

ODGOVOR NA STALIŠČE MINISTRSTVA ZA KMETIJSTVO,
GOZDARSTVO IN PREHRANO

k predlagani varianti HC na odseku Koper - Dragonja

Preko predstavnika naročnika smo prejeli stališče Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, sektor za kmetijstvo (št. 350-142/2006/4, z dne 14.11.2006), ki ga je le-ta posredoval na MOP, Direktorat za prostor.

Kot izdelovalci okoljskega poročila za hitro cesto na odseku Koper – Dragonja podajamo odgovor na imenovano stališče.

Priprava državnega lokacijskega načrta za hitro cesto na odseku Koper - Dragonja je utemeljena v Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSpRS, Uradni list RS, št. 76/04) in je v okviru dodatnega programa vključena v Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 50/04). Glede na to, da iz Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji izhaja, da gre za hitro cesto je obravnavan odsek od Kopra do Dragonje načrtovan z elementi hitre ceste, ki izhajajo iz Pravilnika o projektiranju cest (Ur.l. RS, 91/2005 in 26/2006). Iz navedenega razloga so pri projektiranju upoštevani naslednji tehnični elementi:

- projektna hitrost	$V_R = 100 \text{ km/h}$
- projektna hitrost na priključkih	$V_R = 40 \text{ km/h}$
- minimalni horizontalni radij	450 m
- maksimalni vzdolžni nagib	6 %
- minimalni prečni nagib	2,5 %
- elementi tipskega prečnega prereza:	
vozni pasovi	4 x 3,50 m = 14,00 m
robni pasovi	4 x 0,35 m = 1,40 m
srednji pas	2,00 m
bankini	2 x 1,50 m = 3,00 m
skupaj	20,40 m

Predlagana najustreznejša varianta - varianta V1 je sestavljena iz delnih variantnih odsekov A1 + B1 + C1, kar je podrobneje obrazloženo v Študiji variant (PS Prostor, št. U/041-2006 – I. mapa). Glede na to, da se pripombe iz stališča MKGP nanašajo na potek trase A1, ki poteka od začetka obravnavanega odseka trase hitre ceste Koper – Dragonja (navezava na AC Ljubljana – razcep Srmin) do priključka Šalara je v nadaljevanju opisan in utemeljen predvsem ta del trase HC Koper – Dragonja.

Po proučitvi predloga MKGP ugotavljamo naslednje:

1.

Varianta A1 (niti nobena druga od obravnavanih variant) ne posega na JV (jugovzhodni) del naselja Bertoki, kot je navedeno v stališču. Predvidevamo pa, da se mnenje oz. stališče MKGP nanaša na JZ del naselja Bertoki.

2.

Glede predloga, da bi varianta v delu A potekala z direktno povezavo stare ceste in priključka Šalara, ni jasno, kaj je mišljeno. Predvidevamo pa, da MKGP predlaga varianto, ki bi varianta potekala po obstoječi Šmarski cesti od priključka Slavček do novega priključka Šalara. Ta predlog je nesprijemljiv z več vidikov in sicer:

- preureditev obstoječe Šmarske ceste skozi Koper v hitro cesto ni izvedljiva iz naslednjih razlogov:
 - **ker tega ne dopušča razpoložljivost prostora** in bi takšen poseg zahteval rušitev obstoječe mestne občestne pozidave,
 - **ker gre za pomembno mestno cesto in mestno vpadnico**, ki tvori ogrodje prometne mreže mesta Koper in
 - **ker takšen ukrep ne rešuje prometne problematike skozi mesto Koper**;
- potek variante po obstoječi Šmarski cesti brez ustrezne preureditve in prekategorizacije pa je prav tako nesprejemljiv, saj:
 - **bi to pomenilo dodatno povečanje problematike enega največjih slovenskih prometnih zamaškov**. Izrazita dvofunkcionalnost obstoječe glavne ceste, ki jo določata tranzitna in hkrati izredno pomembna medkrajevna, lokalna in mestna povezava, povzroča pogoste zastoje prometa, predvsem v turistični sezoni in ob koncu tedna. Prometni zastoji vplivajo na pretok prometa po celotnem sistemu cest obale in zaledja. Najhujši zastoji se v dnevnem, tedenskem in letnem ciklu pojavljajo na začetku glavne ceste v Kopru od priključka z obalne ceste pri Slavčku do križišča Tomos. Povečan promet na tej cesti vpliva na nepretočnost in zastoje na celotnem območju mesta Koper;
 - **bi to pomenilo nedoseganje enega glavnih ciljev in namenov izgradnje HC na odseku Koper – Dragonja**, ki zahteva predvsem preusmeritev tranzitnega prometa izven urbanega prostora;
 - **bi ohranitev obstoječega stanja pomenila še večje hrupne obremenitve, izrazit negativni vpliv na bivalne pogoje in ambientalne kakovosti prostora vzdolž Šmarske ceste** ter še nadaljnje poslabšanje prometne varnosti prebivalcev Kopra in vseh drugih uporabnikov ceste ali prostora (vzdolž mestnega dela Šmarske ceste se je namreč razvila in se še razvija pomembna storitvena, poslovna in trgovinska cona).

3.

Dodatno ohranjanje kompleksov kmetijskih zemljišč na območju A z eventualnimi tehničnimi ukrepi, npr. predor ali viadukt, prav tako ni izvedljivo. Tekom izdelave študije variant so bili preverjeni poteki trase z daljšim predorom in z viaduktom preko doline Pradišjol. Predor je predviden na najdaljši možni razdalji pod Škocjanskim hribom, saj vertikalna premestitev zaradi zadostitve prometno-tehničnim predpisom (minimalne krivine, minimalni odmiki razcepov in priključkov ter vhodov v predor) ni izvedljiva, horizontalni zamik (znižanje nivelete) pa ni izvedljiv zaradi problematike ohranjanja maksimalnih sprememb nivelete trase na celotnem odseku, saj poteka trasa preko izredno razgibanega območja slovenske Istre z zahtevnimi geološkimi razmerami.

Preko doline Pradišjol je bila preverjena varianta s potekom trase preko viadukta. Višina viadukta bi bila tako nizka, da raba zemljišča pod njim ne bi bila možna. Ob upoštevanju tega bi bil vpliv viadukta na kulturno krajino in vidne kakovosti prostora izredno velik. **Hkrati obravnavan prostor predstavlja retenzijsko območje, kjer je predvidena ureditev zadrževalnika Pradisjol** (Strokovne podlage za ureditev Badaševice in zadrževanje voda (Šalara, Pradisjol), Idejna zasnova, Inštitut za vode republike Slovenije, št. proj. II/3/6, C-1285, september 2005) in je možno ureditev cestnega nasipa smiselno izkoristiti še za ta projekt. Tako se izognemo dvojnemu posegom v prostor in še večji zasedbi kmetijskega prostora.

Iz navedenega sledi, da so ugotovitve iz Študije variant in Okoljskega poročila, ki jih povzemamo v nadaljevanju tega dopisa, strokovno preverjene in utemeljene. Te ugotovitve so:

- Varianta A1 predstavlja optimizacijo vhodnih variant in je bila umeščena v prostor tekom 1. faze izdelave študije variant (Predhodne analize in določitve variant – I. mapa, zvezek1). Varianta je bila preverjena in umeščena v prostor predvsem z namenom ohranjanja celovitosti kmetijskega prostora, saj je varianta v največji možni meri in kolikor še dopuščajo prometno-tehnični okvirji zamaknjena proti robu naselja. Na ta način se v primerjavi z ostalimi variantami v tem delu (A2 in A3, ki sestavljata variante V4 do V7), skoraj v celoti ohranja celovitost doline Pradisjol in južno pobočje Škocjanskega hriba do Bertokov. Hkrati varianta na ta način najmanj oz. skoraj nič posega v retenzijsko območje oz. predviden zadrževalnik Pradisjol, celo nasprotno, potek ceste je zasnovan tako, da se lahko ureditev nasipa uporabi v dvojni namen.
- Da je varianta A1 v delu A glede na ostale variante z vidika kmetijskega prostora in kmetijskih zemljišč najugodnejša, potrjujejo tudi poglavja 3.3 Vpliv na prostorske (gospodarske) potencialne, 3.3.1 Primarna gospodarska raba (kmetijstvo in gozdarstvo) iz Študije variant (II. mapa, zvezek 1) in poglavje 4.6 Kmetijska zemljišča iz Okoljskega poročila za HC na odseku Koper – Dragonja (PS Prostor d.o.o., št. projekta: U/004-2006, oktober 2006). V študiji variant je ugotovljeno naslednje:
 - Na odseku A, na širšem območju Škocjana, variante od V4 do V7 bolj posežejo v komplekse vinogradov kot pa variante od V1 do V3.
 - Na odseku A imajo glede na poseg trase v komplekse kmetijskih zemljišč nekoliko bolj ugoden značaj variante V1, V2 in V3, tem sledi varianata V4, ki s svojim potekom po eni strani ohranja kompleksnost Šalarskega polja, a jo hkrati s pripadajočo novo Vanganelsko cesto tudi zopet poruši, najhujši vpliv pa imajo variante V5, V6 in V7.
 - Iz okoljskega poročila pa izhaja naslednje:
 - Varianta V4 najmanj posega v najboljša kmetijska zemljišča, vendar v precejšnjem delu poteka po dobrih kmetijskih zemljiščih. Varianti V1 in V2 sta glede na stopnjo vpliva zelo podobni in sta v tej prostorski analizi ocenjeni kot najboljši. Nekoliko manj prizadeneta dober kmetijski prostor, nekoliko več pa posežeta na najboljša kmetijska zemljišča. Vse ostale variante so zopet manj ugodne, še najmanj pa varianti V7 in V3.
 - z vidika poteka preko plansko opredeljenih kmetijskih zemljišč je razvidno, da imajo najbolj ugoden potek variante V1, V2 in V4. Tudi v tej analizi kažeta najmanj obremenjujoč vpliv na kmetijski prostor varianti V1 in V2, tema pa sledi varianta V4.
 - Glede na vpliv posega variant na strnjenost kmetijskih zemljišč so variante V1, V2 in V3 na odseku A, kjer prevladujejo večji kompleksi kmetijskih zemljišč, pomaknjeni bolj ob rob doline. Variante V4, V5, V6 in V7 potekajo po sredini večjih kompleksov kmetijskih zemljišč, kar v oceni pomeni večji negativen vpliv poteka variant na kmetijski prostor.