

2 OPIS PLANA

Opis plana temelji na projektu:

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

V začetni fazi so bile določene tri izhodiščne variante (vse Investburo Koper d.d.), ki so bile posredovane pristojnim nosilcem urejanja prostora z namenom pridobitve njihovih smernic za načrtovanje.

Na podlagi:

- pridobljenih iztočnic iz Analize stanja in teženj v prostoru, Analize razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru in Študije ranljivosti prostora (I. mapa, zvezek 1 Študije variant s predlogom najustrežnejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, PS Prostor d.o.o. Koper, januar 2006),
- smernic za načrtovanje ter strokovnih podlag urejanja prostora s strani nosilcev urejanja prostora (predstavljene v poglavju 3 tega elaborata,
- podrobnejših gradbeno-tehničnih obdelav izhodiščnih variant in
- interdisciplinarnega dela vseh izdelovalcev strokovnih podlag ter naročnika

prišlo do iskanja optimalnejših rešitev, kar je rezultiralo k preveritvi več podvariant posameznih delov izhodiščnih variant in k iskanju številnih možnosti prevezav oz. in prepletov.

V zaključku 1. zvezka, I. mape, ki predstavlja prvo fazo izdelave Študije variant s predlogom najustrežnejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja (PS Prostor d.o.o. Koper, januar 2006) so bile, po posameznih delih odseka (A, B, C), v nadaljnje vrednotenje predlagane naslednje variante:

Začetni del – od priključka Bertoki do priključka Šalara:

- A1
- A2
- A3

Srednji del – od priključka Šalara do priključka Padna:

- B1
- B2
- B3
- B4

Zaključni del – od priključka Padna do navezave na MMP Dragonja:

- C1

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, na koordinacijskem sestanku za HC Koper – Dragonja, ki je potekal dne 07.03.2006, v prostorih DDC, Kotnikova 40, v Ljubljani 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 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 (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 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 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 najustrežnejše variantne rešitve (Študija variant s predlogom najustrežnejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, PS Prostor d.o.o. Koper, avgust 2006) je Po opravljeni primerjavi in vrednotenju (I. mapa, zvezek 2 imenovane študije variant) je bila kot najustrežnejša 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).

2.1 PODATKI O PLANU

2.1.1 Cilji plana

Osnovni cilj izgradnje nove prometnice med Koprom in dragonjo je zagotoviti ustrezno vodenje tranzitnega prometa iz notranjosti Slovenije in smeri Trsta proti področjem Hrvaške Istre, tako da se ceste v čim večji meri izogne mešanju z lokalnim prometom na cestnem omrežju Mestne občine Koper, občine Izola in občine Piran.

Prometnica je načrtovana kot hitra cesta, štiripasovnica brez odstavnih pasov, ki se na začetku navezuje na konec avtoceste A1 (MMP Šentilj – Maribor –) Ljubljana – razcep Srmin in na koncu na načrtovan plato novega MMP Dragonja (Uredba o lokacijskem načrtu za mednarodni mejni prehod Dragonja, Ur.l. RS, št. 73/06), na lokaciji obstoječega MMP Dragonja.

Obstoječa glavna cesta G1-11 Koper – Šmarje – Dragonja se pri tem ohrani (in ob izgradnji HC le prekategoriizira v regionalno cesto).

2.1.2 Opis 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 Vanganelškega 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 Vanganelškega 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.

2.1.2.1 Opis 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 hitrih cest 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 $V_R = 100$ km/h. Trasni elementi priključnih krakov (smer Bertoki – Dragonja) so za $V_R = 80$ 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 Drnice, 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 $V_r=100$ 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 Sečovelje – Dragonja.

2.1.2.2 Osnovne tehnične značilnosti predloga najustreznejše variantne rešitve

Celotna dolžina trase HC po variantni rešitvi V1 je 15.863,5 m.

Horizontalni elementi trase so ugodni, razen proti koncu, kjer so prilagojeni za računsko hitrost $V_r=80$ km/h. Tudi vertikalni potek trase variante V1 je ugoden. Vzdolžni nagib nad 4% je le od priključka Šalara proti predoru Šmarje, kjer znaša na razdalji 1,7 km 5,313%. Tam je predviden pas za počasna vozila (km 5,7 – km 7,4).

Ostali podatki osnovnih tehničnih značilnosti so naslednji:

Tehnični elementi trase

predhodna računsko hitrost	$V_R = 100$ km/h
računska hitrost na priključkih	$V_R = 40$ km/h (30 km/h)
minimalni horizontalni radij	450 m
maksimalni vzdolžni nagib	6 %
minimalni prečni nagib	2,5 %

Elementi prečnega profila

Glavna trasa

vozni pasovi	$4 \times 3,50$ m = 14,00 m
robni pasovi	$4 \times 0,35$ m = 1,40 m
srednji pas	2,00 m
bankini	$2 \times 1,50$ m = 3,00 m
skupaj	20,40 m

Dodatni pasovi

za počasni promet in v priključkih	3,50 m
------------------------------------	--------

Priključki

enosmerna rampa	$5,0 + 2 \times 0,35 = 5,70$ m
bankini	$2 \times 1,0$ m = 2,00 m
skupaj	7,70 m

dvosmerna rampa	$2 \times 5,0$ m = 10,00 m
robni pasovi	$2 \times 0,35$ m = 0,70 m
ločilni pas	= 2,00 m
bankini	$2 \times 1,00$ m = 2,00 m
skupaj	14,70 m

Objekti

Viadukti

Škocjan 6-1	l=100 m
Šalara 6-2	l=400 m
Stara Šalara 6-3	l=200 m
Paderna 6-4	l=400 m

Nadvozi

4-1	l= 70 m	š=18 m
4-2	l=150 m	š= 12,5 m
4-3	l= 40 m	š=10 m
4-4	l= 60 m	š=10m
4-5	l= 60 m	š=18 ,m
4-6	l= 25 m	š=18 m
4-7	l= 45 m	š=10 m
4-8	l= 50 m	š=10 m
4-9	l= 70 m	š=12 m

Podvozi

3-1	l=35 m	š=8 m
3-2	l=30 m	š=12 m
3-3	l=50 m	š=27 m
3-4	l=22 m	š=8 m

Mostovi

5-1	l=10	š=2 m
5-2	l=10	š=25 m
5-3	l=10	š=20 m
5-4	l=10	š=22 m

Predori in pokriti vkopi

predor Škočjan 8-1	ll=410 m	ld=410 m
predor Šmarje	ll=1100 m	ld=900 m

Priključki in razcepi

priključek Bertoki
razcep Škočjan
priključek Šalara
priključek Padna
priključek Dragonja

Deviacije skupaj 27.147 m

Regulacije skupaj 13.573 m

Odkupi zemljišč skupaj 2.618.314 m²

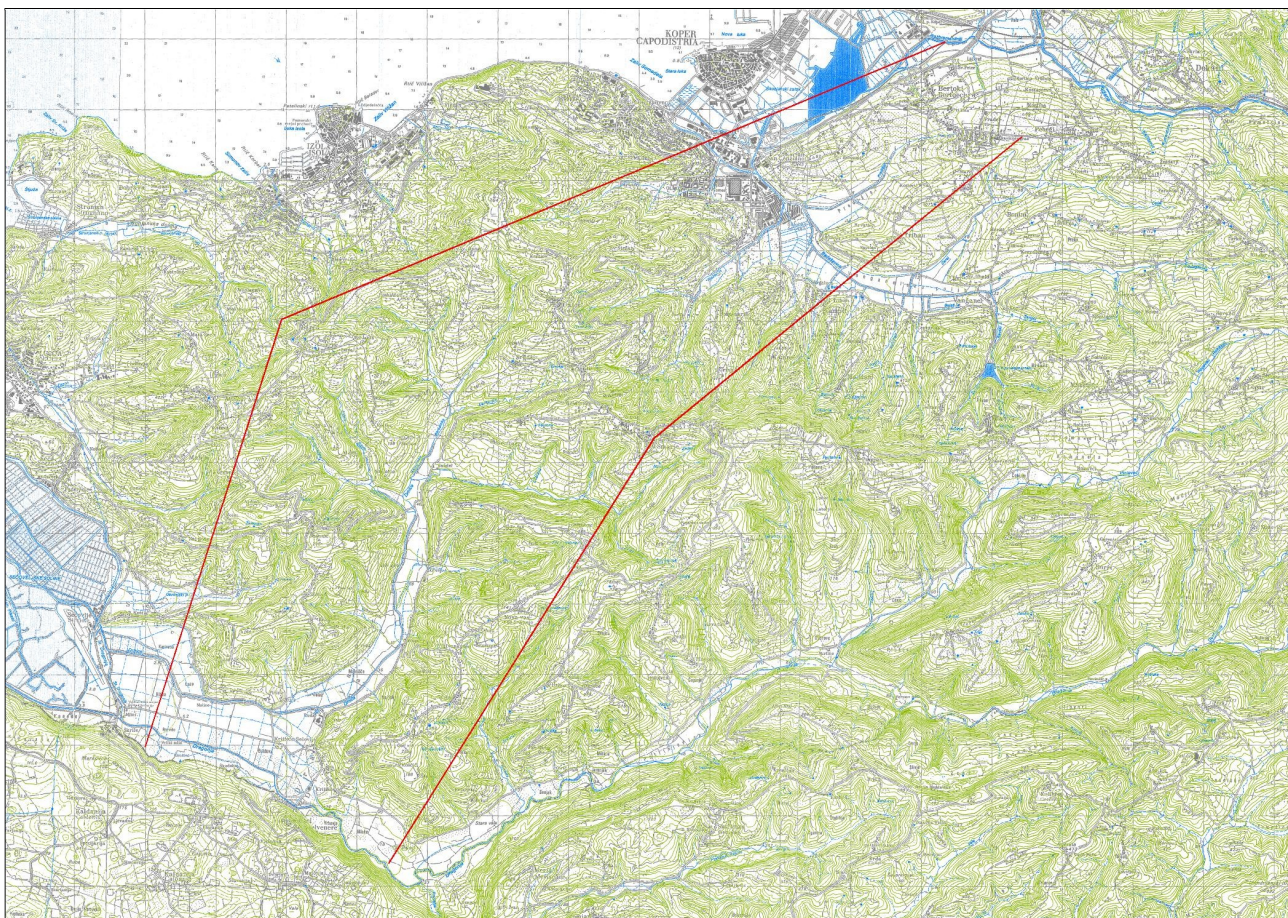
Odkupi stavb

8 stanovanjskih stavb skupaj 1.480,83 m²
62 ostalih objektov skupaj 2.493,13 m²

2.1.3 Območje, ki ga zajema plan

Obravnavani prostor v koridorju Koper – Dragonja obsega vzhodno do južno predmestje Kopra, prehod preko Šmarskega sedla, dolino Drnice in del ravnice doline Dragonje.

V koridorju je večje poselitveno območje mesto Koper s predmestjem (Bertoki, Škocjan, Šalara, Paderna), manjše pa naselje Šmarje z bližnjimi naselji Gažon in Srgaši (varianete v tem delu potekajo v predoru) in naselje Dragonja, vmes pa prevladuje razpršena stanovanjska gradnja. V obravnavanem koridorju poteka glavne ceste G1-11, ki predstavlja tranzitno cesto, hkrati pa hrbtenico lokalnega prometa slovenske Istre.



Slika 1: Koridor, ki ga zajema plan (koridor variantnih rešitev)

2.1.4 Namenska raba prostora

Namenska raba obravnavavnega območja je opredeljeno v prostorskih sestavinah veljavnih občinskih aktov in sicer:

- Dolgoročni plan občine Koper (Ur. objave št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98) in Družbeni plan občine Koper (Ur. objave št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98) in Odlok o spremembah in dopolnitvah

- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Piran (Uradne objave, št., 26/98, 22/99, 31/99, 37/99, 46/00, 49/00, 17/02, 24/02, 36/02, 7/03, 37/03, 26/04 in 36/04)
- Odlok o spremembi odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Piran (Uradne objave, št., 26/98, 22/99, 31/99, 37/99, 46/00, 49/00, 17/02, 24/02, 36/02, 7/03, 37/03, 26/04 in 36/04)
- Dolgoročni plan občine Izola za obdobje 1986 – 2000, Ur. objave št 5/89, 11/89;
- Družbeni plan občine Izola za obdobje 1996 – 1990, Ur. objave št. 19/90, 22/90;
- Spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega družbenega plana občine Izola za obdobje 1986 – 1990 – 2000, Ur. objave št. 13/95, 14/98, 1/00, 15/00;

Od izhodiščne točke pri koncu avtoceste A1 do območja Škocjana variante do razcepa Škocjan potekajo po območju za promet in zveze v skupnem koridorju in se za Bertoki previjejo v predor pod Škocjanom. V nadaljevanju prečijo dolino Pradišjol ter mimo naselja Šalara še Vanganelško polje, kjer je 1. območje kmetijskih zemljišč kot tudi opredeljeno poplavno območje Šalara.

Na območju Stare Šalare tako variante, ki potekajo po dolini med Paderno in Grinjanom kot variante, ki potekajo po dolini Šalara proti Gažonu potekajo izmenično po 2. območju kmetijskih zemljišč in območju gozdnih zemljišč. Na drugi strani predora, s katerim variante premagajo Šmarsko sedlo, potekajo variante izmenično po 1. območju kmetijskih zemljišč in po območju gozdnih zemljišč, delno tudi preko 2. območju kmetijskih zemljišč. V zaključnem delu, kjer so variante identične in potekajo vzporedno z obstoječo glavno cesto pa potekajo pretežno po 1. območju kmetijskih zemljišč, z izjemo območja klavnice, ki je delno območje za proizvodne dejavnosti, delno 2. območje kmetijskih zemljišč, do MMP Dragonja.

Grafični prikaz namenske rabe prostora s potekom variant je prikazan v zvezku 3, na grafični prilogi 3, prikaz dejanske rabe prostora pa na prilogi 4.1 (tudi zvezek 3).

2.1.5 Predvideno obdobje izvajanja plana

Glede na spoznanja študije variant (Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja, PS Prostor d.o.o. Koper, avgust 2006) se je kot zelo smiselna izkazala smiselna fazna izgradnja obravnavanega odseka. V prvi fazi bi bilo potrebno rešiti vzhodno obvoznico Kopra in obvoz naselja Dragonja (del A in del C):

- na območju mesta Koper bi bilo potrebno zgraditi traso HC od začetka odseka do priključka Šalara vključno z razširitvijo priključka Bertoki in z izgradnjo razcepa Škocjan;
- na območju naselja Dragonja pa bi bilo potrebno zgraditi del od Priključka Padna do navezave na MMP Dragonja (oziroma vsaj od priključka Dragonja do MMP Dragonja).

Vmesni odsek (del B) pa predstavlja drugo fazo realizacije celotnega odseka.

stroški in obseg potrebne gradnje v 1. fazi so približno enaki za vse obravnavane variante trase HC.

Vse variantne rešitve plana omogočajo fazno gradnjo. Pri vseh variantah je izvedljivost predlagane fazne gradnje enako izvedljiva.

Za vse variante je potreben čas gradnje prve in druge faze približno enak. Pričetek gradnje je skladno z Nacionalnim programom predviden v letu 2013. Gradnja vsake faze (prve in druge) pa bo trajala ca 2,5 gradbene sezone, pri čemer je gradnja druge faze predvidena po končani gradnji prve faze.

2.1.6 Potrebe po naravnih virih

Za izvedbo plana bodo kot naravni viri ("Naravni vir je del okolja, kadar je predmet gospodarske rabe." – ZVO-1, 3. čl., tč. 1.4.2) korišćene kmetijske in gozdne površine ter mineralne surovine.

Trasa ceste, odvisno od variantne rešitve poteka preko 16,5 do 22,8 kmetijskih zemljišč in 14,5 do 22,0 ha gozdnih površin. Pri izračunu površin je upoštevana dolžina trase posamezne variantne rešitve preko kmetijskih ali gozdnih površin in povprečna širina ceste 32 m.

Potreba po mineralnih surovinah je deloma razvidna iz spodnje tabele.

Tabela 2-1: Količine potrebnih zemeljskih pri posamezni variantni rešitvi

	Variantna rešitev						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
izkopi (m ³)	381.058	247.211	230.840	464.011	454.948	321.101	304.730
nasipi (m ³)	785.427	1.186.581	673.660	1.000.590	1.208.847	1.610.001	1.097.080
nasip-stranski odvzem (m ³)	122.369	616.370	169.820	270.579	489.899	989.900	537.350

Značilnost vseh variant je, da primanjkuje nasipnega materiala in sicer predvsem kamnitega drobirja za temeljenje nasipov na tleh, kjer je prisotna voda v dolinah ali dotok vode iz pobočij.

Zaradi flišnega terena bo potrebno pod nasipi vgraditi drenažni sloj iz apnenčastega kamnitega drobirja debeline 1,0 m. Zato je potrebno 400.000 m³ do 500.000 m³ kamnitega nasipa pripeljati iz stranskega odvzema. Najbližji so kamnolomi Griža v Rižanski dolini, kamnolom nad Črnim Kalom in kamnolom Kaldanija na Hrvaškem.

2.1.7 Velikost in drugi osnovni podatki o vseh načrtovanih posegih z vplivi na okolje

Plan je s svojim prostorskim posegom predstavljen v poglavju 2.1.2 'Opis plana', vplivi na okolje za vsak obravnavan segment in stanje okolja pa so predstavljeni v nadaljevanju v poglavju 4 'Vplivi izvedbe plana na okolje'.

2.1.8 Predvidene emisije, odpadki in ravnanje z njimi

Predvidene emisije izvedbe plana so obravnavane v sklopu obravnave vplivov na posamezne segmente in stanja okolja v nadaljevanju, kjer je to relevantno (npr. površinske vode, podzemne vode, zrak itd.).

Med samo izvedbo plana bodo med gradnjo nastajali odpadki, predvsem gradbeni odpadki nenevarnega značaja. Z odpadki je potrebno ravnati v skladu z zakonodajo na področju odpadkov:

- Pravilnik o ravnanju z odpadki, Uradni list RS, št. 84/98, 45/00, 20/01, 13/03, 41/04,
- Uredba o odlaganju odpadkov na odlagališčih, Uradni list RS, št. 32/06,
- Pravilnik o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov, Uradni list RS, št. 3/03, 44/03, 41/04,
- Pravilnik o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 3/03, 41/04, 50/04, 62/04,
- Pravilnik o ravnanju z odpadnimi olji, Uradni list RS, št. 85/98.

Ob nasipavanju terena je potrebno upoštevati določila prej naštetih zakonodaj, še posebno Pravilnik o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 3/03, 44/03, 41/04).

Med gradnjo je potrebno v skladu s Pravilnikom o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 3/03, 41/04, 50/04, 62/04) uvesti sistem ločenega zbiranja gradbenih odpadkov in drugih odpadkov glede na možnosti ponovne uporabe posameznih frakcij. Oddane odpadke je potrebno spremljati preko evidenčnih listov in voditi predpisane evidence. Nevarne odpadke (npr. ostanki barv, onesnažene krpe z motornim okljem, izrabljen akumulator ipd.) je potrebno skladiščiti v zaprtih posodah in predajati pooblaščenemu odjemalcu nevarnih odpadkov.

Posebno pozornost je potrebno v primeru razlitja ali razsutja nevarnih tekočin ali drugih materialov posvetiti onesnaženim tlem, ki ga je potrebno pred odlaganjem na začasno ali trajno odlagališče preiskati v skladu z določbami Pravilnika o ravnanju z odpadki (Uradni list RS, št. 84/98, 45/00, 20/01, 13/03, 41/04).