO) in transparentne (v nadaljnjem besedilu: TPO) protihrupne ograje ter protihrupni nasipi (v nadaljnjem besedilu: PN):

- ZAPO1 – višine 2,50 m, med km 0-018 in km 0+200,
- PO2 – višine od 3,00 m do 4,00 m, med km 0+199 in km 0+419,
- ZAPO3+APO3 – kombinacija protihrupnih ograj višine od 2,50 m do 3,00 m, med km 0+400 in km 0+800,
- PO4 (nadvišanje obstoječe)+APO4 – kombinacija protihrupnih ograj višine 3,50 m, med km 0+909 in km 1+084,

- PN5 – višine 2,50 m, med km 1+259 in km 1+581,
- PN6 – višine 3,00 m, med km 1+818 in km 1+962,
- PN7 – višine 3,00 m, med km 0+175 in km 0+247 deviacije 1-1,
- PN8a – višine 3,00 m, med km 0+259 in km 0+380 deviacije 1-1,
- TPO8b – višine 2,00 m, med km 0+366 in km 0+475 deviacije 1-1,
- PN8c – višine 3,00 m, med km 0+459 in km 0+509 deviacije 1-1,
- OAPO9+TPO9+OAPO9 – kombinacija protihrupnih ograj višine 3,00 m, med km 2+141 in km 2+520,
- APO10 – višine 3,00 m, med km 0+638 in km 0+848 deviacije 1-1,
- OAPO11 – višine 3,00 m, med km 2+504 in km 2+610,
- PN12a – višine od 0,00 m do 3,60 m, med km 3+040 in km 3+146,
- PO12 – višine 2,00 m, med km 3+640 in km 3+860,
- APO13 – višine 2,5 m, med km 4+402 in km 4+700,
- OAPO13a – višine 2,50 m, med km 0-054 in km 0+033 deviacije 1-10,
- PN13b – višine 3,00 m, med km 0+026 in km 0+134 deviacije 1-10,
- APO13c – višine 2,50 m, med km 0-029 in km 0+100 deviacije 1-10,
- APO14 – višine 2,5 m, med km 4+560 in km 4+880,
- PO14a – višine 2,0 m, med km 0+490 in km 0+558 deviacije 1-10,
- PO14b – višine 2,0 m, med km 0+566 in km 0+638 deviacije 1-10,
- PN16 – višine med 0,00 m in 4,50 m, med km 5+493 in km 4+640,
- APO17 – višine 2,00 m, med km 5+460 in km 5+960,
- OAPO18 – višine 2,50 m, med km 10+600 in km 10+800,
- ZAPO19 – višine 2,00 m, med km 12+040 in km 12+420,
- ZAPO20 – višine med 2,50 m in 4,00 m, med km 13+010 in km 13+550,
- ZAPO21+PO21 – kombinacija protihrupnih ograj višine med 2,50 m in 3,50 m, med km 15+200 in km 15+760.

Legra protihrupnih ograj in nasipov je razvidna iz grafičnega dela državnega prostorskega načrta.

Obseg pasivnih ukrepov je potrebno določiti v projektu PGD, PZI pasivne protihrupne zaščite. Potrebna zvočna izoliranost fasadnih elementov se izvede v skladu s Pravilnikom o zvočni zaščiti stavb (Ur. l. RS, št. 14/99), določa po DIN 41009.

V času gradnje se uporabljajo delovne naprave in stroji, ki so izdelani v skladu s predpisi, ki urejajo področje emisijskih norm za hrup gradbenih strojev, ki se uporabljajo na prostem.

Vgradi se absorpcijska obrabna plast vozišča na celotni HC in na novih navezavah, tihe diletacije na cestnih objektih in absorpcijska obloga portalov pokritega vkopa Škocjan.

2.2 Kronologija postopka

Faza: odločanje o pripravi načrta

Postopek priprave in sprejemanja DPN se je pričel še na podlagi takrat veljavnega Zakona o urejanju prostora (ZUreP-1).

Priprava državnega prostorskega načrta se je pričela na osnovi pobude, ki jo je podal minister za promet z dopisom št. 2644-38/2001/16-0403 z dne 21. aprila 2004. Pobuda je dokumentirana s priložo Študija variant cestne povezave HC-Koper – MP Dragonja (izdelal Investbiro Koper d.d., št. projekta 2000 – 18/1) in grafično priložo s prikazom pregledne situacije predlagane variante V2a (merilo 1:25000, izdelal PS Prostor, november 2003).

Minister za okolje in prostor je v soglasju z ministrom za promet sprejel Program priprave državnega lokacijskega načrta za hitro cesto na odseku Koper – Dragonja (Ur. l. RS, št. 79/2004, 80/2005 in 2/2006).

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor je na podlagi 29. člena ZUreP-1 nosilce urejanja prostora, ki so navedeni v programu priprave z vlogo (št. 352-21-5/2004, dne 12.08.2004) pozvalo, da izdajo smernice za načrtovanje predvidene prostorske ureditve. V fazi izdelave analize ranljivosti prostora je bilo ugotovljeno, da ena od predlaganih variant poteka preko občine Izola. Na podlagi naknadne ugotovitve je MOP, Direktorat za prostor, z dopisom št. 352-08-42/2005, dne 17.02.2006, zaprosil za smernice tudi Občino Izola, ki je smernice posredovala 17.03.2006. Na podlagi naknadno pridobljenega izrisa enot KD je bilo ugotovljeno, da ena od variant tangira evidentirano dediščino Škocjan pri Kopru – Kmetijska šola – Rkd-08-05-00035. Na podlagi te ugotovitve je bil ZVKD zaprosen za podrobnejše smernice glede poseganja trase HC na območje evidentirane kulturne dediščine. ZVKD je dopolnitev smernic posredoval v juniju 2006.

Faza: študija variant s predlogom najustreznejše variante

Z upoštevanjem smernic nosilcev urejanja prostora je bila kot prva faza državnega prostorskega načrta izdelana študija variant s predlogom najustreznejše variante (izdelovalec PS Prostor d.o.o., št. U/041-2006, junij 2007). Na podlagi zaključkov študije variant je izoblikovan predlog najustreznejše variantne rešitve. Študija variant je bila skupaj z okoljskim poročilom in predlogom najustreznejše variante javno predstavljena na Ministrstvu za okolje in prostor, v Mestni občini Koper, Občini Izola in Občini Piran. Podane pripombe in predlogi so bili strokovno preučeni. Na podlagi dodatnih preveritev in preučitev so bila v sodelovanju vseh pripravljavcev strokovnih podlag in pristojnih ministrstev pripravljena stališča do pripomb ter podan predlog najustreznejše variante s predlaganimi optimizacijami.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor je na podlagi 30. člena ZPNačrt nosilce urejanja prostora z vlogo (št. 350-08-42/2005-MM, dne 27.09.2007) pozvalo, da izdajo dopolnjene smernice za načrtovanje predvidene prostorske ureditve.

Analiza dodatnih smernic je bila izdelana v marcu 2008 (ZUM d.o.o., št. n.: 7068).

Zaradi uveljavitve Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP, Ur. List RS, št. 80/10 in 106/10-popr.) se je priprava državnega prostorskega načrta nadaljevala po določbah 62. člena ZUPUDPP. Glede na to, da je bila do uveljavitve ZUPUDPP v postopku priprave tega državnega prostorskega načrta opravljena faza predloga izbora najustreznejše variantne rešitve, se je skladno z 2. odstavkom 27. člena ZUPUDPP postopek priprave nadaljeval s pridobitvijo prvih mnenj nosilcev urejanja prostora.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor je na podlagi 2. odstavka 27. člena ZUPUDPP nosilce urejanja prostora z vlogo (št. 350-08-42/2005-MM z dne 29.06.2011) pozval, da podajo mnenje v

katerem se morajo opredeliti do upoštevanja svojih smernic, oziroma, če smernice niso bile dane, ali so bile upoštevane vse zahteve, ki jih za načrtovanje predvidene prostorske ureditve določajo področni predpisi. Poleg ugotavljanja upoštevanja smernic oziroma zahtev, ki jih za načrtovanje predvidene prostorske ureditve določajo področni predpisi, državni nosilci urejanja prostora v mnenjih podajo tudi pogoje za podrobnejše načrtovanje predloga najustreznejše variante ali rešitve. V isti vlogi je navedeno tudi, da so v postopku priprave DPN že bila pridobljena mnenja nosilcev urejanja prostora, ki sodelujejo tudi v postopku celovite presoje vplivov na okolje, saj je bila 18. 01. 2011 pridobljena odločba o sprejemljivosti vplivov na okolje in potrditvi plana. Vloga je bila poslana tudi Mestni občini Koper, Občini Piran in Občini Izola.

Analiza prvih mnenj je bila pripravljena v januarju 2012 (ZUM d.o.o., št. n.: 7068).

Vlada RS je na 43. redni seji dne 3. 1. 2013 s sklepom potrdila predlog najustreznejše variante trase hitre ceste.

Faza: strokovne podlage za osnutek DPN

Na podlagi podrobnejšega načrtovanja HC, je bilo ugotovljeno, da bo pri izgradnji nastal višek zemeljskega izkopa, za katerega je treba v okviru priprave državnega prostorskega načrta zagotoviti površine za odlaganje. Izdelana je bila Študija ravnanja z zemeljskim izkopom, ki bo nastal ob izgradnji hitre ceste Koper – Dragonja, Idejna študija (Acer d.o.o., št. projekta S-9/2012, januar 2013), v kateri je bilo proučenih več možnih lokacij za odlaganje viškov materiala, ki se nahajajo izven do sedaj obravnavanega območja državnega prostorskega načrta.

Koordinator priprave državnega prostorskega načrta Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za prostor je pristojne državne nosilce urejanja prostora (vloga št. 350-08-42/2005-MOP/764-010011342 z dne 28.1.2013) in lokalne nosilce urejanja prostora (vloga št. 350-08-42/2005-MOP/765-010011342 z dne 28.8.2012) pozval, da na podlagi izdelane študije podajo posebne smernice ter podatke in strokovne podlage iz njihove pristojnosti.

Analiza posebnih smernic za območja lokacij za odlaganje viškov materiala je bila izdelana v maju 2013 (ZUM d.o.o., št. n.: 7068).

Pri pripravi idejnega projekta ureditve lokacij za vnos viškov zemljine v tla, ki bodo nastali pri gradnji HC so bile evidentirane dodatne lokacije.

Koordinator priprave državnega prostorskega načrta Ministrstva za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja je pristojne državne nosilce urejanja prostora (vloga št. 350-08-42/2005-MOP/823-010011342 z dne 21. 4. 2015) in lokalne nosilce urejanja prostora (vloga št. 350-08-42/2005-MOP/762-010011342 z dne 22. 4. 2015) pozval, da na podlagi izdelanega Gradiva za pridobitev dodatnih smernic k DPN za HC Koper–Dragonja (lokacije za vnos viškov zemljine v tla, PNZ d.o.o., št. projekta 11-0455, februar 2015) podajo dodatne smernice ter podatke in strokovne podlage iz njihove pristojnosti.

Analiza smernic za dodatne lokacije za odlaganje viškov materiala je bila izdelana v marcu 2016 (PNZ d.o.o., projekta 11-0455).

V letu 2016 je prispela:

- smernica MKGP (št. 350-142/2006/28 z dne 21. 6. 2016 na Gradivo za pridobitev dodatnih smernic k DPN za HC Koper–Dragonja (lokacije za vnos viškov zemljine v tla, PNZ d.o.o., št. projekta 11-0455, februar 2015). Za smernico je v juliju 2016 izdelana posebna dopolnitev Analiza smernic za dodatne lokacije za odlaganje viškov materiala (ZUM d.o.o., št. n.: 7068);
- smernica MK na podlagi izvedenih predhodnih arheoloških raziskav po metodi 5 in 6 za traso in deponije. Za smernico je izdelana posebna analiza smernice v juliju 2016 (ZUM d.o.o., št. n.: 7068).

Smernice so vključene kot dopolnitve v analizo smernic v juliju 2016 (ZUM d.o.o., št. n.: 7068).

Za izdelavo osnutka DPN so bile pripravljene naslednje strokovne podlage:

- Strokovne podlage za DPN za HC Koper – Dragonja, IDP (JV Proniz d.o.o. Lj. & PA-NG d.o.o. Lj. & SPIT d.o.o. Solkan & Ginex international d.o.o. Nova Gorica & Projekt Nova Gorica d.d., št.C-180/07, september 2009, dopolnjeno po recenziji oktober 2012, dopolnjeno z elaboratom ukrepov v času gradnje, junij 2016),
- Počivališče Šalara varianta, IDP - strokovne podlage za izdelavo DPN (Proniz d.o.o., št. nač. C-180/07, september 2013),
- Odlagališča viškov zemeljskega izkopa, ki bo nastal ob gradnji hitre ceste Koper – Dragonja, IDP (PNZ d.o.o., št. proj. 11-0445, marec 2016),
- Geodetski načrt št. FLP07–020–16, datum izdaje certifikata: 24. 6. 2016 (izdelal Flycom d.o.o.),
- Geodetski načrt št. GD 23-1, 2, 3, 4, 6, 7, 8/2015, datum izdaje certifikata: 4. 11. 2015 (izdelal Geodetska družba d.o.o.),
- Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja (PS Prostor d.o.o., št.pr.: U/041-2005, oktober 2006, dop. junij 2007)
- Strokovne podlage za varstvo okolja za potrebe izdelave DPN za HC Koper – Dragonja - Usmeritve za DPN (Aquarius d.o.o., št. naloge 1302-13 SP, junij 2016),
- Omilitveni ukrepi za čas gradnje s stališča varstva pred hrupom in vibracijami ter kakovosti zraka (EPI SPEKTRUM d.o.o., št. elaborata 2013-028/PVO, junij 2016).

Faza: osnutek DPN in javna razgrnitev

Osnutek DPN je bil na podlagi strokovnih podlag izdelan v septembru 2016.

Osnutek DPN in strokovne podlage se javno razgrinjajo med 20. 10. 2016 in 21. 11. 2016. V sklopu javne razgrnitve potekajo javne obravnave v tangiranih občinah.

2.3 Način pridobitve predlaganih rešitev ³

S programom priprave je bilo določeno, da se strokovna rešitev prostorske ureditve opredeli na osnovi utemeljitve predlagane rešitve oziroma s primerjalno študijo, v kateri se prouči variante v skladu s 3. odstavkom 45. člena Zakon o urejanju prostora in 3. odstavkom 2. člena odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 11/99).

Za izbor ustrezne strokovne rešitve je bila izdelana Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, ki jo je izdelal PS Prostor, d.o.o., Koper, št. projekta U/041-2005 v oktobru 2006. V študiji je bilo opredeljeno, da je HC Koper – Dragonja načrtovana kot štiripasovnica dolžine 15,5 km, ki poteka od konca avtoceste A1 Ljubljana – razcep Srmin po obstoječi hitri cesti z razcepom med priključkoma Bertoki in Slavček, do obstoječega mednarodnega mejnega prehoda Dragonja. Med začetno in končno točko pa potekajo tri variante obravnavanega odseka HC.

2.3.1 Izhodišče

V izhodiščnem delu in v skladu s projektno nalogo so bile opredeljene tri variante (vse Investburo Koper d.d.), ki so bile posredovane za pridobitev smernic za načrtovanje ter strokovnih podlag urejanja prostora s strani pristojnih nosilcev urejanja prostora. Variante so bile naslednje:

Varianta 1

Varianta od začetka (navsezava na konec obstoječe avtoceste A1 Ljubljana – razcep Srmin) poteka po obstoječi hitri cesti MMP Škofije – razcep Srmin – Koper, kjer je predvidena razširitev iz štiripasovnice v šestpasovnico do km 1,0. V tej točki se trasa variante razcepi v HC Koper – Dragonja levo in HC Koper – Lucija po trasi že zgrajene Obalne ceste na odseku Bertoki – Žusterna desno.

Od razcepa Škocjan trasa variante 1 v km 2,2 preide v predor dolžine 320 m skozi Škocjanski grič. Po izhodu iz predora v smeri proti vznožju jezika Tribanskega hriba preči ravnice Pradišjol in Šalarsko polje mimo naselja Šalara, prečka Vanganelso polje, na koncu katerega je predviden priključek Šalara z novo prometnico do obstoječe Šmarske ceste. Varianta se nadaljuje ob vznožju Bošamarina, po vzhodnem pobočju potoka Pjažentin in se vzpne do vhoda v predor. Na tem mestu je prostorsko izvedljiva izgradnja dodatnega priključka Paderna, možno, če se kasneje na podlagi prometno-ekonomskih preveritev izkaže potreba po njem. Predor pod Šmarskim sedlom je dolžine 940 oz. 1100 m.

Po prihodu iz predora poteka trasa po dolini Drnice, zahodno od obstoječe Šmarske ceste G1-11/1062 do prepleta variant pred naseljem Dragonja pribl. v km 13.500. Naselje Dragonja obide po zahodni strani in se konča z navezavo na mejni plato načrtovanega mednarodnega mejnega prehoda Dragonja (Uredba o lokacijskem načrtu za MMP Dragonja, Ur. l. RS, št. 73/06) na lokaciji obstoječega mejnega prehoda.

Varianta 2

Do km 3,5 poteka trasa variante 2 enako kot varianta 1, potem pa se na območju Vanganelskega polje previje zahodneje in na območju Stare Šalare prečka in navezuje obstoječo Šmarsko cesto (priključek Šalara).

V priključku Šalara se preusmeri proti obstoječi tripasovnici, po kateri pa ob ohranjanju še ustreznih zahtevanih elementov lahko poteka le med km 5,2 in 6,1. Tam trasa zavije levo preko doline potoka Pjažentin, da lahko preide v predor pod Šmarskim sedlom. Za predorom po prečkanju doline potoka

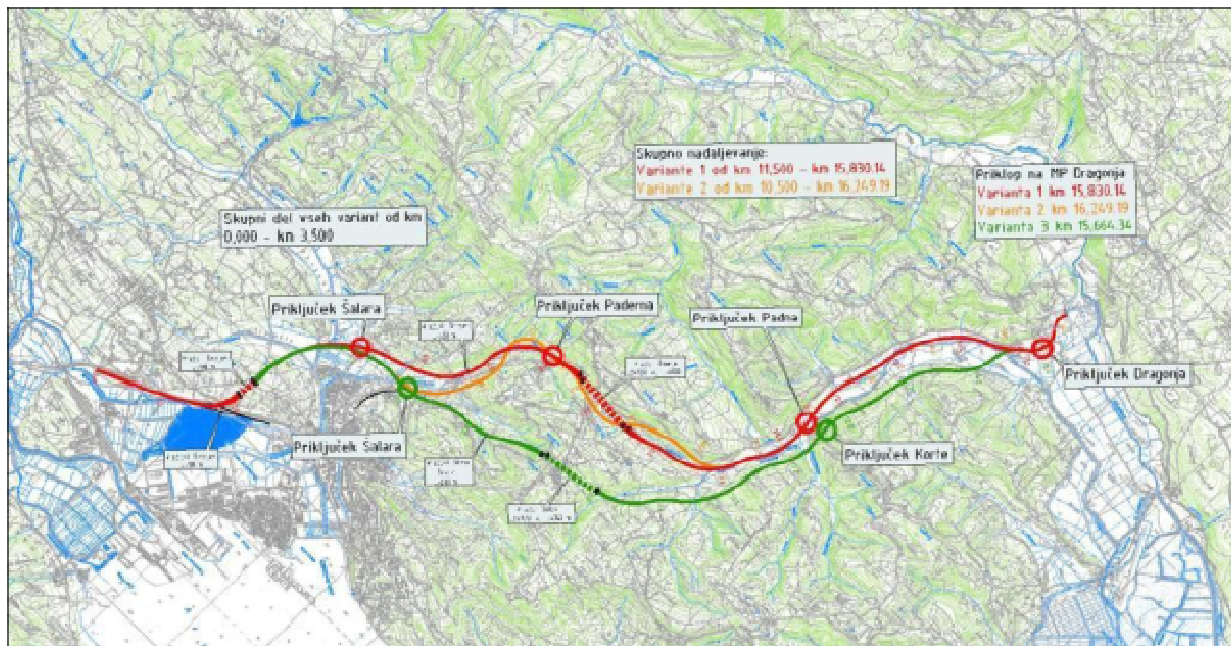
³ Poglavlje je povzeto po Študiji variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, ki jo je izdelal PS Prostor, d.o.o., Koper, št. projekta U/041-2005 v oktobru 2006, ki je tudi strokovna podlaga za pripravo predmetnega DPN

Derešnjak se varianta (šeše) od km 9,0 nadaljuje po obstoječi trasi glavne ceste G1-11 proti Dragonji. Ta potek zahteva rekonstrukcijo tangiranega odseka glavne ceste v hitro cesto.

Varianta 3

Do km 3,0 je potek variante 3 identičen poteku variante 1, pri čemer je priključek zalednih vasi (priključek Šalara) predviden južneje, v območju naselja Bošamarin. Za priključkom Šalara trasa z viaduktom dolžine 200 m preči dolino Stara Šalara in kmalu zatem preide v predor dolžine 940 m pod naseljem Gažon. Po prihodu iz predora poteka po zahodnem pobočju doline Drnice vse do prehoda v dolino Dragonje.

Po prihodu iz predora poteka po zahodnem pobočju doline Drnice vse do prehoda v dolino Dragonje, kjer se tik pred mesno predelovalnim obratom (v nadaljevanju 'klavnica') naveže na traso variant 1 in 2 do navezave na mednarodni mejni prehod Dragonja.



Slika 1: Prikaz izhodiščnih variant trase HC Koper – Dragonja

2.3.2 Določitev variant

Na podlagi pridobljenih iztočnic iz Analize stanja in teženj v prostoru, Analize razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru in Študije ranljivosti prostora, smernic za načrtovanje ter strokovnih podlag urejanja prostora s strani nosilcev urejanja prostora, podrobnejših gradbeno-tehničnih obdelav izhodiščnih variant in spoznanj v času usklajevanj je izdelovalec študije variant izdelal več podvariant posameznih delov izhodiščnih variant s številnimi možnostmi prevezav in prepletov.

Pred dokončno opredelitvijo variant za nadaljnjo obravnavo, so bile na posameznih odsekih podrobneje izrisane vse izhodiščne variante in vse podvariante le-teh. Pri obravnavi in opisu vseh preverjenih podvariant je bil celoten odsek glede na vozlišča prevezav in specifiko poteka variant razdeljen na tri dele, ki se pretežno ujemajo z geografskimi in prostorskimi značilnostmi območja ter z možno faznostjo gradnje.

Okvirni trije deli, v katere je bil razdeljen celotni odsek od Kopra do Dragonje, so naslednji:

- A – začetni del: od začetka odseka do priključka Šalara;
- B – osrednji del: od priključka Šalara do priključka Padna;
- C – zaključni del: od priključka Padna do navezave na MMP Dragonja.

Skoraj vse variante dela A je možno povezati z vsemi variantami dela B, prav tako je skoraj vse variante dela C možno povezati na variante osrednjega dela (B).

V začetnem delu (A) so bile tako preverjene štiri različne variante, ki jih je možno v različnih točkah, ponekod z manjšimi popravki, povezati na variante dela B: A1, A2, A3 in A4, v osrednjem delu je vključno z izhodiščnimi 6 preverjenih potekov trase: B1, B2, B3, B4, B5, B6, v zaključnem delu (C) pa je pet variant, kjer so zopet možne različne povezave na variante osrednjega dela: C1, C2, C3, C4, C5.

Zaradi lažjega razumevanja njihovega nastanka so jih izdelovalci študije variante opisno predstavili v kronološkem vrstnem redu njihovega nastanka:

Varianta A2

Varianta A2 predstavlja začetni del izhodiščnih variant 1 in 2, torej poteka trasa od začetka odseka (navsezava na konec avtoceste A1) v km 0,0 po obstoječi HC MMP Škofije – Razcep Srmin - Koper do km 1,0, kjer je predviden razcep HC Koper – Dragonja levo in HC Koper – Lucija po trasi že zgrajene Obalne ceste na odseku Bertoki – Žusterna desno.

Od razcepa Škocjan trasa v km 2,2 preide v predor dolžine 320 m skozi Škocjanski grič. Po izhodu iz predora v smeri proti vznožju jezika Tribanskega hriba preči ravnice Pradišjol in Šalarsko polje mimo naselja Šalara, prečka Vanganelso polje, na koncu katerega je predviden priključek Šalara z novo prometnico do obstoječe Šmarske ceste. Varianta se nadaljuje ob vznožju Bošamarina.

Pozitivne lastnosti variante A2:

- za razcepom Škocjan je varianto možno speljati z elementi za običajno računsko hitrost;
- hitrih cest 100 km/h;
- varianta je speljana najbolj oddaljeno od mesta Koper.

Negativne lastnosti variante A2:

- zaradi kratke razdalje od razcepa Srmin mimo priključka Bertoki do razcepa Škocjan je iz prometno-varnostnih razlogov problematičen preplet prometa;
- trasa na območju kompleksnih obdelanih površin razpolovi ravnico Pradišjol, ki hkrati predstavlja retenzijsko območje;
- trasa preseka Vanganelso polje, ki je hkrati tudi opredeljeno poplavno območje v njegovem širšem delu, kjer gre za meliorirane površine in so kompleksnejši sklopi kmetijsko obdelanih površin;
- viadukt preko dela Vanganskega polja na široki ravnici vidno izredno izstopa in predstavlja izrazit tujek v prostoru, hkrati pa ni tako visok, da bi pod njim še naprej nemoteno delovala trenutna raba prostora.

Varianta A4

Varianta A4 v začetnem delu do vhoda v predor Škocjan poteka enako kot varianta A1. Tam pa se preusmeri nekoliko bolj proti zahodu. Kmalu za predorom dolžine 520 m preide na viadukt, s katerim prečka dolino Pradišjol, se previje proti zahodu in na območju Stare Šalare prečka in navezuje obstoječo Šmarsko cesto (priključek Šalara).

Varianta je nastala v smislu približevanja poselitvenemu območju na območju Šalare, s tem da do predora Škocjan poteka še kot izhodiščne variante.

Na podlagi podrobnejšega izrisa je bilo ugotovljeno, da varianta še ne rešuje zadovoljivo negativnih lastnosti variante A2 in tudi še ni dovolj prepričljiva v pozitivnih lastnostih.

Pozitivne lastnosti variante A4:

- za razcepom Škocjan je varianto možno speljati z elementi za običajno računsko hitrost hitrih cest 100 km/h;
- nekoliko diagonalnejši potek preko Vanganskega polja bolj ohranja celovitosti tega strnjenegega kmetijskega kompleksa;

- na območju Šalare se trasa naselju že približa toliko, da se cesto lahko uporabi kot mejo strnjene mestne poselitve;
- priključek Šalara, premaknjen neposredno na območje obstoječe Šmarske ceste, je prostorsko in prometno ugodneje nameščen, navezava na Šmarsko cesto je neposredna in ni več potrebe po dodatni povezovalni cesti.

Negativne lastnosti variante A4:

- zaradi kratke razdalje od razcepa Srmni mimo priključka Bertoki do razcepa Škocjan je prometno problematičen preplet prometa;
- nekoliko diagonalnejši in bolj zahodni potek preko ravnice Pradišjol še ne ohranja celovitosti tega strnjenege kmetijskega kompleksa;
- viadukt preko dela Vangannelskega polja še vedno vidno izredno izstopa.

Varianta A3

Varianta A3 je identična izhodiščni varianti 3 in tako od začetka do vznožja jezika Tribanskega hriba poteka kot varianta A1, potem pa se na območju Vangannelskega polja previje zahodneje in ima priključek Šalara na istem mestu kot varianta A2.

Pozitivne lastnosti variante A3:

- za razcepom Škocjan je varianta možno speljati z elementi za običajno računsko hitrost hitrih cest 100 km/h;
- varianta je speljana pretežno tako oddaljeno od mesta Koper kot varianta A2;
- priključek Šalara, premaknjen neposredno na območje obstoječe Šmarske ceste, je prostorsko in prometno ugodneje nameščen, navezava na Šmarsko cesto je neposredna in ni več potrebe po dodatni povezovalni cesti.

Negativne lastnosti variante A3:

- zaradi kratke razdalje od razcepa Srmin mimo priključka Bertoki do razcepa Škocjan je iz prometno-varnostnih razlogov problematičen preplet prometa;
- trasa na območju kompleksnih obdelanih površin razpolovi ravnico Pradišjol;
- nekoliko diagonalnejši potek preko Vangannelskega polja kot varianta A2 še ne ohranja celovitosti tega strnjenege kmetijskega kompleksa.

Varianta A1

Varianta A1 od začetka odseka poteka po obstoječi HC MMP Škofije – Razcep Srmin – Koper do km 2, kjer bo razcep dveh hitrih cest. Varianta A1 se iz smeri SV – JZ previje proti jugu in preide v predor dolžine 410 m ter prečka dolino Pradišjol najbolj zahodno, v njenem zaključnem delu, po robu naselja Šalara. Od km 4,0 se poenoti z varianto A4.

Varianta je nastala kot nadaljevanje poskusa optimizacije izhodiščne variante v njenih slabih točkah. S to varianto je doseženo naslednje:

Pozitivne lastnosti variante A1:

- z zamikom razcepa HC proti JZ v dve HC omogoča daljše odseke za možnosti prepletov, s tem je povečana prometna varnost;
- varianta se do največje možne mere približa poselitvenemu območju Šalara in lahko predstavlja smiselno mejo strnjenege mestnega poselitvenega območja (mejo širitve naselja);
- z najbolj zahodnim zamikom ohranja ravnico Pradišjol;
- opredeljeno poplavno območje Vangannelskega polja preseka skoraj ob robu, tako da delitev ne bo potrebna, ampak le malenkostno zmanjšanje opredeljenega poplavnega območja;
- z zamikom ohranja celovitost Vangannelskega polja;

- celovitost Vangannelskega polja ohranja tudi s spremembo nivelete od sredine predora Škocjan preko tega območja, zaradi česar ni potrebna izgradnja viadukta preko Vangannelskega polja, pač pa le nižji nasip.

Negativne lastnosti variante A1:

- z zamikom razcepa avtoceste proti JZ v dve HC je manj prostora za umestitev dveh krivin, zato je cesta vse do izstopa iz predora speljana z elementi za računsko hitrost 80 km/h;
- ob detajlnejšem izrisu se glede na uporabo ravno še sprejemljivih elementov lahko izkaže, da morda varianta prometno – tehnično ni izvedljiva.

Varianta B2

Varianta B2 predstavlja potek izhodiščne variante 1 od priključka Šalara do priključka Padna pribl. v km 11.500. Varianta tako od priključka Šalara variante A2 poteka po vzhodnem pobočju doline potoka Pjažentin in se vzpne do vhoda v predor. Na tem mestu je možna izgradnja priključka Paderna, ki je mogoč le pri tej varianti. Predor pod Šmarskim sedlom je dolg 940 oz. 1100 m. Po prihodu iz predora poteka po dolini potoka Derešnjak, zahodno od obstoječe Šmarske ceste G1-11/1062.

Pozitivne lastnosti variante B2:

- le ta varianta ima prostorsko možnost izgradnje priključka Paderna (v primeru, da se na podlagi prometno – ekonomskih preveritev izkaže potreba po tem);

Negativne lastnosti variante B2:

- pred vstopom v predor pod Šmarskim sedlom poteka trasa po geološko zahtevnem področju, kjer bodo potrebni zahtevni gradbeno-tehnični posegi pri umestitvi trase v prostor, na kar nakazuje tudi preverba variant glede ranljivosti geosfere.

Varianta B6

Varianta B6 predstavlja potek izhodiščne variante 2. Varianta je bila preverjena na podlagi zahteve MO Koper, da trasa poteka čim bolj po obstoječi Šmarski cesti. Varianta B6 se naveže v priključku Šalara variante A3 in se preusmeri proti obstoječi tripasovnici, po kateri pa ob ohranjanju ustreznih elementov lahko poteka le med km 5,2 in 6,1, kjer mora zaviti levo preko doline potoka Pjažentin, da lahko preide v predor pod Šmarskim sedlom. Za predorom po prečkanju doline potoka Derešnjak se lahko varianta šele od km 9,0 nadaljuje po obstoječi trasi glavne ceste G1-11 proti Dragonji.

Variante deloma ni možno speljati z ustreznimi ali zgolj minimalno ustreznimi elementi in je bila preverjena zgolj na zahtevo MO Koper, zato zaradi pretežne gradbeno-tehnične neustreznosti varianta ni bila podrobneje preverjena in je bila na osnovi preveritve izdelovalca gradbeno-tehničnega dela predlagano, da se varianta izloči iz nadaljnje obdelave.

Varianta B5

Varianta B5 predstavlja osrednji del izhodiščne variante 3 in se začne v priključku Šalara variante A3. Za priključkom poteka varianta po prisojnem pobočju Stare Šalare, prečka vmesno grapo z viaduktom dolžine 200 m in kmalu zatem preide v predor dolžine 940 m pod naseljem Gažon. Po prihodu iz predora poteka po zahodnem pobočju doline Drnice vse do prehoda v dolino Dragonje.

Pozitivne lastnosti variante B5:

- s potekom po pobočju Stare Šalare poteka varianta po koridorju, ki je geološko mnogo manj zahteven kot koridor po dolini potoka Pjažentin;
- to je edina varianta, ki je v delu preko občine Izola eksplicitno prostorsko navedena v občinskih prostorskih aktih in sicer v dolgoročnem planu občine Izola.

Negativne lastnosti variante B5:

- dolina Stare Šalare je pretežno nepozidana, jugozahodna pobočja so drobno terasirana in zasajena z oljčniki, nasprotna pobočja gozdna, zatrep doline, kjer trasa preide v predor, pa je še 'nedotaknjen';

- glavna slabost te variante pa je v poteku na drugi strani predora pod Gažonom, kjer v celoti poteka po drugi strani doline Drnice, ki je še nepozidana, z ohranjenimi pobočji in kmetijskimi površinami v dnu doline. Ker se obstoječa cesta, trenutno G1-11, tudi po izgradnji HC ohrani, to pomeni, da bi to pretežno ohranjeno dolino z aktivno, a ekstenzivno kmetijsko rabo v dnu doline z obeh strani obdajala cesta z vsemi spremljajočimi obcestnimi ureditvami, kar bi dolino močno degradiralo z vidika vplivov na vidne kakovosti, kulturno krajino, kompleksne značilnosti prostora ipd.

Varianta B4

Varianta B4 predstavlja prevezavo variant B5 in B2 v zgornjem delu doline Drnice. Varianta tako do vhoda v predor pod Gažonom ter skozi predor poteka skoraj identično kot varianta B5. Trasa se za predorom previje proti jugu, prečka Drnico in poteka po njenem desnem bregu do km 9,07, kje poteka tik pod obsežnejšim vinogradniškim nasadom. V nadaljevanju poteka trasa ob strmem pobočju na levem bregu Drnice in se počasi približa poteku variante B2, kjer sta od km 11,0 identični.

Pozitivne lastnosti variante B4:

- varianta se s prepletom variant B5 in B2 izogne geološko zahtevnemu terenu pri Šmarjah, kar je slaba točka variante B2,
- s kasnejšo prevezavo na varianto B2 ne odpira novega koridorja na zahodni strani doline Drnice.

Negativne lastnosti variante B4:

- dolina Stare Šalare je pretežno nepozidana, jugozahodna pobočja so drobno terasirana in zasajena z oljčniki, nasprotna pobočja gozdna, zatrep doline, kjer trasa preide v predor, pa je še 'nedotaknjen';
- predor poteka pod robom naselja Gažon;
- za izstopom izpod predora pod Gažonom so potrebni zahtevni in obsežni posegi v teren (vkop izrednih višin – ca. 114 m);
- zgornji del doline Drnice, kjer trasa izstopa iz predora je neopremljena s prometnicami in nepozidana, prisotni so obsežni vinogradniški nasadi, ki na poseben način zaznamujejo zatrep te doline. Na območju je tudi posebna mikroklimatska točka (najtoplejša točka primorske), ki bi ob izgradnji predora in razširitvi doline z vkopom izgubila svojo značilnost, podobno tudi celotna mikroklima zatrep doline.

Varianta B3

Tudi varianta B3 predstavlja prevezavo variant B5 in B2, vendar že nekoliko prej, samo prevezavo pa pretežno predstavlja predor pod Srgaši.

Varianta torej vse od priključka Šalara, po pobočju doline Stara Šalara, do vhoda v predor poteka identično z varianto B5, z vhodnim portalom predora pa se že previje proti jugu in poteka s predorom vzhodno od zaselka Srgaši. Trasa pride iz predora v dolini Derešnjak in poteka po njegovem levem bregu, vzporedno pod obstoječo Šmarsko cesto, ki bi jo bilo treba med km 9,6 in 9,7 nekoliko devijirati. V nadaljevanju se trasa vedno bolj približa poteku variante B2, od km 11,0 se z njo ujame.

Varianta je bila preverjena v smislu izogibanja zahtevni geologiji na območju Šmarskega sedla po eni strani ter ohranjanju doline Drnice po drugi strani in čim hitrejši prehod v koridor obstoječe glavne ceste za Šmarskim sedlom.

Pozitivne lastnosti variante B3:

- varianta se s prepletom variant B5 in B2 izogne geološko zahtevnemu terenu pri Šmarjah, in ohranja zahodno stran doline Drnice;
- predor ne poteka pod nobenim naseljem - od Gažona, Srgašev in križišča Šmarje je oddaljeno približno enako (od 200 do 300 m).

Negativne lastnosti variante B3:

- dolina Stare Šalare je pretežno nepozidana, jugozahodna pobočja so drobno terasirana in zasajena z oljčniki, nasprotna pobočja gozdna, zatrep doline, kjer trasa preide v predor, pa je še 'nedotaknjen';

- za predorom, na območju doline potoka Derešnjak, preden se trasa spusti v dolino Drnice, so zaradi zahtevnih geoloških razmer potrebni razmeroma veliki posegi v brežino.

Varianta B1

Varianta B1 predstavlja poskus optimizacije variante B2 (izhodiščna varianta 1) v delu do vstopa v predor pod Šmarskim sedlom in ostaja v njenem koridorju. Varianta B1 se tako začne v priključku Šalara variante A3 in A1 (ne variante A2) in se po zahodnem pobočju doline potoka Pjažentin dviguje proti Šmarskemu sedlu (varianta B2 poteka po vzhodnem pobočju) do vstopa v predor, kjer ima stično točko z varianto B2. Zaradi pravilnega horizontalnega poteka je predor variante nekoliko ukrivljen, od izstopnega portala naprej pa sta varianti popolnoma identični.

Pozitivne lastnosti variante B1:

- v primerjavi z varianto B2 se ta varianta navezuje na prometno ustrežnejši priključek Šalara;
- na zahodnem pobočju doline Pjažentin so geološki pogoji manj zahtevni, tako kljub
- številnim vkopom in nasipom ter viaduktom, vse manjših dimenzij, manj posega v pobočje,
- kot varianta B2.

Negativne lastnosti variante B1:

- za predorom, preden se trasa spusti v dolino Drnice, so zaradi zahtevnih geoloških razmer potrebni razmeroma veliki posegi v brežino.

Varianta C2

Varianta C2 predstavlja zaključni del izhodiščnih variant 1 in 2. Varianta C2 se direktno navezuje na variante B1, B2, B3 in B4 ter poteka od priključka Padna med vznožjem vzhodnega pobočja doline Drnice in obrtno cono, kjer sta mesna predelovalna industrija (v nadaljevanju 'klavnica') in kamnoseštvo, in se za priključkom Dragonja naveže na projekt novega MMP Dragonja.

Pozitivne lastnosti variante C2:

- varianta se najbolj prilagaja obstoječemu poteku glavne ceste;
- varianta ne posega v obrtno cono.

Negativne lastnosti variante C2:

- zaradi prilagajanja oz. ohranjanja vseh objektov obrtne cone je horizontalni potek trase za HC neugoden (dvojni neizpeljani S na razmeroma kratki razdalji).

Varianta C1

Varianta C1 predstavlja optimizacijo variante C2 pred priključkom Dragonja v smislu boljšega horizontalnega vodenja trase. Doseženi so boljšimi elementi, manj prevojev in bolj tekoči potek, na račun tega pa trasa nekoliko poseže v območje klavnice, kjer 'povozi' upravni objekt (del kompleksa).

Pozitivne lastnosti variante C1:

- prostorsko in gradbeno – tehnično ustrežnejše vodenje trase.

Negativne lastnosti variante C1:

- potrebna je rušitev dela kompleksa klavnice in sicer upravni objekt.

Varianta C5

Varianta se navezuje na predhodno varianto B5, ki edina poteka po zahodnem pobočju doline reke Drnice. Na stiku doline Dragonje in Drnice prečka varianta ravninski del doline Drnice, ki predstavlja vitalno kompleksno meliorirano območje kmetijskih zemljišč, ter se na območju priključka Dragonja naveže na potek variant C1 in C2.

Pozitivne lastnosti variante C5:

- varianta ne posega v obrtno cono;

- varianta je prostorsko eksplicitno imenovana v planskih aktih občine Izola.

Negativne lastnosti variante C5:

- varianta skoraj v celoti poteka po drugi strani doline Drnice, ki je še nepozidana, z ohranjenimi pobočji in kmetijskimi površinami v dnu doline. Ker se obstoječa cesta, trenutno G1-11, tudi po izgradnji HC ohrani, to pomeni, da bi to pretežno ohranjeno dolino z aktivno, a ekstenzivno kmetijsko rabo v dnu doline z obeh strani obdajala cesta z vsemi spremljajočimi obcestnimi ureditvami, kar bi dolino močno degradiralo z vidika vplivov na vidne kakovosti, kulturno krajino, kompleksne značilnosti prostora ipd.

Varianta C3

Varianta se navezuje na predhodne variante B1, B2, B3 in B4. S ciljem bolj tekočega poteka na območju klavnice in kamnoseštva ter v izogib rušenju posameznih njunih gospodarskih objektov, se varianta pred zaključnim delom doline Drnice v velikem loku z zahodne strani doline previje na drugo stran doline, zaobide obrat klavnice in kamnoseštva ter se na drugi strani doline Drnice zopet v velikem loku previje nazaj proti vzhodu in priključku Dragonja ter se za priključkom naveže na projekt novega MMP Dragonja.

Varianta na ta način dvakrat na majhni razdalji preseka ravnico doline Drnice, ki je v aktivni kmetijski obdelavi, dvakrat prečka samo Drnico, ustvari v prostoru popolnoma nove smeri, ki se ne zlijejo z obstoječimi vzorci.

Pozitivne lastnosti variante C3:

- varianta ne posega v obrtno cono.

Negativne lastnosti variante C3:

- varianta v zaključnem delu dvakrat preseka vitalno kompleksno meliorirano območje kmetijskih zemljišč, tako pa tudi razvrednoti tipično krajinsko podobo in vzorec območja in hkrati izolira del območja in generira razširitev obrtnih objektov ali drugačno pozidavo, kar bi še dodatno negativno vplivalo na ta prostor.

Varianta C4

Varianta C4 predstavlja predorsko varianto v zaključnem delu odseka HC. Varianta se navezuje na predhodne variante B1, B2, B3 in B4, se približno v (skupnem) km 14,0 previje proti pobočju in nekoliko kasneje preide v predor dolžine 800 m. Trasa preide iz predora pribl. 300 m pred mejnim prehodom, v tem delu je tudi priključek Dragonja.

Varianta predstavlja poizkus reševanja kompleksne problematike te prostorske točke, to je:

- ohranjanje in utrditev celovitosti naselja Dragonja,
- ohranjanje industrijskih obratov in kmetijskih površin,
- skladen horizontalni potek in
- smiselno navezavo na MMP Dragonja.

Pri tem se je izkazalo, da pride ob upoštevanju ustreznih gradbeno-tehničnih elementov do nepričakovano velikega števila stanovanjskih objektov, ki bi jih bilo treba zaradi posega rušiti.

Pozitivne lastnosti variante C4:

- varianta ohranja obrtno cono;
- varianta ne posega na kompleksna kmetijska zemljišča;
- varianta ima najbolj skladen potek in navezavo na MMP Dragonja.

Negativne lastnosti variante C4:

- potrebno bi bilo rušiti nesorazmerno veliko število novejših stanovanjskih objektov;
- problematična umestitev priključka Dragonja v prostor;
- pojavi se problematika urejanja zastojev zaradi kratke razdalje med izhodnim portalom in MMP Dragonja;

- v delu naselja, kjer je izhod iz predora bi prišlo do poslabšanja bivalnih kvalitiet v delu naselja Dragonja (hrup iz predora, povečana koncentracija izpušnih plinov) pri in v okolici portala predora.

Ugotovljeno je bilo, da je možno pododseke variant med seboj kombinirati in na ta način določiti več variantnih povezav od začetne točke odseka (navezava na AC A1 Ljubljana – razcep Srmin) do končne točke oz. do navezave na mednarodni mejni prehod Dragonja. Združevanje pododsekov v variante se je izkazalo smiselno tudi zaradi izdelave prometne analize ter ugotavljanja prometne učinkovitosti, zato je bilo sklenjeno, da se kombinacije variant po delih odseka združi (glede na možnosti prepletov in kombinacij od začetne do končne točke odseka) v sedem (7) variant, ki se jih z enotnim poimenovanjem obravnava v vseh naslednjih fazah Študije variant in strokovnih podlagah.

Variante predlagane za vrednotenje so bile naslednje:

V1 = A1 + B1 + C1

V2 = A1 + B3 + C1

V3 = A1 + B4 + C1

V4 = A2 + B2 + C1

V5 = A3 + B1 + C1

V6 = A3 + B3 + C1

V7 = A3 + B4 + C1

Vse variante se začnejo in končajo v isti točki, vseh sedem je v zadnjem delu (od priključka Padna do konca odseka pri navezavi na MMP Dragonja) identičnih.

Variante se začnejo (del A) z navezavo na konec obstoječe AC A1 Ljubljana – razcep Srmin in potekajo po obstoječi hitri cesti MMP Škofije – razcep Srmin – Koper, kjer se HC do razcepa dveh HC razširi iz štiripasovnice v šestpasovnico. Za razcepom vse variante s predorom Škocjan preidejo na Vanganelso polje in se za priključkom Šalara (del B) po različnih trasah približujejo Šmarskemu sedlu, ki ga premagajo s predorom. Za predorom se spustijo v dolino Drnice in se pri priključku Padna zahodno ob obstoječi glavni cesti G1-11/1062 združijo v eno traso (del C), po kateri potekajo po vzhodnem pobočju doline Drnice do navezave na MMP Dragonja.

Pri vseh variantah je na območju Bandela, pred priključkom Padna predviden obojestranski bencinski servis s počivališčem v najmanjšem možnem obsegu. Ureditev obojestranskega počivališča v tej fazi ne vpliva na izbor koridorja variant, zato ni bilo vključeno v samo primerjavo.

2.3.3 Izbor variante

Po opravljeni primerjavi in vrednotenju je bila kot najustreznejša predlagana variantna rešitev izbrana variantna rešitev V1.

Potek predloga najustreznejše variantne rešitve:

Začetek trase (km 0,0) je v točki konca projekta AC Divača – Srmin (Investbiro Koper d.d., št. projekta 95/40-30), to je v km 26,680 oziroma 818,0 m pred nadvozom priključka Bertoki. Trasa v začetnem delu poteka po trasi obstoječe HC MMP Škofije – razcep Srmin – Koper (v nadaljevanju 'Obalna HC'), ki je štiri pasovna. Prometni podatki in potrebna prepustnost tega dela ceste do razcepa Škocjan zahtevajo šest pasovno cesto, zato je potrebna širitev obstoječe ceste na 6 pasov.

V km 0,818 je priključek Bertoki, kjer bo potrebno obstoječi nadvoz priključka podaljšati in priključek rekonstruirati. Po rekonstrukciji priključka in izgradnji razcepa Škocjan, bo pod nadvozom 6 vozniških pasov in dva pospeševalna pasova priključka Bertoki.

Zaradi razširitve ceste v desno bo spremenjena desna stran priključka Bertoki z izgradnjo dodatnega kraka za smer Bertoška vpadnica (Srmin) – HC v smeri Kopra. Poleg tega bo vzporedno z obstoječo železniško progo potekala tudi načrtovana kolesarska pot Škofije – Koper (po trasi opuščene ozkotirne železnice Trst – Poreč), ki je del mednarodne kolesarske poti. V sklopu priključka bo omogočen izvennivojski potek te poti.

Za priključkom Bertoki pred priključkom Slavček v km 2,5 sledi razcep dveh HC Škocjan, ki je zasnovan tako, da gre Obalna HC spodaj, desno vozišče HC Bertoki – Dragonja pa preko viadukta Škocjan. Viadukt je dolg 100 m in premošča še prestavljeno regionalno cesto Koper – Bertoki.

Glavno smer v razcepu je Obalna HC, njeni t rasni elementi so določeni za VR = 100 km/h. Trasni elementi priključnih krakov (smer Bertoki – Dragonja) so za VR = 80 km/h. Enaka računaska hitrost velja tudi za predor Škocjan dolžine 440 m (km 2,660 – 3,100).

Za predorom Škocjan gre trasa HC po južnem pobočju Škocjanskega griča in nato v nasipu preči zahodni rob ravnine Pradišjol (sončni travnik). V km 3,4 je podvoz deviacije ceste Koper – Triban, v km 3,5 je most čez potok Pradišjol in v km 3,650 most čez reko Badaševico. Trasa HC nato preči Šalarsko polje, v km 4,152 je nadvoz ceste Koper – Vanganel, v km 4,710 pa nadvoz lokalne ceste za Bošamarin.

V km 5,050 je podvoz bodočega priključka Šalara, kjer je tudi deviacija obstoječe Šmarske ceste (G1-11). Priključek je v obliki antimetrične polovične deteljice, ki je orientirana tako, da imajo močnejši prometni tokovi ugodno rešen potek v območju priključka.

V nadaljevanju se trasa HC dviguje po pobočju doline potoka Pjažentin, vzporedno nad obstoječo Šmarsko cesto (G1-11), prečka dolino Stara Šalara z viaduktom dolžine 180 m in v vzdolžnem nagibu 5,313 % poteka do viadukta Paderna, dolžine 400 m (km 6,8 – km 7,2).

Zaradi velikega vzdolžnega nagiba je v delu od km 5,7 do km 7,4, kjer se začne predor Šmarje, predviden dodatni pas za počasna vozila za vožnjo navzgor. V predoru je najvišja točka nivelete H = 131 m, to je 125,0 m nad najnižjo točko v Šalarskem polju. Dolžina desne cevi predora je 900 m, dolžina leve cevi 1100 m. Za predorom je niveleta v nagibu 3,3 %, kar pomeni, da dodatni vozni pas za počasna vozila ni potreben.

Trasa HC poteka za izstopom iz predora po desnem bregu grape potoka Derešnjak vse do km 9,650, kjer preide na levi breg. V km 9,9 se trasa HC približa obstoječi Šmarski cesti (G1-11) in v nadaljevanju poteka vzporedno z njo vse do Dragonje z ugodnimi horizontalni in vertikalni elementi.

V km 10,440 je podvoz lokalne poti, ki pelje v zatrep doline reke Dmice, od km 10,6 do 11,1 je obojestransko počivališče z bencinskim servisom.

V km 11,500 sledi izvennivojski priključek Padna, ki omogoča priključevanje lokalnih cest iz Kort (Izola) in Padne (Šmarje, Sv.Peter) ter priključevanje obstoječe ceste G1-11, v km 12,415 in km 13,365 pa sta še nadvoza za dostope na parcele.

Od km 14,8 dalje je zaradi upoštevanja različnih prostorskih in funkcionalnih omejitev (ohranjanje glavnega dela mesno predelovalnega obrata, ohranjanje najboljših kmetijskih zemljišč, ohranjanja območja nature 2000, zaokroževanja in ohranjanja kompleksnosti naselja Dragonja, ter obvezne navezave na načrtovani objekt MMP Dragonja) trasa projektirana z elementi za računsko hitrost 80 km/h.

Prehod iz trasnih elementov za Vr=100 km/h na priključni radij mejnega prehoda Dragonja (R=250 m) je postopen iz R=1000 m na R=400 m in končno R=250 m. Omejitev hitrosti in zmanjševanje radijev horizontalnih krivin je na tem mestu primerno in zagotavlja večjo varnost pred naleti na čakajoča vozila zaradi obveznega ustavljanja na MMP Dragonja.

Priključek Dragonja v km 15,170 omogoča prometne povezave na HC in mimo nje. Lokacija je določena s križiščem osi HC in osi regionalne ceste Sečovlje – Dragonja.

2.3.4 Utemeljitev izbrane variante

Predlagana variantna rešitev se je izkazala za najbolj ustrezno ali pa za eno izmed najbolj ustreznih z vidika vpliva na urbani razvoj, vpliva na razvoj naselij, vpliva na kakovost bivalnega okolja, vpliva na prostorske potenciale (primarna gospodarska raba, gospodarske dejavnosti, rekreacija in turizem), vpliva na prometne razmere ter vpliva na krajino. V okviru razvojno urbanističnega vidika varianta ni bila najbolj ustrezna le z vidika vpliva na komunalno infrastrukturo, ker bo potrebno predvidoma predstaviti posamezen lokalni komunalni vod več, kot pri kateri drugi variantni rešitvi.

Varianta se s prostorskega vidika dobro prilagaja danostim in ostalim interesom v prostoru, z ravno še sprejemljivim približanju območju mesta Koper smiselno zaokrožuje območje strnjene mestne poselitve, ob tem pa ohranja retenzijsko območje doline Pradišjol, kjer se načrtuje ureditev vodnega zadrževalnika.

Razcep Škocjan in priključek Šalara sta umeščena tako, da dobro generirata lokalne in tranzitne prometne tokove, prometa ter sproščata mestni del Šmarske ceste od Slavčka do Tomosa, ki v zatečenem stanju predstavlja velik problem glede pretočnosti prometa.

Na območju obrtne cone Šalara in zaselka Paderna je trasa po eni strani umeščena v prostor dovolj blizu obstoječe Šmarske ceste, da ni nevarnosti, da bi se med njima razvil preširok poselitveni pas, po drugi strani pa dovolj narazen, da se pri nadaljnjih ureditvah smiselno zaokroži obrtna in stanovanjska območja ter uredi varne navezave lokalnih komunikacij na obstoječo Šmarsko cesto, kar zdaj zaradi njene pomembnosti, kategorizacije in prometne obremenjenosti ni možno.

V zaključnem delu je varianta speljana tako, da ob ohranjanju še ustreznih horizontalnih in vertikalnih tehničnih elementov ohranja glavni del obrtne cone pri Dragonji in hkrati zaobide glavni del naselja Dragonja preden se naveže na plato MMP Dragonja.

Predlagana variantna rešitev se je izkazala za najbolj ustrezno ali pa za eno izmed najbolj ustreznih z vidika tehničnih elementov trase, glede števila in lokacije priključkov, glede števila potrebnih rušitev objektov (predvsem stanovanjskih) ter glede na količino zemeljskih del. Varianta ni bila najbolj ustrezna le z vidika vpliva na promet med gradnjo, pri ostalih vidikih pa je izenačena z ostalimi variantami (dolžina obvoznic dolžina kategoriziranih deviacij, geološke razmere, etapnost gradnje, potreben čas za gradnjo).

Varianta ima ugodnejšo in prometno varnejšo različico razcepa Škocjan (bolj oddaljeno od priključka Bertoki), v nadaljevanju pa poteka po geološko nekoliko manj zahtevnih predelih kot ostale variante.

Obseg zemeljskih del je pri njej med najmanjšimi, dobro rešuje tudi viške in primanjkljaje materialov oziroma potrebuje najmanj dodatnega materiala iz stranskih odvzemov, viškov pa ni pričakovati.

S funkcionalnega vidika je varianta med slabšimi, a razlike med obravnavanimi variantnimi rešitvami so s funkcionalnega vidika tako majhne, da niso odločilne za dokončno razvrstitev.

Z okoljskega vidika je varianta V1 po ustreznosti na 3. mestu, a med prvimi tremi variantami so razlike majhne.

Predlagana varianta je sprejemljiva po vseh merilih okoljskega vidika, najbolj ustrezna je glede poseganja v gozdna zemljišča, med boljšimi je glede ohranjanja kmetijskih zemljišč, ugodna je tudi z vidika vplivov na naravo. Nekoliko slabše se izkaže glede vplivov na enote kulturne dediščine, kjer tangira območje kulturne dediščine Škocjan pri Kopru – Kmetijska šola – Rkd-08-05-00035 in jo bo potrebno v tem delu optimizirati v skladu s smernicami ZVKD. Prav tako je zaradi lokacije razcepa Škocjan med slabšimi glede vpliva hrupa na okolje, a pri tem merilu velja poudariti, da so vse variante sprejemljive, vse predstavljajo izboljšanje zatečenega stanja in razlike med njimi so zelo majhne in neodločilne za skupni izbor.

Predlagana variantna rešitev spada med ekonomsko učinkovitejše. Glede same investicije je varianta tretja najnižja, a njena investicija je od najcenejše dražja le za pribl. 4 %.

Predlagana varianтна rešitev s svojim potekom in ureditvami omogoča dobre prometne povezave, skladen razvoj naselij in racionalno rabo prostora. Ima ustrezne tehnične rešitve, ki zadoščajo prometnim potrebam ter zagotavljajo sprejemljivo velikost investicije. Vplivi na okolje so sprejemljivi, z omilitvenimi ukrepi pa jih je možno še zmanjšati.

Ministrstvo za okolje in prostor je z odločbo št. 354-09-133/2005 z dne 18. 1. 2011 v postopku celovite presoje vplivov na okolje za Državni prostorski načrt za hitro cesto na odseku Koper–Dragonja ugotovilo, da so vplivi plana na okolje sprejemljivi in potrdilo plan.

2.3.5 Izbor lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla

Na sklopu strokovnih podlag za izdelavo državnega prostorskega načrta (projektne rešitve iz Idejnega projekta za hitro cesto Koper – Dragonja, odsek 0385, Proniz, št. projekta C-180/07, september 2009 – dopolnitev oktober 2012), je bil izdelan izračun količin izkopanega materiala ter analiza možnih lokacij za odlaganje materiala v območju gradnje HC. Ugotovljeno je bilo, da bo na trasi izkopanega ca. 2.583.377 m³ materiala. Podrobnejše geološke raziskave terena so pokazale, da gre pretežno za fliš, deluvij in aluvialne nanose, zato viškov materiala ni možno v celoti uporabiti za nasipe cest in izravnave terena. Poraba tega materiala pri gradnji HC bo bistveno manjša, kot je bilo to predvideno v fazi izdelave študije variant, kjer je bilo ugotovljeno, da viškov materiala ne bo.

Nadaljnja preverjanja so pokazala, da bo v nasipe HC, deviacij in priključkov ter v pete brežin, stopničenj in odlagališč viškov materiala ob trasi, možno vgraditi 1.090.731 m³ izkopanega materiala ter 70.925 m³ humusa. Kot višek materiala tako ostaja 1.039.791 m³ preperine fliša in 381.930 m³ rodovitnega dela tal, ki ju je potrebno bodisi trajno odložiti, bodisi kako drugače uporabiti ali predelati.

Za način ravnanja z ugotovljenimi viški materiala je bila izdelana Študija ravnanja z zemeljskim izkopom, ki bo nastal ob izgradnji hitre ceste Koper – Dragonja, (Acer d.o.o., št. proj. S-9/2012, idejna študija – končno poročilo, januar 2014) v študiji so bile obravnavane naslednje lokacije:

- lokacije za zapolnjevanje tal oz. reliefno preoblikovanje terena: Šmarje, Šared 1, Šared 2 in Padna,
- lokacije za sanacijo degradiranih območij: Sv. Peter, Dragonja in Pišine ter
- lokacije za izboljšanje stanja kmetijskih in drugih zemljišč: Baredi 1, Baredi 2 in Sečovlje.

Na podlagi smernic nosilcev urejanja prostora (Analiza posebnih smernic za območja lokacij za odlaganje viškov materiala, ZUM d.o.o., št. naloge 7068, april 2013), je bilo v zaključku študije predlaganih 5 lokacij, s skupno kapaciteto 1.421.721 m³, kar ustreza potrebam. V študiji predlagane lokacije so razvidne v spodnji tabeli. Druge lokacije niso bile predlagane pretežno zaradi poseganja na vodna zemljišča.

Tabela 9: Opis lokacij za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla

Predlagane lokacije vnosa viškov materiala v tla			
lokacija	površina (m²)	volumen nasutja (m³)	povprečna višina nasutja (m)
Vnos v tla oz. zapolnjevanje tal			
Padna	35.000,00	110.250,00	3,15
Rekultivacija ali izboljšavo kmetijskih površin			
Baredi 1	214.000,00	481.500,00	2,25
Baredi 2	255.000,00	573.750,00	2,25
Sanacija degradiranih območij			
Sv. Peter	28.000,00	88.200,00	3,15
Pišine	57.000,00	179.550,00	3,15

Na osnovi teh podatkov se je pristopilo k izdelavi idejnega projekta za lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla.

V idejnem projektu Odlagališča viškov zemeljskega izkopa, ki bo nastal ob gradnji hitre ceste Koper - Dragonja (PNZ d.o.o., št. proj. 11-0445, marec 2016) je bilo v začetnih analitičnih fazah ugotovljeno, da gre pri vgrajevanju viškov zemeljskega izkopa, ki bo nastal pri gradnji HC za poseg, ki je neizogiben za izvedljivost načrtovane HC in ga je potrebno obravnavati kot del objekta državne infrastrukture. Tako je bilo v smislu novega 37. člena zakona o vodah⁴ (ZV-1D, Uradni list RS, št. 40/14 z dne 3. 6. 2014) predpostavljeno, da so regulacije vodotokov v sklopu ureditev lokacij za vnos viškov zemljine v tla smiselne in zakonsko upravičene.

V nadaljevanju je bilo zato enakovredno obravnavanih vseh deset lokacij iz predhodne študije. Glede na konfiguracijo terena in izkustveno presojo, ob upoštevanju omejitev in pogojev, ki izhajajo iz rabe prostora ter zavarovanih, varovanih in ogroženih območij, pa je bilo določenih še devet novih lokacij:

- Škofije (sanacija kamnoloma),
- Sv. Anton,
- Pradišjol nasadi (nadvišanje terena ob redni sanaciji vinogradov),
- Pradišjol travnik,
- Stara Šalara,
- Šared nasadi (nadvišanje terena ob redni sanaciji vinogradov),
- Korte,
- Šmarje 2,
- Srmin.

Vse lokacije so bile analizirane po naslednjih vsebinah:

- kapacitete in dostopnosti,
- okoljski vidik,
- geološko, geotehnični in hidrogeološki vidiki,
- vodnogospodarske ureditve,
- krajinske ureditve in
- prostorski vidik.

Za lokacije Škofije, Šared nasadi, Korte, Sv. Anton, Stara Šalara in Šmarje 2, za katere je bilo v analizah ugotovljeno, da so primerne in, za katere v predhodni študiji še niso bile pridobljene smernice, so bili nosilci urejanja prostora zaproseni da podajo smernice.

Na podlagi analize smernic (Analiza smernic za DPN za HC Koper - Dragonja (lokacije za vnos viškov zemljine v tla), PNZ d.o.o. in Prostorsko načrtovanje Aleš Mlakar s.p., št. proj. 11-0445, junij 2015) in drugih predhodno izdelanih gradiv so kot primerne lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla bile opredeljene naslednje lokacije:

- Škofije,
- Baredi 1,
- Baredi 2,
- Šared nasadi,
- Sv. Anton,
- Korte,
- Padna,
- Sv. Peter in
- Pišine.

⁴ V juniju 2014 je bila objavljena dopolnitev Zakona o vodah (ZV-1D, Uradni list RS, št. 40/14 z dne 3. 6. 2014), ki dopolnjuje zakon tudi v 37. členu. Opredeljeno je, da je gradnja na vodnem in priobalnem zemljišču dovoljena za gradnjo objektov javne infrastrukture, komunalne infrastrukture in komunalnih priključkov na javno infrastrukturo ter z gradnjo objektov javne infrastrukture neposredno povezane ureditve, ki se načrtujejo na podlagi predpisov s področja umeščanja prostorskih ureditev državnega pomena v prostor, če jih zaradi varstvenih režimov po zakonu ali zaradi nesprejemljivosti gradnje po predpisih, ki urejajo varstvo okolja, ni mogoče umestiti drugam ne da bi to povzročilo nesorazmerno visoke stroške.

Pri nadaljnjem podrobnejšem načrtovanju lokacij je bilo z detajlnejšim krajinskim oblikovanjem in natančnejšim modeliranjem ugotovljeno, da se tudi z ureditvami brez poseganja v vodna zemljišča lahko zagotovi zadostno kapaciteto za potrebe odlaganja materiala. Vendar pa je, na podlagi Celovitega pregleda lokacij za odlaganje viškov zemeljskega izkopa, ki bo nastal ob gradnji HC Koper – Dragonja z vidika varstva okolja (Aquarius, marec 2016), v sklopu katerega je izdelana tudi primerjava variantnih ureditev s poseganjem na vodna zemljišča ali brez poseganja na vodna zemljišča na lokacijah Korte, Padna, Sv. Peter in Pišine, ugotovljeno, da se ob upoštevanju vseh vidikov okolja kot ustrežnejše izkazuje variante s prestavitvijo vodotokov. Izjema je lokacija Padna, kjer intenzivna kmetijska raba ni možna zaradi omejitev, ki izhajajo iz naravovarstvenih režimov, zato prestavitev vodotoka ne prinese pričakovanih koristi za področje kmetijstva.

Na predvidenih osmih lokacijah je možno vnesti v tla okvirno 1.450.000 m³ viškov zemeljskega izkopa, kar zadošča za vgraditev predvidenih 1.421.721 m³ viškov izkopanega materiala. Kapacitete lokacij presegajo potrebe za 28.000 m³.

2.4 Prekrivanje območja DPN z veljavnimi DPN

Območje tega DPN posega na območje naslednjih z uredbo sprejetih državnih prostorskih načrtov:

- Uredbe o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Klanec – Srmin (Ur. list RS, št. 51/99, 110/2–ZUreP-1 in 33/071–ZPNačrt),
- Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. list RS, št. 79/04, 109/04 in 33/071–ZPNačrt),
- Uredbe o lokacijskem načrtu za obvozno cesto mimo naselja Dragonja na mednarodnem mejnem prehodu Dragonja (Uradni list RS, št. 66/07, 72/09–popr.) in
- Uredba o državnem prostorskem načrtu za prenosni plinovod M6 Ajdovščina – Lucija (Uradni list RS, št. 88/12).

Ureditve načrtovane z Lokacijskim načrtom za avtocesto na odseku Klanec – Srmin in Lokacijskem načrtom za obvozno cesto mimo naselja Dragonja na mednarodnem mejnem prehodu Dragonja so izvedene. Na območju predmetnega DPN se ureditve spreminjajo, zato se lokacijski načrti v tem delu prekličejo.

Ureditve načrtovane z Državnim lokacijskim načrtom za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje (bencinski servis Bertoki) niso izvedene. Na območju predmetnega DPN se ureditve spreminjajo, zato se državni lokacijski načrt v tem delu prekliče.

Ureditve načrtovane z Državnim prostorskim načrtom za prenosni plinovod M6 Ajdovščina – Lucija niso izvedene. Križanje ureditev je usklajeno, zato se veljavnega državnega prostorskega načrta ne spremeni in dopolni ali jih razveljavi.

2.5 Prekrivanje območja DPN z veljavnim OPPN

Območje DPN ne posega na območja veljavnih OPPN.

3 POROČILO O VKLJUČEVANJU JAVNOSTI IN SPREJEMLJIVOSTI PROSTORSKE UREDITVE V LOKALNEM OKOLJU

Obdobje pred javno razgrnitvijo

Javnost v lokalnem okolju je bila v postopek priprave in sprejemanja predmetnega DPN vključena posredno preko lokalnih skupnosti, tangirane občine so namreč kot nosilec urejanja prostora bile zaprosene, da podajo smernice za načrtovano prostorsko ureditev in dopolnitev smernic. Vse tangirane občine so smernice podale.

Javne razgrnitve in javne obravnave

Do te faze priprave DPN, to je osnutek DPN, je bila javnost vključena v postopku prve faze izdelave DPN, to je pri izdelavi Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper - Dragonja (PS Prostor d.o.o., št.pr.: U/041-2005, oktober 2006, dop. junij 2007). Študija variant obsega Poročilo o sprejemljivosti načrtovanih ureditev v lokalnem okolju z naslednjo vsebino: vključevanje javnosti v postopek priprave DPN, v kateri sta obdelana sodelujoča organizirana javnost in kronologija stikov z javnostjo.

Predlog najustreznejše variantne rešitve za HC Koper-Dragonja, okoljskega poročila in revizije okoljskega poročila se je javno razgrinjal od 16. 2. 2007 do 19. 3. 2007 na Ministrstvu za okolje in prostor, v Mestni občini Koper, Občini Izola in Občini Piran. V sklopu javne razgrnitve so potekale obravnave v posameznih občinah, in sicer:

- 6. 3. 2007 ob 17:00 uri na kmečkem turizmu v Dragonji – Občina Piran,
- 7. 3. 2007 ob 16:00 uri v Kopru – Mestna občina Koper in
- 7. 3. 2007 ob 19.00 v Kortah – Občina Izola.

V času javne razgrnitve in javnih obravnav so bile podane pisne pripombe in predlogi k razgrnjenemu gradivu. Po zaključeni javni razgrnitvi, so bile pripombe in predlogi preučeni. Na podlagi dodatnih preveritev in preučitev so bila, v sodelovanju vseh pripravljavcev strokovnih podlag in pristojnih ministrstev, v juniju 2007 pripravljena stališča do pripomb ter predlagane optimizacije predloga najustreznejše variantne rešitve.

Osnutek DPN in strokovne podlage se javno razgrinjajo med 20. oktobrom 2016 in 21. novembrom 2016 v prostorih Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, Ljubljana, Mestne občine Koper, Verdijeva ulica 10, Koper, Občine Izola, Postojnska ulica 3, Izola, Občine Piran, Tartinijev trg 2, Piran ter na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor (pod »delovna področja/prostorski načrti/državni prostorski načrti/javne razgrnitve in seznanitve«), Ministrstva za infrastrukturo (pod »pomembne povezave/aktualno/državni prostorski načrti«), Mestne občine Koper, Občine Izola in Občine Piran.

Gradivo je bilo predstavljeno predstavnikom tangiranih občin na sestanku dne 17. oktobra 2016.

V sklopu javne razgrnitve bodo javne obravnave v posameznih občinah potekale v naslednjih terminih:

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

Poročilo o vključevanju javnosti se izdela po zaključku javne razgrnitve osnutka DPN.

4 USMERITVE ZA DOLOČITEV ENOT UREJANJA PROSTORA IN OBMOČIJ PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE PROSTORA

V Občinskih prostorskih načrtih (v nadaljnjem besedilu: OPN) se podrobnejša namenska raba prostora in enote urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: EUP) določijo v skladu z grafičnim delom te priloge (karta P5 Usmeritve za določitev enot urejanja prostora in podrobnejše namenske rabe prostora v OPN).

Predlagana območja EUP se lahko znotraj meje EUP bolj podrobno členi na podenote na podlagi spremembe namenske rabe prostora oz. ob upoštevanju parcelnih mej posameznih prostorskih ureditev.

Glede na značilnost prostorske ureditve se namenska raba prostora spreminja na območju trajnih posegov: hitra cesta, oskrbni postaji Šalara i Bandelj, avtocestna baza, deviacije cest, regulacije vodotokov, portalna območja pokritega vkopa Škocjan in predora Šmarje in vodohrana. Namenska raba prostora se spremeni glede na vrsto ureditev, večinoma v območja prometnih površin (PC-hitra cesta in deviacije cest, PO-oskrbni postaji in avtocestna baza ter vodohran) ali površinske vode (regulacije vodotokov). Namenska raba območij predvidenih za rekultivacijo se lahko spremeni skladno z rabo okoliškega prostora (pretežno kmetijska zemljišča) (ni zajeto v bilanco v spodnji tabeli).

Tabela 10: Bilanca spremembe namenske rabe površin po posameznih občinah

namenska raba	površina (v ha)
Mestna občina Koper	
kmetijska zemljišča	46,55
gozdna zemljišča	17,00
stavbna zemljišča izven ureditvenega območja naselja	0,40
območja stanovanj	0,62
območja centralnih dejavnosti	0,15
Občina Izola	
kmetijska zemljišča	2,56
Občina Piran	
kmetijska zemljišča	28,44
gozdna zemljišča	4,21
območja stanovanj	0,21
območja proizvodnih dejavnosti	1,12

Enote urejanja prostora v posameznih občinah so naslednje:

- Mestna občina Koper:
 - KP-1 – območje hitre ceste, deviacij in drugih pripadajočih ureditev do predora Šmarje,
 - KP-2 – območje hitre ceste, deviacij in drugih pripadajočih ureditev za predorom Šmarje,
 - KP-3 – območje lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Škofije,
 - KP-4 – območje lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Sv. Anton,
 - KP-5 – del območja lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Baredi 1,
 - KP-6 – most čez Pjažentin,
 - KP-7 – vodohran za predor Šmarje,
- Občina Izola:
 - IZ-1 – območje hitre ceste, deviacij in drugih pripadajočih ureditev,
 - IZ-2 – del območja lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Baredi 1 sever,
 - IZ-3 – del območja lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Baredi 1 jug,
 - IZ-4 – del območja lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Baredi 2 sever,
 - IZ-5 – del območja lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Baredi 2 jug,
 - IZ-6 – območje lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Šared nasadi,
 - IZ-7 – območje lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Korte,
 - IZ-8 – dostopna cesta Pot na Baredi,
- Občina Piran:
 - PI-1 – območje hitre ceste, deviacij in drugih pripadajočih ureditev,
 - PI-2 – območje lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Sv. Peter,
 - PI-3 – območje lokacije za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla Pišine.

II. GRAFIČNI DEL

št. karte	Karta	Merilo
P5	Usmeritve za določitev enot urejanja prostora in podrobnejše namenske rabe prostora v OPN	1 : 20.000