

OKOLJSKO POROČILO na trasi HC Koper – Dragonja

zvezek 1

T TEKSTUALNI DEL

T.0 Povzetek s sklepno oceno sprejemljivosti

0385		000.0405	T.1	
-------------	--	-----------------	------------	--

S.3.2

Vsebina zvezka

Projektna organizacija:
izvajalec



PS Prostor d.o.o.
Urbanizem, projektiranje nizkih gradenj in krajinsko načrtovanje
Vojkovo nabrežje 30, 6000 Koper

Cesta: Hitra cesta Koper – Dragonja
Odsek: 0385 Koper – Dragonja
Vsebina: **OKOLJSKO POROČILO NA TRASI
HC KOPER DRAGONJA
(po reviziji in pripombah soglasodajalcev)**
Številka projekta: U/004-2006
Datum: januar 2007

ZVEZEK 1

T TEKSTUALNI DEL

T.0 Povzetek s sklepno oceno sprejemljivosti

- 1 Splošno
 - 1.1 Ozadje in namen okoljskega poročila
 - 1.2 Vsebina okoljskega poročila
 - 1.3 Vplivi izvedbe plana na okolje in njihova presoja
- 2 Opis plana
- 3 Povzetek ocen vplivov plana na okolje
 - 3.1 Povzetek ocen vplivov plana na površinske vode
 - 3.2 Povzetek ocen vplivov plana na podzemne vode
 - 3.3 Povzetek ocen vplivov plana na podnebne spremembe in kakovost zraka
 - 3.4 Povzetek ocen vplivov plana na naravo
 - 3.5 Povzetek ocen vplivov plana na gozd
 - 3.6 Povzetek ocen vplivov plana na kmetijska zemljišča
 - 3.7 Povzetek ocen vplivov plana na kulturno dediščino
 - 3.8 Povzetek ocen vplivov plana na hrup
- 4 Sklepna ocena sprejemljivosti plana

Priloge

- G.1 Pregledna situacija na TTN

0385		000.0405	T.1	
-------------	--	-----------------	------------	--

1 SPLOŠNO

1.1 OZADJE IN NAMEN OKOLJSKEGA POROČILA

V postopku priprave državnega lokacijskega načrta za hitro cesto na odseku Koper – Dragonja je potrebno izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje ("Odločba Ministrstva za okolje in prostor").

Priprava DLN za predmetni cestni odsek poteka skladno s programom priprave, objavljenim v Ur.l. RS, št. 79/04 in je utemeljena v Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSpRS, Uradni list RS, št. 76/04) ter je v okviru dodatnega programa vključena v Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 50/04).

Družba za avtoceste v RS d.d. je podjetju PS Prostor d.o.o. iz Kopra naročila izdelavo okoljskega poročila (v nadaljevanju tudi OP), ki je obvezna strokovna podlaga v postopku celovite presoje vplivov na okolje. Celovito presojo vplivov na okolje je potrebno izvesti v postopku priprave plana, programa, načrta, prostorskega ali drugega akta, katerega izvedba lahko pomembno vpliva na okolje (40. člen Zakona o varstvu okolja, ZVO-1, Ur.l. RS, št. 41/2004). S celovito presojo se ugotovi in oceni vplive na okolje in vključenost zahtev varstva okolja, ohranjanja narave, varstva človekovega zdravja in kulturne dediščine v plan ter pridobi potrdilo ministrstva o sprejemljivosti plana glede na okolje.

Izdelava pričujočega okoljskega poročila je vezana na izdelavo I. faze priprave državnega lokacijskega načrta za hitro cesto na odseku Koper – Dragonja, to je izdelava študije variant s predlogom najustreznejše variante, kateri pričujoče okoljsko poročilo med drugim služi kot obvezna strokovna podlaga. Po zaključeni študiji variant za obravnavan plan oz. po podanem predlogu izbrane variantne rešitve se v sklopu okoljskega poročila izdela še Dodatek za varovana območja (v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, Ur.l. RS, št.130/04), ki je podan v zvezku 5 tega okoljskega poročila.

Predmetno okoljsko poročilo temelji na projektu:

- Hitra cesta na odseku Koper – Dragonja, Idejna zasnova (IDZ), Gradbeno-tehnični del primerjalna študija variant, Investbiro Koper d.d., št. proj. 0914-1, junij 2006.

Okoljsko poročilo je strokovno gradivo, v katerem se opredeli, opiše in ovrednoti vplive izvedbe plana na okolje in možne alternative, ob upoštevanju ciljev in geografskih značilnosti območja, na katerega se plan nanaša (41. čl. Zakona o varstvu okolja, ZVO-1, Ur. l. RS, št. 41/04).

Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05) podrobneje ureja izdelavo okoljskega poročila in način za opredelitev, opis in ovrednotenje pomembnih vplivov izvedbe plana na okolje, ohranjanje narave, varstvo človekovega zdravja in kulturne dediščine ter možne alternative, ki upoštevajo okoljske cilje in značilnosti območja, na katerega se plan nanaša.

OP obravnava variante in v primeru ugotovljenih pričakovanih škodljivih vplivov tudi predlog in oceno ustreznih omilitvenih ukrepov.

Osnovni namen okoljskega poročila in s tem celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje je vključevanje okoljskih vidikov v postopke načrtovanja in planiranja, razvoj okoljsko ustrežnejših rešitev in zagotavljanje transparentnosti postopkov.

1.2 VSEBINA OKOLJSKEGA POROČILA

Sestavni deli okoljskega poročila so:

- 1 podatki o planu,
- 2 podatki o stanju okolja,
- 3 podatki o okoljskih ciljih plana, merilih vrednotenja in metodah za ugotavljanje in vrednotenje vplivov plana;
- 4 podatki o ugotovljenih vplivih plana in njihova presoja;
- 5 predvideni načini spremljanja stanja okolja v času izvedbe plana;
- 6 poljuden povzetek ugotovitev okoljskega poročila z obrazložitvijo.

Osnovo za določitev obsega in vsebine predmetnega okoljskega poročila predstavljajo smernice, ki temeljijo na relevantnih zakonskih določilih. Smernice za predlagani plan so predstavljene v nadaljevanju, v poglavju 3 'Okoljska izhodišča in okoljski cilji'. Na podlagi analize smernic, strokovnih podlag in strokovnega mnenja se v okoljskem poročilu obravnavajo naslednji segmenti okolja:

- površinske vode
- podzemne vode
- podnebne spremembe in kakovost zraka
- narava: flora, favna in habitatni tipi
varovana območja narave (natura 2000, zavarovana območja);
naravne vrednote in ekološko pomembna območja
- gozd (kot naravni vir),
- kmetijska zemljišča (kot naravni vir).
- kulturna dediščina
- hrup

Segment človeško zdravje je v okoljskem poročilu obravnavan posredno. Človeško zdravje je povezano z ohranjanjem kakovosti bivalnega okolja, torej predvsem z vplivi na kakovost zraka, vode, kmetijska zemljišča in obremenjevanje s hrupom.

1.3 VPLIVI IZVEDBE PLANA NA OKOLJE IN NJIHOVA PRESOJA

V okoljskem poročilu so opredeljeni in ovrednoteni pomembni vplivi plana na okolje. V pričujočem primeru predstavlja plan oz. planske različice sedem (7) variantnih rešitev poteka trase hitre ceste na odseku Koper – Dragonja in med njimi predloga izbrane variantne rešitve (Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, PS Prostor, avgust 2006).

V okoljskem poročilu ugotovljeni vplivi so lahko:

- neposredni,
- daljinski,
- kumulativni in
- sinergijski,

lahko so:

- kratkoročni,
- srednjeročni in dolgoročni,

- trajni in
- začasni.

Vplivi izvedbe plana se vrednotijo na podlagi posledic plana na okoljske cilje plana z uporabo meril vrednotenja, predpisanih z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05).

Neposredni vplivi izvedbe plana imajo neposredne učinke na izbrana merila vrednotenja.

Daljinski vpliv se ugotavlja, če se s planom načrtuje poseg v okolje z vplivi, ki so posledica izvedbe plana in se zgodijo oddaljeno od posega v okolje.

Kumulativni vplivi odražajo zanemarljiv vpliv izvedbe plana na izbrana merila vrednotenja, ima pa izvedba plana skupaj z obstoječimi posegi ali s posegi, ki so načrtovani in grajeni na podlagi drugih planov, velik vpliv na izbrana merila vrednotenja oz. ima več posegov istega plana združen vpliv, katerega učinki na izbrana merila vrednotenja niso zanemarljivi.

Skladno z Odločbo MOP, št. 354-09-239/2005, z dne: 5.08.2005 je bilo v postopku priprave občinskega lokacijskega načrta za gospodarsko obrtno in razvojno cono (OIC) Srmin v Kopru potrebno izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolja (izdelovalec OP: Imos Geateh, d.o.o., Ljubljana, 2006). Območje OIC Srmin se sicer prekriva z vplivnim območjem plana za hitro cesto Koper – Dragonja, vendar ocenjujemo, da kumulativnih vplivov v tem primeru zaradi oddaljenosti in lastnosti načrtovanih posegov ne bo.

Na podlagi zbiranja informacij ugotavljamo, da trenutno drugih planov ali posegov, ki bi bili na območju obravnavanega plana po 1. maju 2004 že presojeni ali potrjeni oz. so še v postopku presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe plana ali posega na naravo v času izdelave poročila, ni, zato kumulativnih vplivov po naši oceni ni pričakovati.

Neposredni in daljinski vplivi so ocenjeni na podlagi obsega sprememb po posameznih kazalcih stanja okolja in njihovi pomembnosti, stopnje upoštevanja varstvenih ciljev oz. drugih meril vrednotenja, glede na:

- stanje okolja ali stanje njegovih delov,
- varstvo naravnih virov,
- varstvo naravnih vrednot,
- ohranjanje biotske raznovrstnosti,
- varstvo kulturne dediščine,
- značilnosti prebivalstva,
- zdravje ljudi.

Sinergijski vpliv je ocenjen na podlagi skupnih posledic neposrednih, daljinskih in kumulativnih vplivov plana.

Ocena vplivov izvedbe plana na cilje celovite presoje je sestavljena iz podocen vsake od posledic izvedbe plana na uresničevanje okoljskih ciljev plana.

V primeru škodljivih vplivov načrtovanega plana je preverjena možnost omilitve škodljivih vplivov ter navedeni ustrezni omilitveni ukrepi, kot tudi razlogi za konkreten izbor omilitvenega ukrepa.

Oceno posledic učinkov izvedbe plana na uresničevanje ciljev celovite presoje smo ugotavljali v skladu z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05) v naslednjih velikostnih razredih:

- A – ni vpliva/pozitiven vpliv
- B – nebistven vpliv
- C – nebistven vpliv pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov)
- D – bistven vpliv
- E – uničujoč vpliv

X – ugotavljanje vpliva ni možno.

Ocene posledic izvedbe plana velikostnega razreda A, B in C pomenijo, da so vplivi izvedbe plana na uresničevanje okoljskih ciljev sprejemljivi. Oceni posledic izvedbe plana velikostnega razreda D in E pomenita, da vplivi izvedbe plana za uresničevanje okoljskih ciljev niso sprejemljivi.

Metodologija ugotavljanja in vrednotenja pomembnih vplivov na posamezne segmente okolja je predstavljena v pregledni tabeli za vsak obravnavan segment posebej.

2 OPIS PLANA

2.1 UVODNA POJASNILA

Opis plana temelji na projektu:

- Hitra cesta na odseku Koper – Dragonja, Idejna zasnova (IDZ), Gradbeno-tehnični del primerjalna študija variant, Investbiro Koper d.d., št. proj. 0914-1, junij 2006

Skupna lastnost variant je, da potekajo po širšem koridorju, ki ga je na podlagi geografskih in prostorskih značilnosti, tehničnih značilnosti variantnih rešitev in obstoječih ter pričakovanih obremenitev razdeliti v tri dele, ki se tudi ujemajo z možno faznostjo gradnje. Okvirni trije deli, v katere je razdeljen celotni odsek od Koprca 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;

Ker so med podvariantami posameznih delov možne prevezave, je bilo za vrednotenje določenih sedem možnih variant in sicer:

$$V1 = A1 + B1 + C1$$

$$V2 = A1 + B3 + C1$$

$$V3 = A1 + B4 + C1$$

$$V4 = A2 + B2 + C1$$

$$V5 = A3 + B1 + C1$$

$$V6 = A3 + B3 + C1$$

$$V7 = A3 + B4 + C1$$

Vse variante se začnejo in končajo v isti točki, vseh sedem je v zadnjem delu (C), torej 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 hitra cesta do razcepa dveh hitrih cest razširi iz štiripasovnice v šestpasovnico. Za razcepom vse variante s predorom Škocjan preidejo na Vanganelško 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 mednarodni mejni prehod (v nadaljevanju 'MMP') Dragonja.

Pri vseh variantah je na območju Bandela, pred priključkom Padna predviden obojestranski bencinski servis s počivališčem v najmanjšem možnem obsegu.

Končni predlog najustreznejše variantne rešitve (Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, PS Prostor d.o.o. Koper, avgust 2006) je po opravljeni primerjavi in vrednotenju (l. mapa, zvezek 2 imenovane študije variant) je bila kot najustreznejša predlagana variantna rešitev izbrana variantna rešitev V1.

Varianta V1 je pri odločilnih merilih in vidikih med bolj ustreznimi (okoljski vidik, ekonomski vidik) ali celo najbolj ustrezna (razvojno urbanistični vidik, tehnični vidik), s svojim potekom rešuje oz. optimizira slabe strani drugih variant. Varianta ni med bolj ustreznimi le pri vidikih ali merilih, kjer je poudarjeno, da med variantami ni bistvenih razlik, ki bi odločale o njihovi sprejemljivosti oz. nesprejemljivosti, zato ti vidiki ali merila niso merodajni oziroma odločilni (funkcionalni vidiki, hrup).

2.2 OPIS RAZLIČIC PLANA

Varianta V1

Varianta se začne z navezavo na konec obstoječe avtoceste A1 Ljubljana – razcep Srmin. in poteka po obstoječi hitri cesti MMP Škofije – razcep Srmin – Koper, kjer je predvidena razširitev iz štiripasovnice v šestpasovnico do km 2, kjer bo razcep dveh hitrih cest. Varianta 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 do priključka Šalara. Za priključkom Šalara se varianta po zahodnem pobočju doline potoka Pjažentin dviguje proti Šmarskemu sedlu do vstopa v predor pod Šmarskim sedlom (dolžina 940 oz. 1100 m). Po prihodu iz predora poteka varianta V1 po dolini potoka Derešnjak, zahodno od obstoječe Šmarske ceste G1-11/1062. V nadaljevanju poteka varianta od priključka Padna med vznožjem vzhodnega pobočja doline Drnice in obrtno cono, kjer sta mesna predelovalna industrija (v nadaljevanju 'klavnica') in kamnoseštvo, ter se za priključkom Dragonja naveže na projekt novega MMP Dragonja.

Varianta V2

Varianta do priključka Šalara poteka identično z varianto V1 (po obstoječi hitri cesti do km 2, kjer bo razcep dveh hitrih cest, tam 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 do priključka Šalara), od tam pa poteka po prisojnim pobočju Stare Šalare, prečka vmesno grapo z viaduktom dolžine 200 m in kmalu zatem preide v predor Srgaši dolžine 1.175 m, se z vhodnim portalom predora 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 deviirati. V nadaljevanju poteka po vzhodnem pobočju doline Drnice in ima od priključka Padna do konca odseka enak potek kot varianta V1.

Varianta V3

Varianta do priključka Šalara poteka identično z varianto V1 (po obstoječi hitri cesti do km 2, kjer bo razcep dveh hitrih cest, tam 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 do priključka Šalara), od tam pa poteka po prisojnim pobočju Stare Šalare, prečka vmesno grapo z viaduktom dolžine 200 m in kmalu zatem preide v predor Gažon dolžine 940 m pod naseljem Gažon. Za predorom se previje proti jugu, prečka Drnico in poteka po njenem desnem bregu do km 9,07, kjer poteka tik pod obsežnejšim vinogradniškim nasadom. V nadaljevanju poteka trasa ob strmem pobočju na levem bregu Drnice in se počasi približa obstoječi glavni cesti, vzdolž katere poteka do priključka Padna, od tam naprej pa ima enak potek kot ostale variante.

Varianta 4

Varianta od začetka (navezava 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 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, prečka Vanganelško polje, na koncu katerega je predviden priključek Šalara z novo prometnico do obstoječe Šmarske ceste. Varianta se nadaljuje ob vznožju Bošamarina in v nadaljevanju poteka po vzhodnem pobočju doline potoka Pjažentin ter se vzpne do vhoda v predor Šmarje. 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 varianta po dolini potoka Derešnjak, zahodno od obstoječe Šmarske ceste G1-11/1062, do priključka Padna, od koder je identična s potekom ostalih variant.

Varianta 5

Varianta poteka od začetka (navezava na konec obstoječe avtoceste A1 Ljubljana – razcep Srmin) kot začetni del variante V4, torej 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 v km 2,2 preide v predor dolžine 320 m skozi Škocjanski grič. Po izhodu iz predora poteka v smeri proti vznožju jezika Tribanskega hriba potem pa se na območju Vanganelškega polja previje zahodneje, kjer ima priključek Šalara na istem mestu kot variante V1-V3. Za priključkom Šalara poteka trasa variante V5 identično z varianto V1, torej se po zahodnem pobočju doline potoka Pjažentin dviguje proti Šmarskemu sedlu do vstopa v predor pod Šmarskim sedlom (dolžina 940 oz. 1100 m). Po prihodu iz predora poteka po dolini potoka Derešnjak, zahodno od obstoječe Šmarske ceste G1-11/1062. V nadaljevanju poteka varianta od priključka Padna enako kot vse ostale variante.

Varianta 6

Varianta od začetka v km 0,0 do priključka Šalara poteka enako kot varianta V5 (po obstoječi hitri cesti MMP Škofije – razcep Srmin – Koper do km 1,0, kjer je predviden razcep Škocjan, v km 2,2 preide v predor dolžine 320 m skozi Škocjanski grič in poteka po izhodu iz predora v smeri proti vznožju jezika Tribanskega hriba potem pa se na območju Vangannelskega polja previje zahodneje, kjer preide v priključek Šalara). Za priključkom Šalara poteka identično z varianto V2, torej po prisojnem pobočju Stare Šalare, prečka vmesno grapo z viaduktom dolžine 200 m in kmalu zatem preide v predor Srgaši, se z vhodnim portalom predora 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 deviirati. V nadaljevanju poteka po vzhodnem pobočju doline Drnice in ima od priključka Padna do konca odseka enak potek kot preostale variante.

Varianta 7

Varianta od začetka v km 0,0 do priključka Šalara poteka enako kot varianta V5 (po obstoječi hitri cesti MMP Škofije – razcep Srmin – Koper do km 1,0, kjer je predviden razcep Škocjan, v km 2,2 preide v predor dolžine 320 m skozi Škocjanski grič in poteka po izhodu iz predora v smeri proti vznožju jezika Tribanskega hriba potem pa se na območju Vangannelskega polja previje zahodneje, kjer preide v priključek Šalara). Za priključkom Šalara poteka identično z varianto V3, kar pomeni, da od tam poteka 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. Za predorom se previje proti jugu, prečka Drnico in poteka po njenem desnem bregu do km 9,07, kjer poteka tik pod obsežnejšim vinogradniškim nasadom. V nadaljevanju poteka trasa ob strmem pobočju na levem bregu Drnice in se počasi približa obstoječi glavni cesti, vzdolž katere poteka do priključka Padna, od tam naprej pa ima enak potek kot ostale variante.

3 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA OKOLJE

3.1 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA POVRŠINSKE VODE

Geografskemu območju, po katerem potekajo trase variant plana HC Koper – Dragonja, pripadajo porečja Rižane, Badaševice, Drnice in Dragonje. Neposredni vpliv plana se lahko pričakuje le na zadnje tri omenjene vodotoke, Badaševico, Drnico in Dragonjo, z vsemi manjšimi in večjimi pritoki. Med slednjimi je potrebno omeniti potoke Medljanščico, Piševce in Baredinko.

V različnem, a nikjer prekomernem obsegu, se lahko pri vseh variantah pričakuje vplive zaradi aktivnosti in dela v času gradnje cestnih objektov, padavinskih odpadnih vod – zbiranje/čiščenje/odvajanje, dodatnih obremenitev tal z emisijami iz prometa (goriva, maziva, olja in obrabni deli vozil in cestišč), posledično izpiranja s padavinskimi vodami v površinski vodotok, nadalje zaradi vzdrževanja prometnih površin v času znižanih zračnih temperatur (odtaljevalna sredstva), vzdrževanja prometnih površin – popravilo vozišča, obnovitev obrabne plasti, obnovitev vozišča, vzdrževanje kanalizacijskega sistema in čistilnih objektov) in zaradi nesreč z razlitjem nevarnih tekočin ali razsutjem drugih nevarnih snovi.

Glede na okoljska cilja:

- ohranitev oz. izboljšanje kakovosti vode (oz. zmanjšanje obremenitev s škodljivimi ali nevarnimi snovmi) in
- ohranitev oz. izboljšanje hidromorfološkega stanja (med drugim stabilnosti brežin, poplavne varnosti ipd.) vodotokov;

ter primerjalne ocene variant po posameznih delih in odsekih plana HC Koper – Dragonja je ugotovljeno, da nobena predlagana varianta ni ocenjena z oceno D ali E. Glede na možne vplive na razmere v površinskih vodotokih sta za najbolj ugodni ocenjeni varianti V6 in V7 s kombinacijo, po posameznih delih plana, $V6 = A3+B3+C1$ in $V7 = A3+B5+C1$. Poudarjeni so odseki posameznih tras variant, na osnovi katerih sta omenjeni varianti ugodnejši od preostalih variant.

Tabela 3-1: Skupna ocena vpliva HC na površinske vode

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
kemijsko stanje	C	C	C	C	C	C	C
hidromorfološko stanje	C	C	C	C	C	C	C
skupna ocena	C	C	C	C	C	C	C

3.2 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA PODZEMNE VODE

Rezultati hidroloških in hidrogeoloških študij na območju variantnih rešitev trase HC Koper – Dragonja kažejo, da na vplivnem območju plana HC Koper – Dragonja ni podzemne vode, ki se predvideva za izkoriščanje za oskrbo s pitno vodo. Na vplivnem območju plana HC Koper – Dragonja tudi ni posebej predpisanih omejitev glede podzemnih vod (vplivno območje plana se nahaja izven vodovarstvenih območij).

Glede na možne vplive plana HC Koper – Dragonja na razmere v podzemni vodi so prednostno ugodnejše variante, v okviru katerih so predvidena zemeljska in gradbena dela v manjšem obsegu (zaradi neločljive povezanosti okoljskih prvin tal in podzemne vode). Po navedenih kriterijih so na delu B predvidena najbolj obsežna gradbena in zemeljska dela, ki pa so obvladljiva z upoštevanjem omilitvenih ukrepov. Med posameznimi variantami glede vplivov na razmere v podzemni vodi ni pomembnejših razlik.

Glede na okoljska cilja:

- ohranjanje dobrega kemijskega stanja podzemne vode v povezavi z vodooskrbo;
- zagotavljanje vodnih količin za oskrbo prebivalcev s pitno vodo;

in primerjalne ocene variant po posameznih delih in odsekih plana HC Koper – Dragonja je ugotovljeno, da nobena predlagana varianta ni ocenjena z oceno D ali E, variante so enakovredne in imajo opredeljeno oceno vpliva A.

Tabela 3-2: Skupna ocena vpliva HC na podzemne vode

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
podzemne vode	A	A	A	A	A	A	A

3.3 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA PODNEBNE SPREMEMBE IN KAKOVOST ZRAKA

POVZETEK (Podnebne spremembe in kakovost zraka)

Hitra cesta Koper - Dragonja poteka na območju občin Koper, Izola in Piran. To območje je razvrščeno v območje onesnaženosti zraka SI 4, ki sodi v II. stopnjo onesnaženosti zraka, na katerem je raven onesnaženosti ene ali več onesnaževal (dušikov dioksid, delci PM₁₀ in ozon) višja od predpisane mejne vrednosti in nižja od vsote mejne vrednosti in vrednosti sprejemljivega preseganja.

Emisije toplogrednih plinov in emisije onesnaževal zaradi prometa na vplivnem območju hitre ceste Koper – Dragonja so v obstoječem stanju posledica obratovanja posledica obratovanja AC odsekov A1/0236, 0237 Dekani – Koper, glavne ceste G2-111/0238 Koper – Izola in G1-10/1062 Koper – Dragonja ter lokalnega prometnega omrežja na širšem območju Kopra. Dodatne emisije onesnaževal so predvsem posledica industrijske proizvodnje na območju Kopra ter obratovanja kurišč.

V letu 2004 je skupna emisija ogljikovega monoksida zaradi prometa po cestnem omrežju na območju predvidene hitre ceste dosegala 25830 ton/leto, skupna emisija dušikovih oksidov pa 59 ton/leto. Glede na prometne podatke za primerjalno cestno omrežje v letu 2004 mejna imisijska letna vrednost dušikovega dioksida in delcev na območju ob obravnavanih cestah ni presežena nikjer. Na območju ob AC Bertoki – Koper in ob glavni cesti G1-10/1062 Koper – Dragonja se občasno pojavlja preseganje mejne urne vrednosti dušikovega dioksida in mejne dnevne vrednosti delcev, število preseganj je manjše od dovoljenega.

Predvidena hitra cesta bo razbremenila obstoječo glavno cesto, zmanjšanje prometa pa bo najbolj občutno na odseku južno od Šalare. Hitra cesta bo na odseku med A1/0237 Bertoki – Koper in priključkom Šalara pri vseh variantah obremenjena med 14000 in 15500 vozili/dan, od priključka Šalara proti Dragonji pa bo gostota prometa dosegala 20000 vozil/dan. V planskem obdobju leta 2024 bo skupna emisija ogljikovega monoksida na celotnem cestnem omrežju s hitro cesto dosegla med 37074 in 41197 ton/leto in bo glede na primerjalno omrežje višja od 8 do 20%, skupna emisija dušikovih oksidov bo dosegala med 57 in 61 ton/leto in bo od 8 do 21% večja kot na primerjalnem omrežju. Srednje letne imisijske koncentracije dušikovega dioksida in delcev se pri primerjalnem omrežju in omrežju s hitro cesto ne bodo bistveno razlikovale, tudi ocenjeno število preseganj mejne urne vrednosti dušikovega dioksida in mejne dnevne koncentracije delcev bo pri obeh omrežjih enako. Vpliv omrežja s hitro cesto na kakovost zraka je praktično enak kot pri obstoječem primerjalnem omrežju.

Skupna ocena vpliva variant hitre ceste Koper – Dragonja na podnebne spremembe in kakovost zraka je bila določena na podlagi ocenjenih emisij toplogrednih plinov in onesnaževal ter ocenjene onesnaženosti zraka z dušikovim dioksidom in delci ob upoštevanju celotnega cestnega omrežja in navezave Bertoki – Dragonja kot vira emisij snovi v zrak. Vseh sedem variant hitre ceste je glede na vpliv na kakovost zraka praktično enakovrednih. Skupna ocena vseh variant hitre ceste na podnebne spremembe in kakovost zraka je stopnja B – nebitven vpliv.

Tabela 3-3: Skupna ocena vpliva HC na podnebne razmere in kakovost zraka

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
emisije toplogrednih plinov	B	B	B	B	B	B	B
emisije onesnaževal	B	B	B	B	B	B	B
kakovost zraka	B	B	B	B	B	B	B
skupna ocena	B	B	B	B	B	B	B

3.4 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA NARAVO

Rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi

Pri ugotavljanju in vrednotenju vplivov izvedbe plana na Okoljski cilj 1: Preprečevanje zmanjševanja biotske raznovrstnosti na ravni ekosistemov, habitatnih tipov, vrst ter genomov (in genov) je bilo upoštevano:

- nevarnost zmanjšanja biotske raznovrstnosti na ravni ekosistemov in vrst,
- možnost uničenja posameznih območij habitatnih tipov s poudarkom na prednostnih habitatnih tipih in habitatnih tipih velike naravovarstvene vrednosti,
- vpliv posega na degradacijo življenjskega prostora živalskih in rastlinskih vrst.

Najmanjše vplive je pričakovati ob izvedbi variante V5, sledi varianta V1, predvsem zaradi poteka v osrednjem delu (območje B). Nesprejemljivi so vplivi, ocenjeni pri variantah V7 in V3 (ocena D), ki v osrednjem delu potekata po manj poseljenem območju, ki je s strani človeka v obstoječem stanju najmanj obremenjeno.

Vplivi plana na segment flora, favna in habitatni tipi so pri vseh ostalih variantah (razen V7 in V3) ocenjeni kot nebistveni pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov – ocena C).

Varovana območja

Pri ugotavljanju in vrednotenju vplivov plana na Okoljski cilj 1: Preprečevanje zmanjševanja biotske raznovrstnosti na ravni ekosistemov (in habitatnih tipov), vrst (in habitatov) ter genomov (in genov) (NPVO) je bilo upoštevano:

- prisotnost varovanih območij narave,
- vpliv plana glede na možnost uničenja zavarovane naravne vrednote,
- vpliv plana glede na območje Natura 2000 in kvalifikacijske vrste ali habitatne tipe za območje.

Vplivi plana na segment varovana območja so pri vseh variantah ocenjeni kot nebistveni pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov – ocena C). Omilitveni ukrepi so predvideni predvsem zaradi neposredne bližine varovanih območij (predvsem SPA, pSCI ter NR Škocjanski zatok) ter posledičnih vplivov na kvalifikacijske vrste ptic.

Naravne vrednote in EPO

Pri ugotavljanju in vrednotenju vplivov posega na Okoljski cilj 1: Preprečevanje uničenja naravnih vrednot in zmanjševanja biotske raznovrstnosti je bilo upoštevano:

- prisotnost evidentiranih in predlaganih naravnih vrednot ali zavarovanih območij,
- prisotnost ekološko pomembnih območij,
- oceno vpliva glede na možnost uničenja evidentiranih, predlaganih ali pričakovanih naravnih vrednot,
- oceno vpliva glede na EPO,
- zmanjšanje pestrosti ekosistemov,
- zmanjšanje biotske raznovrstnosti.

Vplivi plana na segment EPO, naravne vrednote območja, predlagana za zavarovanje oz. NV, so pri vseh variantah ocenjeni kot nebitveni pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov – ocena C). Omilitveni ukrepi so predvideni predvsem zaradi neposredne bližine teh območij oz. predvidenih posegov v naravovarstveno pomembne HT in habitate ogroženih živalskih in rastlinskih vrst.

Tabela 3-4: Skupna ocena vpliva HC na naravo

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi	C	C	D	C	C	C	D
varovana območja	C	C	C	C	C	C	C
evidentirane naravne vrednote in EPO	C	C	C	C	C	C	C
skupna ocena	C	C	D	C	C	C	D

3.5 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA GOZD

Variante rešitve potekajo pretežno po kmetijskih površinah. V delu A obravnavanega odseka pri nobeni varianti ni posegov v gozd. V delu B, med priključkom Šalara in priključkom Padna se nahaja večina posegov v gozd. V delu C do MMP Dragonja pa so možni posegi v gozdni rob in sicer je večina takih posegov na lokacijah priključkov in deviacij obstoječih cest.

Glede na zastavljen okoljski cilj (ohranjanje gozdov zaradi zagotovitve ekoloških funkcij) sta najprimernejši varianti V1 in V5.

Varianti V1 in V5 prizadeneta najmanjši obseg površin s poudarjenimi ekološkimi funkcijami. Poseg je sicer moteč, kajti posega v dve hudourniški dolini, s prisotnim vodnim virom, toda pri tem v manjši meri odpira gozdnata pobočja in jih tako izpostavlja erozijskim pojavom, povzroči manjše razkosanje gozdnih površin. Povečano požarno ogroženost povzročajo vse variante, vendar jo je možno zmanjšati z omilitvenimi ukrepi. Krčitev gozda je sicer znatna, vendar ne največja, tip prizadetega gozda pa ni med bolj ohranjenimi in z nizkim proizvodnim potencialom. Poseg je predviden na pretežno južnih pobočjih in poteka po prostoru, kjer je tudi sicer prisoten prometni koridor.

Tabela 3-5: Skupna ocena vpliva HC na podzemne vode

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
gozd	B	C	C	C	B	C	C

3.6 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA

Okoljski cilji pri vrednotenju vplivov plana na kmetijska zemljišča je namenjena sledijo ohranjanju najboljših kmetijskih zemljišč, ki imajo dober pridelovalen potencial, ohranjanju kompleksov trajnih nasadov, večjih površin strnjenih kmetijskih zemljišč ter v melioracijskih območjih.

Predlagane variante hitre ceste potekajo po kvalitetno dokaj enovitem kmetijskem prostoru, vse pa močno posegajo v kmetijski prostor. Prostorske analize so pokazale, da je najprimernejša varianta V1, tej pa sledita varianti V4 in V2. Vse ostale predlagane variante imajo še v večji meri izražen negativen vpliv na kmetijski prostor.

Na obravnavanem območju so bila v ravninskem delu v preteklosti izvedena hidro melioracijska dela, zato je potrebno posebno pozornost nameniti ohranjanju funkcionalnosti melioracijskih sistemov.

Ob realizaciji projekta je potrebno v največji meri slediti predlaganim omilitvenim ukrepom ter zagotoviti učinkovit nadzor.

Tabela 3-6: Skupna ocena vpliva HC na kmetijstvo

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
Skupna ocena	C	C	C	C	C	C	C

3.7 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA KULTURNO DEDIŠČINO

V širšem koridorju planskih različic V1 – V7 hitre ceste na odseku Koper – Dragonja so številne enote kulturne dediščine, planske različice pa vplivajo le na nekatere od njih, še najbolj na enote Škocjan pri Kopru – arheološko območje Škocjan, Škocjan pri Kopru – Kmetijska šola in Kulturna krajina, območje Padna – Nova vas – Sv. Peter.

Med variantami ni veliko razlik glede vplivov na enote kulturne dediščine, nikjer tudi ne pride do vpliva D (vpliv je bistven) ali E (vpliv je uničujoč). Pri vseh morebitnih vplivih so možni omilitveni ukrepi, kot npr. predhodni arheološki pregledi z različnimi izkopavalnimi in poizkopavalnimi postopki, ureditev nadomestne pešpoti, rekonstrukcije kulturnih teras, skladna obcestna ureditev, še posebej v bližini varovanih zaselkov ipd.

Z vidika vplivov na enote kulturne dediščine sta najustreznejši varianti V2 in V6, sledi varianta V4, za njo V1 in manj ustrezne variante V3, V5 in V7, a razlike so majhne in vse variante so z vidika vplivov na enote kulturne dediščine sprejemljive.

Tabela 3-6: Skupna ocena vpliva HC na kulturno dediščino

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
Skupna ocena	C	C	C	C	C	C	C

3.8 POVZETEK OCEN VPLIVOV PLANA NA HRUP

Variante hitre ceste Koper – Dragonja potekajo delno po nepozidanih kmetijskih površinah, delno po območjih z mešano poslovno – stanovanjsko rabo prostora in po območjih razpršene gradnje. Stanovanjska območja ob trasi hitre ceste so v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju v celoti razvrščena v III. območje varstva pred hrupom. Območje Nature 2000 spada po isti uredbi med mirna območja na prostem, vendar je na celotnem vplivnem območju hitre ceste razvrščeno v III. stopnjo, saj leži v pasu 1000 m od pomembne prometnice. Kmetijske površine ter proizvodna območja so razvrščena v IV. območje varstva pred hrupom. Mirnih območij poselitve v vplivnem območju hitre ceste po veljavnih prostorskih planih občin Koper, Izola in Piran ni.

Obstoječa obremenitev s hrupom na območju med Bertoki in Koprom je pretežno posledica prometa po AC odsekih A1/0236, 0237 Dekani – Koper, na območju Kopra prometa po glavni cesti G2-111/0238 Koper – Izola, na vplivnem območju predvidene hitre ceste glavna cesta G1-10/1062 Koper – Dragonja, na območju naselja Prade pa regionalna cesta R3-625/1061 Bertoki – Dvori. Dodaten vir hrupa je tudi lokalni promet v mestu Koper in v širši okolici. Vpliv proizvodnih in kmetijskih virov hrupa je lokalno omejen. Prometna obremenitev glavnih tranzitnih cest je najvišja v poletni turistični sezoni, izven sezone prometni zastoji niso pogosti. V letu 2004 je gostota prometa na AC med Bertoki in Koprom 39500 vozil/dan. Najbolj obremenjen odsek glavne ceste G1-10 je Šmarska cesta južno od priključka Slavček (25000 vozil/dan), gostota prometa proti Dragonji pa se postopoma zmanjšuje na 3600 vozil/dan.

Glede na prometne podatke za primerjalno cestno omrežje v letu 2004 je mejna vrednost kazalca za celodnevno izpostavljenost hrupu L_{DVN} 65 dB(A) presežena pri 98 objektih z varovanimi prostori s 389 prebivalci, mejna vrednost za kazalec nočnega hrupa $L_{NOČ}$ pa je presežena pri 111 objektih s 460 prebivalci. Največ objektov s preseženimi mejnimi vrednostmi hrupa leži ob avtocesti A1/0237 Bertoki – Koper, ob regionalni cesti R3-625/1061 Bertoki – Dvori v naselju Prade, ob glavni cesti G1-10 v naseljih Koper, Šalara, Bošamarin, Srgaši, Grintovec, Padna in Dragonja, posamezni preobremenjeni objekti pa ležijo tudi ob lokalnem omrežju na širšem območju Kopra.

Nova hitra cesta skupno z razširitvijo obstoječe avtoceste A1/0237 Bertoki – Koper obsega povezavo Kopra z mejnim preходом Dragonja čez notranjost Istre. Primerjalna študija variant obravnava sedem variant hitre ceste. Vse variante se začnejo vzhodno od AC priključka Bertoki, in se z razcepom odcepijo od obstoječe avtoceste A1/0237 Bertoki – Koper in usmerijo proti jugu. Vse variante s predorom Škocjan preidejo na Vanganelško polje in se za priključkom Šalara 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 isto traso do navezave na MMP Dragonja.

Ocena prometnih obremenitev za primerjalno cestno omrežje kaže na to, da bo v letu 2024 gostota prometa na avtocesti med Bertoki in Koprom dosegala 57000 vozil/dan, na glavni cesti G1-10/1062 na območju južno od križišča Slavček 41000 vozil/dan, med Šalaro in Dragonjo pa bo glavna cesta obremenjena med 20000 in 7000 vozil/dan. Predvidena hitra cesta bo razbremenila obstoječo glavno cesto, zmanjšanje prometa pa bo najbolj občutno na odseku južno od Šalare. Hitra cesta bo na odseku med A1/0237 Bertoki – Koper in priključkom Šalara pri vseh variantah obremenjena med 14000 in 15500 vozili/dan, od priključka Šalara proti Dragonji pa bo gostota prometa dosegala 20000 vozil/dan. Na obstoječi glavni cesti med priključki Slavček in Tomos se gostota

prometa ne bo bistveno zmanjšala (z 41000 na 34000 vozil/dan), zmanjšanje bo bolj izrazito na odseku južno od priključka Šalara, kjer bo gostota prometa pod 6000 vozil/dan.

Gledano v celoti bo skupna obremenitev s hrupom glede na primerjalno omrežje manjša pri vseh variantah hitre ceste. Na primerjalnem cestnem omrežju bo obremenitev s hrupom leta 2023 v nočnem času presegala mejno vrednost pri skupno 233 stanovanjskih objektih z 922 prebivalci, z upoštevanjem hitre ceste pa bo število preobremenjenih objektov – odvisno od variante – dosegalo med 170 pri varianti V4 in 194 pri varianti V5. Zmanjšanje bo občutno predvsem ob obstoječi glavni cesti G1-10/1062 med priključkom Šalara in Dragonja, medtem ko se obremenitev s hrupom ob AC Bertoki – Koper glede na obstoječe stanje praktično ne bo spremenila. Ocenjen kumulativen vpliv vseh variant hitre ceste Koper – Dragonja na celotno obremenitev bivalnega okolja s hrupom je glede na primerjalno obstoječe omrežje pozitiven in ocenjen s stopnjo A – število preobremenjenih prebivalcev in površin zaradi izgradnje HC se bo zmanjšalo.

Vse variante hitre ceste so bile podrobneje ocenjene tudi na osnovi kart hrupa zaradi ceste kot vira hrupa. Površine ob vseh variantah hitre ceste so v obstoječem stanju s hrupom obremenjena predvsem na območju navezav na obstoječe cestno omrežje v Bertokih in Kopru ter na območju prečkanj pomembnejših obstoječih cest. V osrednjem delu potekajo variante hitre ceste pretežno po nepozidanih območjih, ki so v obstoječem stanju s hrupom malo obremenjena. Obremenitev s hrupom se bo na območjih v neposredni bližini hitre ceste povečala; najmanjša bo pri variantah V4, V5, V6 in V7, pri katerih bo v nočnem času preobremenjenih med 47 in 49 objektov s približno 185 prebivalci, medtem ko bo obremenitev s hrupom pri variantah V1, V2 in V3 večja (med 54 in 57 preobremenjenih objektov).

Največ objektov s preseženimi mejnimi vrednostmi kazalcev hrupa leži ob obstoječi AC na območju Bertokov in Kopra, medtem ko je obremenitev s hrupom južno od predora Škocjan majhna, ker je to območje pri vseh variantah manj poseljeno. Glede obremenitve s hrupom so bolj ugodne variante, ki imajo urejen razcep in predor Škocjan na vzhodnem delu (V4-V7), medtem ko bo pri variantah V1-V3, kjer potekata razcep in predor bolj zahodno proti Kopru, število preobremenjenih objektov, predvsem pa število preobremenjenih prebivalcev, večje. Prve tri variante potekajo tudi v bližini goste pozidave naselja Šalara (Partizanska cesta). Na območju južno od priključka Šalara so vse variante med seboj primerljive, prav tako tudi število preobremenjenih objektov. Glede obremenitve območij Nature 2000 s hrupom bosta varianti V1 in V2 manj ugodni kot ostale variante, pri vseh variantah pa bo obremenitev območij Nature 2000 manjša kot pri primerjalnem cestnem omrežju.

Za zaščito vseh s hrupom preobremenjenih območij in stanovanjskih objektov je skladno z Zakonom o varstvu okolja investitor novogradnje dolžan izvesti protihrupne zaščitne ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru z uporabo absorpcijske obrabne plasti vozišča in absorpcijsko oblogo predora Škocjan, zmanjšanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov ter sanacijo fasadnih elementov objektov, kjer zaščita zunanjega okolja ni možna. Obseg ukrepov bo za izbrano varianto podrobneje določen v idejnem projektu hitre ceste.

Skupna ocena vpliva variant hitre ceste Koper – Dragonja na obremenitev s hrupom je bila določena na podlagi ocenjenega vpliva na bivalno okolje z upoštevanjem celotnega cestnega omrežja in hitre ceste kot vira hrupa ter na podlagi ocene preobremenjenih območij stanovanjske pozidave in zaščitenega naravnega okolja.

Od sedmih predlaganih variant hitre ceste so glede obremenitve bivalnega okolja s hrupom vse sprejemljive, najprimernejše pa so varianta V4, V5, V6 in V7, ki imajo

predviden razcep ter predor na vzhodnem območju naselja Škocjan. Skupna ocena vpliva vseh variant hitre ceste na obremenitev s hrupom je stopnja C (nebistven vpliv pod pogoji) - število preobremenjenih objektov in prebivalcev ter površin zaradi izvedbe plana se ne bo bistveno spremenilo ob upoštevanju omilitvenih ukrepov.

Tabela 3-8: Skupna ocena vpliva HC na hrup

Varianta	V1 (A1+B1+C1)	V2 (A1+B3+C1)	V3 (A1+B4+C1)	V4 (A2+B2+C1)	V5 (A3+B1+C1)	V6 (A31+B3+C1)	V7 (A3+B4+C1)
Bivalno okolje, celotna obremenitev	A	A	A	A	A	A	A
Bivalno okolje, vir hrupa	C	C	C	C	C	C	C
Naravno okolje, vir hrupa	C	C	C	C	C	C	C
skupna ocena	C	C	C	C	C	C	C

4 SKLEPNA OCENA SPREJEMLJIVOSTI PLANA

Predloženo okoljsko poročilo je vezano na izdelavo DLN za hitro cesto na odseku Koper – Dragonja in se izdeluje v fazi izdelave Študije variant ter hkrati predstavlja obvezno strokovno podlago k Študiji variant za obravnavan odsek hitre ceste.

V okoljskem poročilu so ugotovljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe plana na okolje, ohranjanje narave, varstvo človekovega zdravja in kulturne dediščine ter možne alternative, ki upoštevajo okoljske cilje in značilnosti območja, na katera se plan nanaša.

V tabeli 1 so predstavljene ocene vpliva izvedbe plana na posamezne obravnavane segmente okolja za vseh sedem obravnavanih variant, v tabeli 2 pa so prikazane ocene za variantno rešitev, ki je bila ob koncu primerjave in vrednotenja predlagana kot izbrana varianta (tudi ob upoštevanju zaključkov predloženega okoljskega poročila).

Ocene posledic učinkov izvedbe plana na uresničevanje ciljev celovite presoje smo ugotavljali v skladu z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05) v naslednjih velikostnih razredih:

A – ni vpliva/pozitiven vpliv

B – nebistven vpliv

C – nebistven vpliv pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov)

D – bistven vpliv

E – uničujoč vpliv

X – ugotavljanje vpliva ni možno.

Ocene posledic izvedbe plana velikostnega razreda A, B in C pomenijo, da so vplivi izvedbe plana na uresničevanje okoljskih ciljev sprejemljivi. Oceni posledic izvedbe plana velikostnega razreda D in E pomenita, da vplivi izvedbe plana za uresničevanje okoljskih ciljev niso sprejemljivi.

Tabela 4-1: Končna ocena vplivov različnih predhodnih variant na posamezne sestavine okolja z upoštevanjem omilitvenih ukrepov

Merilo	Variantna rešitev						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
površinske vode	C	C	C	C	C	C	C
podzemne vode	B	B	B	B	B	B	B
podnebne spremembe in kakovost zraka	B	B	B	B	B	B	B
narava: rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi	C	C	D	C	C	C	D
narava: varovana območja narave (Natura 2000 in zavarovana območja)	C	C	C	C	C	C	C
narava: evidentirane naravne vrednote in ekološko pomembna območja (EPO)	C	C	C	C	C	C	C
gozd	B	C	C	C	B	C	C
kmetijska zemljišča	C	C	C	C	C	C	C
kulturna dediščina	C	C	C	C	C	C	C
hrup	C	C	C	C	C	C	C

Tabela 4-2: Končna ocena vplivov predlagane najustreznejše variantne rešitve na posamezne sestavine okolja z upoštevanjem omilitvenih ukrepov

Merilo	Variantna rešitev
	V1
površinske vode	C
podzemne vode	B
podnebne spremembe in kakovost zraka	B
narava: rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi	C
narava: varovana območja narave (Natura 2000 in zav. območja)	C
narava: evidentirane naravne vrednote in EPO	C
gozd	B
kmetijska zemljišča	C
kulturna dediščina	C
hrup	C

Ugotovitev okoljskega poročila za DLN za hitro cesto na odseku Koper – Dragonja:

Pričakovani vpliv izvedbe plana je pri predlagani najustreznejši variantni rešitvi (varianta V1) pretežno 'nebistven pod pogoji', to pomeni sprejemljiv vpliv oz. poseg ob izvedbi omilitvenih ukrepov (ocena C), za posamezne segmente okolja je pričakovati celo le 'nebistven vpliv', to pomeni sprejemljiv vpliv oz. poseg tudi brez omilitvenih ukrepov (ocena B).

Z vidika vplivov izvedbe plana za uresničevanje okoljskih ciljev plana je predlagana najustreznejša variantna rešitev V1 sprejemljiva.

Pričakovani vpliv izvedbe plana je tudi pri variantah V2, V4, V5 in V6 ocenjen z oceno C (nebistven vpliv pod pogoji) in pri posameznih segmentih celo z oceno B ('nebistven vpliv'). Tudi tu so vplivi izvedbe plana za uresničevanje okoljskih ciljev plana za variante V2, V4, V5 in V6 sprejemljivi.

Pri variantah V3 in V7, ki v osrednjem delu potekata po manj poseljenem območju, ki je s strani človeka v obstoječem stanju najmanj obremenjeno, so za segment flora, favna in habitatni tipi vplivi ocenjeni z oceno D – 'vpliv je bistven'. Ta ocena pogojuje tudi končno oceno sprejemljivosti vplivov izvedbe plana, tako je končni vpliv za varianti V3 in V7 nesprejemljiv (ocena D – 'vpliv je bistven').

GRAFIČNI DEL