



Osnovni podatki o elaboratu

<i>Naročnik:</i>	DARS , d.d. Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d. Ulica XIV. divizije št. 4, 3000 CELJE
<i>Cesta:</i>	Hitra cesta Koper – Dragonja
<i>Odsek:</i>	Koper – Dragonja
<i>Naloga:</i>	Študija variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja
<i>Vsebina:</i>	II. mapa – zvezek 1 Razvojno urbanistični elaborat
<i>Številka projekta:</i>	U/041-2005
<i>Datum:</i>	oktober 2006
<i>Faza projekta:</i>	strokovne podlage
<i>Zastopnik naročnika DDC, d.o.o.:</i>	Lidija K. ZAGORC
<i>Izvajalec:</i>	 PS Prostor d.o.o. Koper Urbanizem, projektiranje nizkih gradenj in krajinsko načrtovanje Vojkovo nabrežje 30, 6000 Koper
<i>Direktor:</i>	Gorazd KOBAL , univ.dipl.inž.arh. 

Podatki o izdelovalcih

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:	Koper – Dragonja
Vsebina:	Študija variant s predlogom najustrežnejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja II. mapa – zvezek 1
Številka projekta:	U/041-2006
Datum:	oktober 2006

Odgovorni nosilec projekta: **Gorazd Kobal**, univ.dipl.inž.arh. vsi:

Izdelovalci **Darja CRNEK**, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Karim Kleva, univ.dipl.inž.arh.



Grafične priloge: **Mario Kajin**, el.teh.

VSEBINA PRIMERJALNE ŠTUDIJE

I. MAPA

zvezek 1 **Predhodne analize in določitve variant**

zvezek 2 **Vrednotenje in primerjava variant**

zvezek 3 **Predlog najustrežnejše variante**

zvezek 4 **Sprejemljivost načrtovanih ureditev v lokalnem (družbenem) okolju**

II. MAPA (strokovne podlage)

zvezek 1 **Razvojno urbanistični elaborat**

Izhodišča za pripravo "razvojno urbanističnega elaborata"

Primerjava z razvojno urbanističnega vidika

Sintezno vrednotenje in primerjava variant

zvezek 2 **Prometni elaborat**

zvezek 3 **Prometno ekonomski elaborat**

zvezek 4 **Gradbeno-tehnični elaborat**

zvezek 5 **Okoljsko poročilo (s priloženo revizijo)**

VSEBINA – II. mapa, zvezek 1 – Razvojno urbanistični elaborat

- 1 Uvodno pojasnilo
 - 1.1 Splošno
 - 1.2 Predstavitev obravnavanih variant
 - 1.2.1 Postopek opredelitve variant
 - 1.2.2 Opis variant

 - 2 Izhodišča za pripravo "razvojno urbanističnega elaborata"
 - 2.1 Predstavitev prostorskih izhodišč
 - 2.2 Namen in metoda dela

 - 3 Primerjava z razvojno urbanističnega vidika
 - 3.1 Vpliv na urbani razvoj
 - 3.1.1 Urbani prostor in prometno omrežje
 - 3.1.2 Razvoj naselij
 - 3.1.3 Kakovosti bivalnega okolja
 - 3.2 Vpliv na infrastrukturna omrežja
 - 3.2.1 Prometna infrastruktura
 - 3.2.2 Komunalna infrastruktura
 - 3.3 Vpliv na prostorske (gospodarske) potencialne
 - 3.3.1 Primarna gospodarska raba (kmetijstvo in gozdarstvo)
 - 3.3.2 Gospodarske dejavnosti
 - 3.3.3 Rekreativna in turizem
 - 3.4 Vpliv na krajino

 - 4 Sintezno vrednotenje in primerjava variant
- Grafične priloge
- .1 Prikaz variant z območji urbanih površin, M 1: 10 000

1 UVODNO POJASNILO

1.1 Splošno

Študija variant s predlogom najustreznejše variante hitre ceste na odseku Koper – Dragonja (v nadaljevanju HC Koper – Dragonja) skladno s programom priprave, objavljenim v Ur.l. RS, št. 79/04, predstavlja prvo fazo priprave državnega lokacijskega načrta (v nadaljevanju DLN) za HC Koper - Dragonja.

Priprava DLN za predmetni cestni odsek 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).

V okviru študije variant so v skladu s Priporočilom za izdelavo študije variant za državne prostorske ureditve (RS, MOP, Ljubljana, junij 2005) obravnavani naslednji vidiki:

- vidik prostorskega razvoja,
- funkcionalni vidik,
- varstveni vidik,
- ekonomski vidik.

Primerjavo variant se opravi na treh nivojih:

- na nivoju posameznega merila,
- na nivoju posameznega vidika,
- sintezna primerjava na nivoju celotne študije.

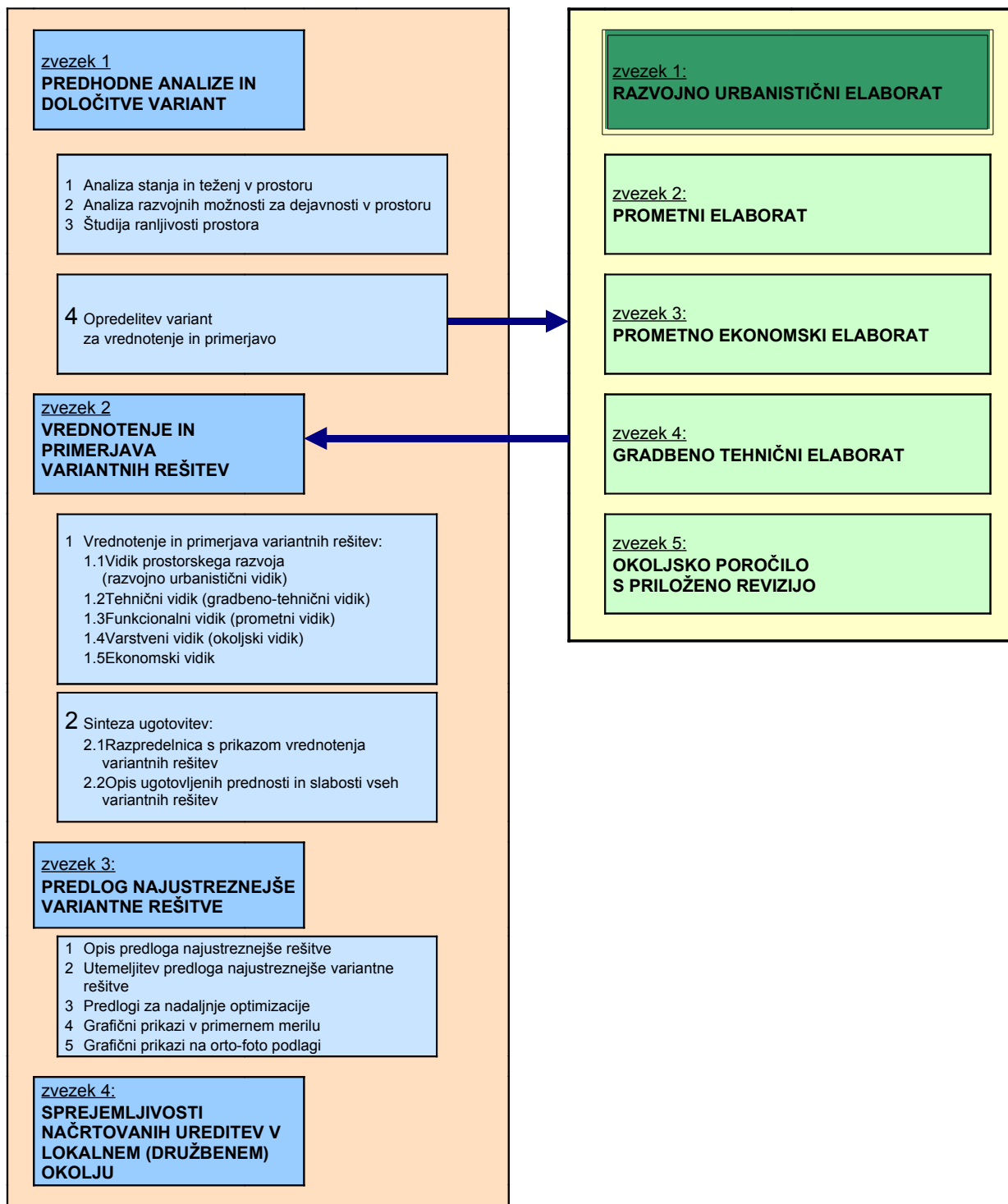
Shematski prikaz poteka in strukture postopka izdelave študije variant je predstavljen na sliki 1:

Slika 1: Struktura Študij variant

I. mapa

II. mapa

STROKOVNE PODLAGE ZA VREDNOTENJE



Predložen zvezek 1, II. mape predstavlja eno strokovnih podlag za vrednotenje in v skladu s projektno nalogo naročnika št. 402-42/05-PDP/LKZ-066 prvi del II. faze izdelave Študije variant. Projektna naloga temelji na:

- Zakonu o urejanju prostora (ZureP-1; Ur.l. RS, št. 110/02,08/03 – popr., 58/03),
- Zakonu o varstvu okolja (ZVO-1; Ur.l. RS, št. 41/04),
- Uredbi o prostorskem redu Slovenije (PRS; Ur.l. RS, št. 122/04),
- Pravilniku o vsebini, obliki in načinu priprave državnih in občinskih lokacijskih načrtov ter vrstah njihovih strokovnih podlag (Ur.l. RS, št. 86/04) ter
- Priporočilu za izdelavo študije variant za državne prostorske ureditve (RS, MOP, Ljubljana, junij 2005)

1.2 Predstavitev obravnavanih variant

1.2.1 Postopek opredelitve variant

Na začetku izdelave Študije variant so bile v okviru strokovnih podlag investitorja in v skladu s projektno nalogo za izdelavo Študije variant opredeljene tri variante (vse Investburo Koper d.d.), ki so bile posredovane pristojnim nosilcem urejanja prostora za pridobitev smernic za načrtovanje ter strokovnih podlag urejanja prostora.

Tekom izdelave vsebine poglavij zvezka 1, I. mape (Analiza stanja in teženj v prostoru, Analiza razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru, Študija ranljivosti prostora), je med izdelovalci gradbeno-tehničnega dela, izdelovalci Študije variant, izdelovalci Okoljskega poročila za obravnavan poseg in predstavniki naročniki ves čas potekalo medsebojno izmenjavanje do tedaj pridobljenih spoznanj, vmesnih preverb in zaključkov.

Tako je 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,
- skupnih spoznanj tekom koordinacij

v smislu uporabe vseh spoznanj in iskanja optimalnejših rešitev nastalo in bilo preverjenih več podvariant posameznih delov izhodiščnih variant s številnimi možnostmi prevezav in prepletov.

Na koncu tega dela so bile za obravnavo v nadaljnjih fazah Študije variant s predlogom najustreznejše variante poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja po posameznih delih odseka (A, B, C) 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

Variante po posameznih delih je možno med seboj na različne načine kombinirati. Ob tem se je izkazalo, da prometna analiza ter ugotavljanje prometne učinkovitosti ne bo moglo slediti obravnavi variant po posameznih delih celotnega odseka, zato je bil 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 in se jih v takih oblikah in z navedenim poimenovanjem obravnava v vseh naslednjih fazah Študije variant in strokovnih podlagah.

Variante predlagane za vrednotenje so naslednje:

$$V1 = A1 + B1 + C1$$

$$V2 = A1 + B3 + C1$$

$$V3 = A1 + B4 + C1$$

$$V4 = A2 + B2 + C1$$

$$V5 = A3 + B1 + C1$$

$$V6 = A3 + B3 + C1$$

$$V7 = A3 + B4 + C1$$

1.2.2 Opis variant

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 bo hitra cesta do razcepa dveh hitrih cest razširila 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 MMP Dragonja.

Pri vseh variantah je na območju Bandela, pred priključkom Padna predviden oskrbni center.

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 prisojnem 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 prisojnem 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, kje 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 deviiirati. 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, kje 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 IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO "RAZVOJNO URBANISTIČNEGA ELABORATA"

2.1 Predstavitev prostorskih izhodišč

Obravnane variantne rešitve potekajo pretežno preko Mestne občine Koper, nekaj manj preko občine Piran in le mestoma tangirajo območje občine Izola.

Iz planskih aktov Mestne občine Koper, Razvojnega projekta Koper 2020, planskih aktov občine Izola in planskih aktov občine Piran, kakor tudi iz drugih strokovnih gradiv izhajajo usmeritve, da se Koper razvije v pomembno regionalno središče, Izola in Piran pa nadaljujeta z vsestranskim razvojem občinskega središča in obalnega somestja.

Na obravnavanem območju veljajo naslednji prostorski izvedbeni akti:

Mestna občina Koper

- 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 prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper (Ur. objave št. 16/99, in 33/01) in (Ur. list št. 96/04, 97/04)
- Prostorski ureditveni pogoji v občini Koper (Ur. objave št. 19/88, 7/01, 24/01)
- Zakon o naravnem rezervatu Škocjanski zatok /ZNRŠZ/ (Ur.list. RS št. 20/1998, 110/2002, 119/2002)
- Odlok o varstvu in razvoju naravnega rezervata Škocjanski zatok (Ur.l. RS, št. 31/99)
- Ureditveni načrt za območje naravnega rezervata Škocjanski zatok (Ur. objave št. 119/02)
- Državni lokacijski načrt za navezavo Luke Koper na avtocestno omrežje (Ur. list RS št. 79/2004)

Občina Piran

- 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)
- PUP za območje planskih celot Strunjan (1), Fiesa – Pacug (2), Piran (3), Razgled - Moštra - Piranska vrata (4), Portorož (5), Lucija (7), Seča (8), Sečoveljske soline (10), Dragonja (12), M ST/1 in M SE/2 v občini Piran (Ur. objave št. 25/93);
- Tolmačenje 12. in 23. člena odloka o PUP za območja planskih celot 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12, M ST/1 in M SE/2 v občini Piran (Ur. objave št. 14/97);
- Sprememba odloka o PUP za območja planskih celot 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12 M ST/1 in M SE/2 v občini Piran (Ur. objave št. 19/99);

- Sprememba odloka o PUP za območja planskih celot 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12 in M SE/2 v občini Piran (Ur. objave št. 23/2000);
- Obvezna razlaga dela 10. člena odloka PUP za območja planskih celot 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12 in M SE/2 v občini Piran (Ur. objave št. 28/03);
- LN za MMP Dragonja (PA Prostor d.o.o., Ljubljana, št.proj. 202/02, julij 2005) – v fazi po javni razgrnitvi

Občina Izola

- 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;
- Odlok o PUP za podeželje (Uradne objave PN št 35/89).

2.2 Ključna vsebina planskih aktov

Dolgoročni plan občine Koper za obdobje 1986-2000

neuradno prečiščeno besedilo

ob upoštevanju SPREMEMB IN DOPOLNITEV, sprejetih na seji zborov občinske skupščine dne 23. marca 1988 (UO št.10/88)

in

naslednje spremembe in dopolnitve: Uradne objave, št. 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95, 11/98, 16/99, 33/01 ter 96/04 (s sledečimi odloki:

- *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana MOK (marina in komunalni privezi, v letu 2004),*
- *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana MOK (Obala med Koprom - Capodistria in Izolo - Isola, v letu 2004),*
- *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana MOK (Obalno območje Ankarana, v letu 2004),*
- *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana MOK (v letu 2004),*
- *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana MOK (vinske kleti, turistične kmetije, v letu 2004)*

4.1.8. Promet in zveze

Promet bo še nadalje specifična in propulzivna gospodarska dejavnost v občini. Prometne organizacije združenega dela bodo imele vlogo nosilca razvoja racionalnega, organizacijsko in tehnološko razvitega sistema v širšem prostoru. Zato in pa zaradi drugih specifičnih dejavnosti v občini se mora tudi območje občine povezati z ustrežno infrastrukturo s širšo regijo. Pri dolgoročni splošni orientaciji razvoja družbe in gospodarstva v okviru dolgoročnih ciljev in smeri razvoja je promet eden od najpomembnejših dejavnikov za uresničitev pogojev za delo, bivanje, kulturo ter pretok blaga.

Zasnova prometne infrastrukture temelji na družbeno-ekonomskem razvoju občine, ki je odvisen

od učinkovitosti prometnih sistemov, v katere je vključena prometna infrastruktura.

Koper s svojim ugodnim geopolitičnim položajem ter Luko kot velikim generatorjem prometa mora izkoristiti svojo možnost intenzivne prometne povezanosti s slovenskim, jugoslovanskim ter mednarodnim prostorom. Ta povezanost bo rezultat modernizacije prometnih poti, prometnih sredstev ter prometne signalizacije, katere cilj je tudi povečanje varnosti prometa. Dolgoročni razvoj prometnega sistema predstavlja medsebojno usklajevanje mestnega primestnega ter regionalnega prometnega sistema.

Na področju prometa in zvez bomo težili k uresničevanju specifičnih ciljev, značilnih za posamezne panoge tega področja.

Za potrebe prometne infrastrukture izven območja naselij je opredeljenih 574 ha površin.

4.1.8.2. Cestni promet

Temeljna usmeritev razvoja prometnega sistema sloni predvsem na:

- boljših cestnih povezavah med posameznimi območji,*
- ureditvi zadostnega števila priključkov med posameznimi kategorijami cest,*
- razvoju mestnega in primestnega javnega prometa,*
- graditvi zadostnega števila parkirišč,*
- zmanjševanju negativnega vpliva tovornega prometa v stanovanjskih območjih s premestitvijo na ustrezne cestne smeri,*
- razvoju varnega kolesarskega in peš prometa in na*
- razvoju integralnega transporta.*

V planskem obdobju bodo prednostne naloge naslednje:

*5. Rekonstrukcija ali novogradnja regionalnih cest je predvidena na naslednjih odsekih:
Cesta R 311 Koper – Dragonja (5. odstavek)*

Dolgoročni in srednjeročni družbeni plan občine Piran za obdobje 1986-2000

Osnovni dolgoročni plan občine Piran izhaja iz leta 1986, srednjeročni družbeni pa iz leta 1987. Oba sta bila v letu 1998 v celoti nadomeščena in prečiščena, tako kot osnovni dolgoročni in srednjeročni družbeni plan veljajo spremembe in dopolnitve občinskega plana, ki so bile objavljene v Uradnih objavah št. 26/98).

1. Cilji in načela razvoja v prostoru

točka 3:

Za ta cilj bomo (alineja 12):

- usmerjali tranzitni promet mimo meja naše občine, razvijali pomorski in zračni promet;*

3. Zasnova poselitve in organizacije dejavnosti v prostoru

3.1. Zasnova omrežja in naselij

Osnovni cilj dolgoročne zasnove in hierarhije omrežja naselij so optimalna povezava naselij z različnimi funkcijami, racionalna organizacija dejavnosti v prostoru in raba površin.

3.2 Zasnova prometne infrastrukture in zvez

3.2.1. Zasnova omrežja in naselij

3.2.1.1. Državne ceste

(1. odstavek)

Obvezno izhodišče plana RS so naslednje državne ceste na območju Občine Piran (alineja 2, 7):

- hitra cesta - Koper - Dragonja - mejni prehod (2. alineja)*

- *Za hitro cesto Koper - Dragonja bo potek trase potrebno uskladiti v prostoru na podlagi izdelane idejne študije (organizacijska naloga) (7. alineja)*

4. Zasnova namenske rabe prostora

4.1. Izhodišča in usmeritve za rabo prostora (2. alineja)

Pomembnejši posegi na kmetijska in gozdna zemljišča so izgradnja hitrih cest s priključki in ureditev zbiralnikov vode.

5. Zasnova varstva okolja in urejanja prostora

5.3. Usmeritve za urejanje prostora

5.3.3. Odprti prostor

(4. odstavek)

Razvoj linijskih infrastrukturnih objektov izven naselij in vodnogospodarskih ureditev bo na podlagi usmeritev tega plana reševan s prostorskimi izvedbenimi akti na podlagi projektne dokumentacije.

Dolgoročni plan občine Izola za obdobje 1986-2000

4.0.0. Usmeritve in strategija družbenega razvoja na temeljnih razvojnih področjih

4.1.8. Promet in zveze

Dolgoročna usmeritev razvoja prometa je izboljšanje kakovosti prometnih storitev, racionalna raba energije v prometu ter zmanjševanje negativnega vpliva prometa na okolje.

Zasnova prometne infrastrukture je zgrajena v sklopu celotnega družbenoekonomskega razvoja občine ter v povezavi z medobčinskimi, republiški in jugoslovanskimi prometnimi sistemi. Prometni sistem občine je dolgoročno zasnovan v povezavi mestnega, primestnega in regionalnega prometnega sistema.

4.1.8.A Cestni promet

Razvojna usmeritev cestnega prometa vključuje v osnovi odpravljanje obstoječih neuskkljenosti med potrebami območja in regije ter zmožljivosti prometnega sistema. Razreševanje obstoječe problematike in zasnova nadaljnjega celovitega in usklajenega razvoja temelji na dograditvi cestnih povezav med posameznimi območji, razvoju mestnega in primestnega javnega prometa, ureditvi problema parkirišča v naseljih, dograditvi sistema kolesarskega in peš prometa.

Do leta 2000 je planiran naslednji program ureditve prometnega omrežja: (alineja 2, 3)

- *Magistralna cesta (avtocesta) – del trase ob zahodnem robu doline Drnice, novogradnja v novem koridorju oddaljenem od 1 – 1,5 km od obale;*

- ...

2.3 Namen in metoda dela

Namen Razvojno urbanističnega elaborata je primerjava in vrednotenje posameznih variant ceste z vidika racionalne rabe prostora. Upošteva se vpliv predvidenih variant na prostorski razvoj ožjega in širšega območja (regionalni vidik).

Kot osnova za izdelavo Razvojno urbanističnega elaborata so uporabljene različne prostorske evidence ter veljavni prostorski akti za tangirane občine.

Razvojno urbanistični elaborat je izdelan na podlagi naslednjih podatkov:

- program priprave za HC Koper Dragonja,
- priporočila in usmeritve s prostorske konference
- pridobljene smernice za načrtovanje ter strokovne podlage urejanja prostora s strani nosilcev urejanja prostora ter analize le-teh (analiza vseh smernic je ločeno elaborirana kot Analiza smernic, PS Prostor, avgust 2005),
- obstoječi javno dostopni podatki, ki se nanašajo na obravnavan prostor,
- podatki iz veljavnih občinskih prostorskih aktov,
- ogledi in primerjava na terenu,
- in nekatera strokovna gradiva (našteta v poglavju 'Viri in literatura').

Posebej za to fazo celotne naloge (II. mapa, zvezek 1) dodatni popisi ali analize niso bili izdelani.

V skladu z navedenimi izhodišči ter s smiselnim upoštevanjem usmeritev, ki jih je za izdelavo Razvojno urbanističnih elaboratov za DARS d.d. pripravila Katja Repič Vogelnik, univ. dipl. inž. arh. (v nadaljevanju 'Usmeritve'), so variante v Razvojno urbanističnem elaboratu primerjane po naslednjih merilih:

▶ **Vpliv na urbani razvoj**

- urbani prostor in prometno omrežje (povezovanje in navezovanje naselij, razbremenitev naselij)
- razvoj naselij (fizični razvoj naselij, funkcionalnost in zaokroženost naselij, poselitev in centralne dejavnosti)
- kakovosti bivalnega okolja

▶ **Vpliv na prometna infrastrukturna omrežja**

- cestni sistem
- sistem kolesarskih pot

▶ **Vpliv na komunalna infrastrukturna omrežja**

- kanalizacijsko omrežje
- vodovodno omrežje
- plinovodno omrežje
- elektroprenosno omrežje.

▶ **Vpliv na prostorske (gospodarske) potencialne**

- primarna gospodarska raba (kmetijstvo in gozdarstvo)
- gospodarske dejavnosti
- rekreacija in turizem

V 'usmeritvah' sta med krovnimi kriteriji navedena tudi:

- ▶ Skladnost posega z veljavnimi prostorskimi akti in
- ▶ Vpliv na regionalni razvoj.

ki ju v obravnavo nismo vključili.

Obravnavan poseg predstavlja nov element v prostoru, za katerega se bo izdelal državni lokacijski načrt, s sprejetjem katerega se ne glede na to, ali je poseg že predviden v obstoječih občinskih prostorskih aktih ali ne, le-te potrebno v vsakem primeru prilagodi državnemu lokacijskemu načrtu – **primerjava po merilu 'Skladnost posega z veljavnimi prostorskimi akti' zato ni smiselna.**

Z vidika regionalnega razvoja bo obravnavan poseg, nova hitra cesta, gotovo vplival na razvoj prostora, poselitve in dejavnosti ter prometnih povezav na širšem, regionalnem nivoju, a ti vplivi niso odvisni od posamezne variante, pač pa le od tega ali nova prometnica v prostoru bo (ne glede na izbrano varianto), ali ne – zato tudi **primerjava variant po merilu 'Vpliv na regionalni razvoj' v obravnavanem primeru ni smiselna.**

Za vsako merilo so analizirani vplivi posameznih variant ceste in primerjani glede na predhodno zastavljene kriterije za primerjavo. Variante so potem ocenjene glede na stopnjo primernosti (od A do C). Dodan je vrstni red primernosti posameznih variant.

Lestvica za vrednotenje variant obsega tri stopnje primernosti:

A	bolj primerna
B	primerna
C	manj primerna

Ob manjših odstopanjih posamezne variante glede primernosti so možne tudi vmesne ocene.

Variante so bile v predhodnih gradivih glede na analizo stanja in teženj v prostoru, analizo razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru, študijo ranljivosti prostora, vseh prejetih in analiziranih smernic ter ob upoštevanju tehničnih predpisov optimizirane do te mere, da načeloma z nobenega merila ne morejo biti ocenjene kot neprimerne.

Variante se med seboj primerja z vseh meril, ki so za obravnavani prostor relevantna. V izhodišču primerjave variant je teža vseh meril enaka. Tako ni merila, ki bi bil glede na ostale pri primerjanju pomembnejši. Lahko se zgodi, da pri posameznem merilu med variantami ni razlik oz. bistveno ne odstopajo glede vplivov, takrat to merilo nima odločujočega vpliva na izbor najprimernejše variante.

Zaradi boljše preglednosti in transparentnosti podane ocene so pri nekaterih kriterijih variante obravnavane po odsekih in tako prikazane v tabelah, drugje pa kot ena varianta obravnavne po parametrih in tako prikazane v tabelah. Povsod pa so na koncu opredeljene skupne stopnje primernosti in podana razvrstitev vseh sedmih variant glede na njihovo primernost od 1. (najbolj ustrezna) do zadnjega 7. mesta (najmanj ustrezna). Variante z enako stopnjo ustreznosti so umeščene na isto mesto oziroma si delijo dve ali več mest (zapisano na način: npr. 1 (-3), varianta si deli prvo do tretje mesto, oz. tri variante so enako ustrezne, naslednja varianta je umeščena na 4. mesto).

3 PRIMERJAVA Z RAZVOJNO URBANISTIČNEGA VIDIKA

3.1 Vpliv na urbani razvoj

Primerjavo z vidika vplivov na urbani razvoj izvajamo na podlagi več meril, za katera so povsod zastavljeni vnaprej določeni kriteriji primerjave, ki omogočajo transparentnost odločitve, kje ima določena varianta večji vpliv, oz. katera varianta je glede posameznega merila ustrežnejša.

Z merili se vrednoti neposredni vpliv posega na urbani prostor in urbane prostorske potenciale (fizični poseg) in posredni vpliv (pozitivni in negativni učinki). Upošteva se vpliv na obstoječe stanje in planirani razvoj.

3.1.1 Urbani prostor in prometno omrežje

V sklopu te skupine so določena merila, ki opredeljujejo vpliv obravnavanega posega na prometni in prometno povezovalni spekter urbanega okolja. Preverja se povezovanje in navezovanje naselij, prometne razbremenitve naselij ipd.

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki preusmerjajo promet iz stanovanjskih območij naselij, iz mestnih središč in drugih območij, kjer promet negativno vpliva na razvoj dejavnosti oz. kakovost bivalnega okolja;
- manj primerna je varianta, ki oddaljuje prometnice od velikih generatorjev prometa, podaljšuje prometne povezave in ev. s tem prometno obremenjuje druga naselja ali dele naselij;
- primernejše so variante cest, ki omogočajo racionalno zasnovo omrežja cest, povezavo in navezavo mestnega cestnega omrežja oz. omrežja skupine naselij;
- primernejše so variante, ki omogočajo prometno, funkcionalno in prostorsko racionalno nadomestitve prekinjenih komunikacij z novimi.

Opis stanja:

Primarni infrastrukturni koridor na obravnavanem območju predstavlja obstoječa glavna cesta G1-11 Koper – Dragonja. Cesta 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.

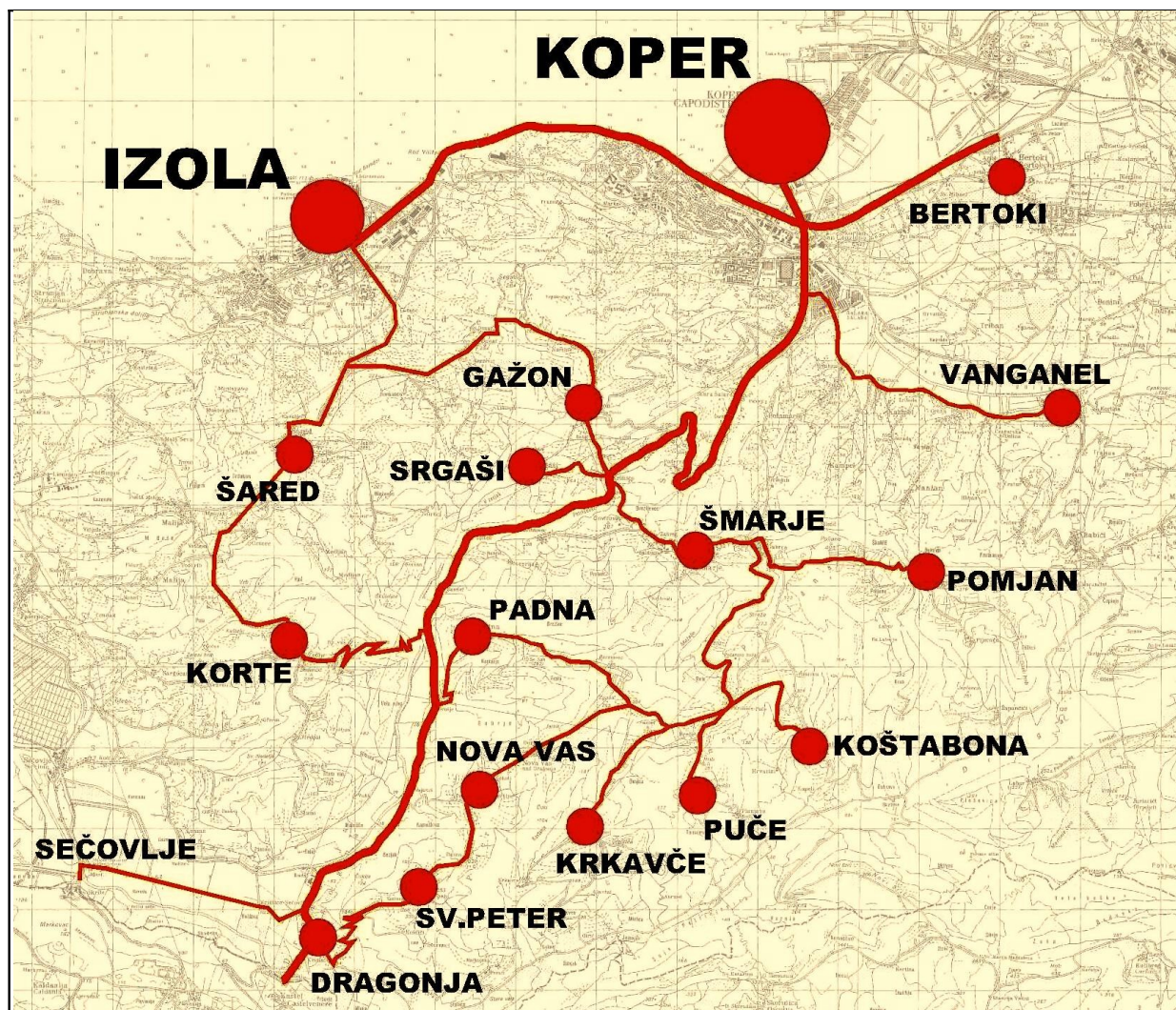
Ta cesta predstavlja po eni strani najpomembnejšo tranzitno cesto preko slovenske Istre proti hrvaški Istri, po drugi strani pa tudi hrbtnico medkrajevnega in lokalnega prometa v tem delu slovenske Istre.

V naslednjem rangu se na glavno cesto navezujeta Vanganelška cesta proti vsem predmestnim zaselkom jugovzhodno od Kopra (Bošamarin, Kampel, Vanganel) in ti. 'stara Šmarska' cesta, ki se od glavne ceste odcepi v Šalari na meji mesta Koper, se proti Šmarskemu sedlu dviguje po dolini stare Šalare in tik pred vrhom, pred Šmarskim

križiščem zopet priključi na glavno cesto. V delu do Šmarskega sedla se z glavne ceste odcepi še lokalna cesta do zaselka Paderna.

Na vrhu šmarskega sedla, kjer se glavna cesta začne zopet spuščati proti dolini Drnice, je križišče Šmarje, kjer se na glavno cesto proti jugu navezuje cesta do in skozi naselje Šmarje ter v nadaljevanju povezuje slemenske vasi Padna, Nova vas in Sv. Peter, preko te ceste pa se navezujejo tudi povezave do zalednih naselij Pomjan, Puče, Krkavče, Koštabona in številnih manjših zaselkov. Na drugo stran križišča pa se priključuje lokalna cesta do Gažona z odcepom proti Srgašem. Cesta skozi Gažon se nadaljuje proti Baredom, ki so že v izolski občini, in se nad Izolo navezuje na cesto Izola – Korte, ki predstavljajo center izolskih zalednih vasi.

V delu poteka glavne ceste po dolini Drnice, se nanjo priključujejo ozke, pomembne lokalne povezave proti Kortam, Padni in Sv. Petru, pred mednarodnim mejnim preходом pa še povezovalna cesta do Sečovlj, ki se navezuje na glavno cesto drugega reda G2-111 Sečovlje – Valeta – Strunjan – Izola.



Slika 1: Shema obstoječe prometne sheme v koridorju obravnavanih variant HC

Z obstoječo glavno cesto so zaledni kraji, vasi in zaselki razmeroma dobro povezani s centri, kamor gravitirajo, to so predvsem Koper, deloma Izola in Trst.

Zaradi izrazite dvofunkcionalnosti obstoječe glavne ceste v osnovnem koridorju obravnavanih variant HC Koper – Dragonja in sicer kot tranzitna in hkrati izredno pomembna medkrajevna cesta, pa na tej glavni cesti prihaja med letom v intervalih do pogostih zastojev in problemov pretočnosti, ki vplivajo na pretok prometa po celotnem sistemu cest obale in zaledja.

Preko leta je to predvsem v času poletne turistične sezone in praznikov, preko tedna so to predvsem petki in ponedeljki, ko se večje število hrvaških državljanov ob ponedeljkih podaja na delo v sosednjo Italijo in se ob petkih vrača domov, preko dneva pa se problemi pretočnosti pojavljajo predvsem v jutranjih in popoldanskih konicah, ko gre večina zaposlenih iz zaledja po tej cesti do svojih delovnih mest v Koprju, deloma Izoli, pa tudi proti Trstu.

Najhujši zastoji se v dnevnem, tedenskem in letnem ciklu pojavljajo na začetku glavne ceste v Koprju od Priključka z obalne ceste pri Slavčku do križišča Tomos. Povečan promet na tej cesti vpliva na nepretočnost in zastoje na celotnem območju centra Koprja.

Druga taka kritična točka pa je na koncu te glavne ceste pred MMP Dragonja, kjer je zaradi zastojev in nepretočnosti močno oviran lokalni promet tamkajšnjih prebivalcev in obdelovalcev kmetijskih zemljišč. V tem delu se prometni problemi pojavljajo predvsem v tedenskem in letnem ciklusu.

Opis vpliva (sprememb):

Umestitev obravnavane hitre ceste v ta prostor pomeni predvsem veliko razbremenitev lokalnega prometa. Ne glede na izbor variante se obstoječa glavna cesta (deloma z manjšimi zamiki) ohrani, ohranijo se tudi vsi priključki na njo. Poleg te ceste pa bodo lokalni prebivalci, ki sicer uporabljajo obstoječo glavno cesto, v večini lahko neposredno uporabljali predvideno hitro cesto. Izjema so uporabniki prometnic, ki se na glavno cesto vključujejo na šmarskem križišču, saj je tam hitra cesta ne glede na varianto speljana v predoru in bližnja priključitev ni možna.

Vse variante imajo enako število priključkov (priključek Šalara, priključek Padna, priključek Dragonja), ki so pretežno enako umeščeni in razporejeni. S tega vidika se od ostalih šestih razlikuje le varianta V4 (A2 + B2 + C1), ki ima priključek Šalara nekoliko zamaknjen od ostalih. Priključek je bolj oddaljen od obstoječe glavne ceste, ki od te točke proti Koprju predstavlja eno glavnih vpadnic v Koper (pri ostalih variantah je možna direktna navezava na G1-11) in je za navezavo na njo potrebna dodatna povezovalna cesta, kar bi bilo nepraktično za vse uporabnike hitre ceste, ki dnevno gravitirajo v Koper in bi verjetno v celoti raje uporabljali obstoječo glavno cesto, kot da se potem preko več križišč in odcepov usmerijo v Koper. Za prebivalce Bošamarina, Kampela, Vanganela in krajev po dolini Badaševica navzgor (katerim ni cilj ali izvor Koper, pač pa bolj oddaljena lokacija) pa je priključek ugodnejši saj jim priključek omogoča direktnejši dostop do hitre ceste. Ne glede na to je ta priključek za širši krog uporabnikov manj ustrezen rešitev, kot priključek Šalara pri ostalih variantah.

Hkrati je varianta V4 edina, ki omogoča izvedbo dodatnega priključka Paderna, če se kdaj v prihodnosti izkaže potreba po tem. S tega vidika je ta varianta ugodnejša od ostalih.

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede urbanega prostora v odnosu do sprememb prometne sheme (tabela 1)

URBANI PROSTOR IN PROMETNO OMREŽJE	Variante						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
Primernost glede:							
preusmerjanja prometa iz poseljenih območij	A	A	A	A	A	A	A
navezave na obstoječe prometno omrežje	A	A	A	C	A	A	A
soustvarjanja racionalne zasnove cestnega omrežja	A	A	A	A	A	A	A
omogočanja ustrezne nadomestitve prekinjenih komunikacij	B	B	B	A	B	B	B
Primernost glede razmerja urbani prostor – prometno omrežje	A	A	A	B	A	A	A
Razvrstitev	1(-6)	1(-6)	1(-6)	7	1(-6)	1(-6)	1(-6)

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

3.1.2 Razvoj naselij

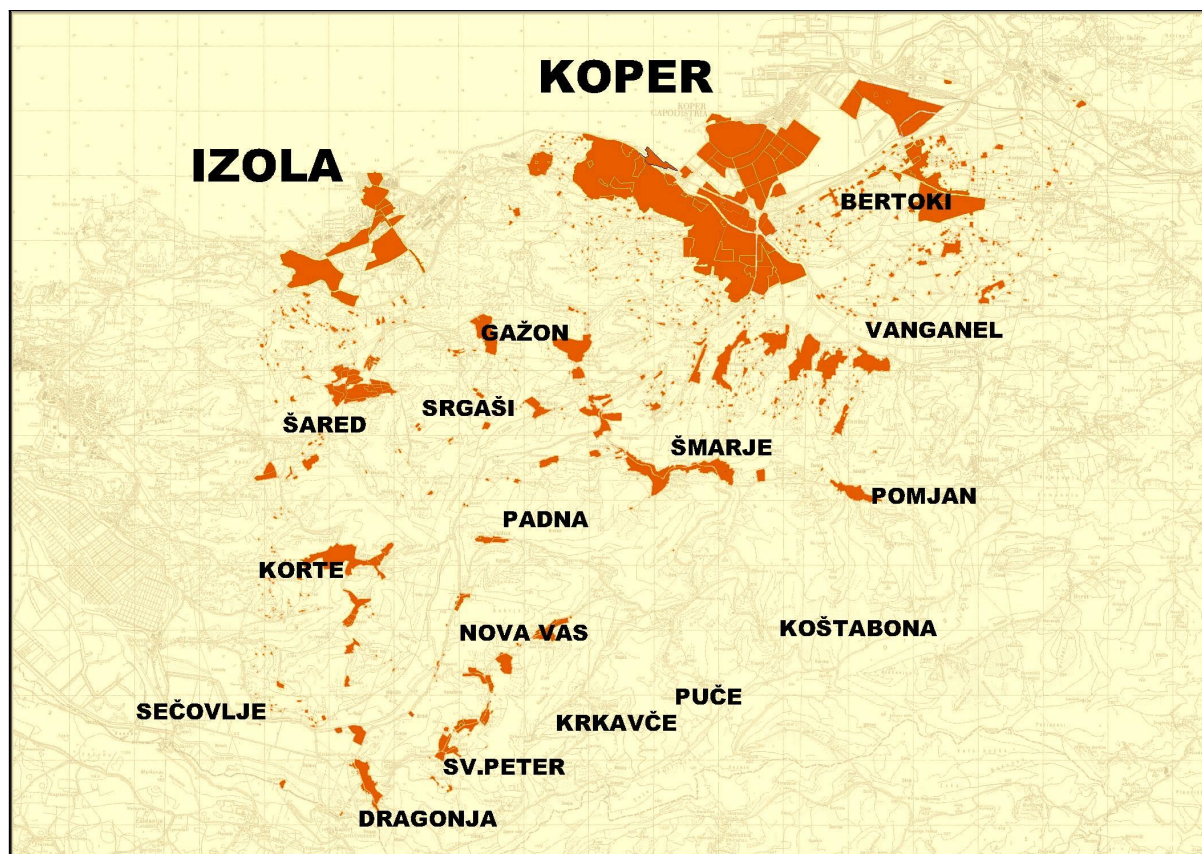
V sklopu te skupine so določena merila, ki opredeljujejo vpliv posega na fizični razvoj in širitev naselij, funkcionalnost in zaokroženost naselij, vpliv na stanovanjska območja in območja centralnih dejavnosti ter na območja za šport in rekreacijo.

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki pozitivno vplivajo na razvoj naselja ali posamezne urbane dejavnosti;
- primernejše so variante, ki ne vplivajo na zmanjšanje obstoječih in planiranih območij naselij, ki vplivajo na boljšo organizacijo dejavnosti v urbanem območju, na funkcionalno in fizično zaokroženost naselij, na ohranjanje in razvoj poselitvenih potencialov;
- primernejše so variante, ki odpirajo možnost razvoja novih urbanih območij oz. novih smeri razvoja mest/naselij v primeru, da so novi prostorski potenciali lokacijsko primerni za razvoj določenih dejavnosti;
- primernejše so variante, ki fizično ne posegajo v funkcionalno zaokrožene celote.

Opis stanja:

V širšem območju koridorja obravnavanih variant hitre ceste se nahaja več strnjenih naselij, zaselkov ter območij razpršene poselitve. Med strnjena naselja uvrščamo Bertoke, Koper (Šalara), Grinjan, Gažon, Srgaše, Šmarje ter Dragonjo, ki so v ožjem območju koridorjev, v širšem območju koridorjev pa Bošamarin, Grintovec, Padna in Korte. V območju koridorja obravnavanih variant so še zaselki in območja razpršene poselitve Škocjan, Triban, Stara Šalara, Paderna, Bandel, Orešje ter Pesjanci.



Slika 2: Shematični prikaz poselitve in naselij v koridorju obravnavanih variant

Osrednji del naselja Bertoki tvori stanovanjsko območje, del naselja ob koridorju variant pa je namenjen centralnim dejavnostim (trgovina, gostinstvo, storitvene dejavnosti). Območja zaselkov Škocjan in Triban sta stanovanjska. Na območju Škocjana je objekt veterinarske postaje.

Mesto Koper z izrazito polivalentno funkcijo je tangirano s koridorjem tras variant predvsem na območju stanovanjskega naselja Šalara, ki na zahodni strani meji na območje proizvodnih, oskrbno storitvenih, trgovskih in gostinskih dejavnosti.

Območji Bošamarina in Grinjana sta stanovanjski, medtem ko je na območju Stare Šalare poleg stanovanjske funkcije, ki je skoncentrirana severozahodno od glavne ceste G1-11 Koper – Dragonja, preostali del jugovzhodno od glavne ceste namenjen predvsem gradbeništvu, trgovini ter servisno-storitvenim dejavnostim.

Na območju Paderne, ki je pretežno stanovanjskega značaja, so še servisno-storitvena dejavnost in gostinstvo. Na območju Križišča Šmarje, ki ga formalno tvorijo deli naselij Šmarje, Gažon in Srgaši, se prepletajo stanovanjska funkcija z gostinstvom, trgovino, servisno-storitvenimi dejavnostmi.

Na območju zaselkov Bandel in Orešje je poleg stanovanjske funkcije prisotna gostinska dejavnost.

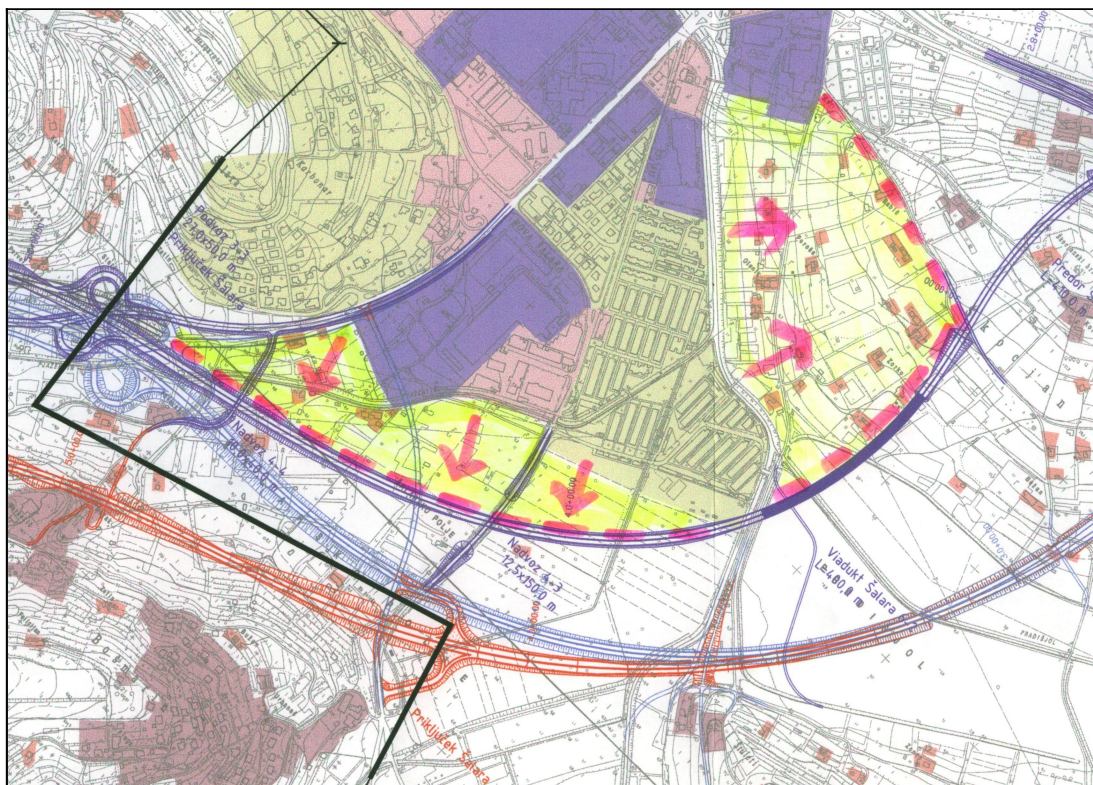
Na območju naselja Dragonja je poleg pretežne stanovanjske funkcije prisotna gostinska dejavnost, na severnem delu pa je med Drnico in glavno cesto območje namenjeno mesno predelovalni industriji ter gradbeništvu.

Opis vpliva (sprememb):

Osrednji del naselja Bertoki je v planskih aktih občine opredeljeno kot stanovanjsko območje, del naselja ob koridorju variant pa kot območje centralnih dejavnosti. Glede na načrtovano rabo, določeno s planskimi akti občin, je raba površin naselja Koper (na območju Šalare) na vzhodni strani opredeljena kot stanovanjsko območje, na zahodni strani pa delno kot centralne dejavnosti, delno kot proizvodne dejavnosti. Ostala naselja so opredeljena kot izven mestna naselja, posamezni objekti pa kot razpršena gradnja. Na območju zaselka Orešje je južni del opredeljen kot območje centralnih dejavnosti.

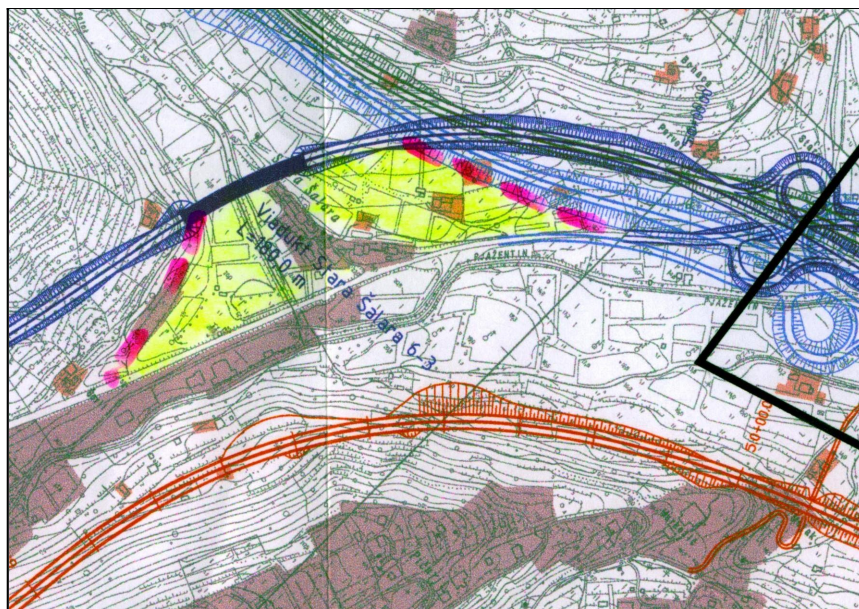
Vplive na stanovanjska območja in območja centralnih dejavnosti lahko razdelimo v dve kategoriji in sicer na vplive, povezane z umestitvijo nove trase hitre ceste ter na vpliv preusmeritve tranzitnega prometa z glavne ceste na hitro cesto s čimer se posledično razbremeni glavna cesta G1-11 na odseku Koper – Dragonja. Pozitiven vpliv imajo variante hitre ceste v smislu izboljšanja dostopnosti posameznih območij poselitve, predvsem območij centralnih dejavnosti. Najbolj izrazito se to izraža pri priključku Šalara (pri variantah V1, V2, V3, V5, V6 in V7, manj izrazito pri V4).

Rekonstrukcija priključka Bertoki (rešitev je enaka pri vseh variantah) pozitivno vpliva na dostopnost oskrbno storitvene cone Srmin, kar posebej velja za planirano širitev in razvoj te dejavnosti. Koridor variante V1, V2 in V3 se sicer približa stanovanjski poselitvi na skrajnem jugovzhodnem robu Šalare, istočasno pa lahko predstavlja rob možne širitve poselitvenih površin mesta Koper (območja centralnih dejavnosti) med strugo reke Badaševice in predvidenim priključkom Šalara proti jugu. Koridorji variant prečkajo območje razpršene gradnje na območju Škocjana. Koridor variante V1, V2 in V3 lahko predstavlja mejo zgoščevanja stanovanjske poselitve zahodnega pobočja Škocjana, medtem ko bi širitev poselitvenih površin do koridorjev ostalih variant pomenila preobsežen poseg in poseg na varovana poplavna območja.



Slika 3: Možnost širitve urbanih dejavnosti naselja Koper

Širitev poselitvenih površin do tras ostalih variant zaradi preobsežnega poseganja na kmetijske površine ni ustrežna. Preusmeritev tranzitnega prometa vpliva na potencialno možnost širitve centralnih dejavnosti na območju Stare Šalare (pri vseh variantah), predvsem zaradi ugodnejših prometno varnostnih razmer, s priključkom Šalara pa se izboljša prometna dostopnost območja in tudi povezava s Koprom (pri variantah V1, V2, V3, V5, V6 in V7).

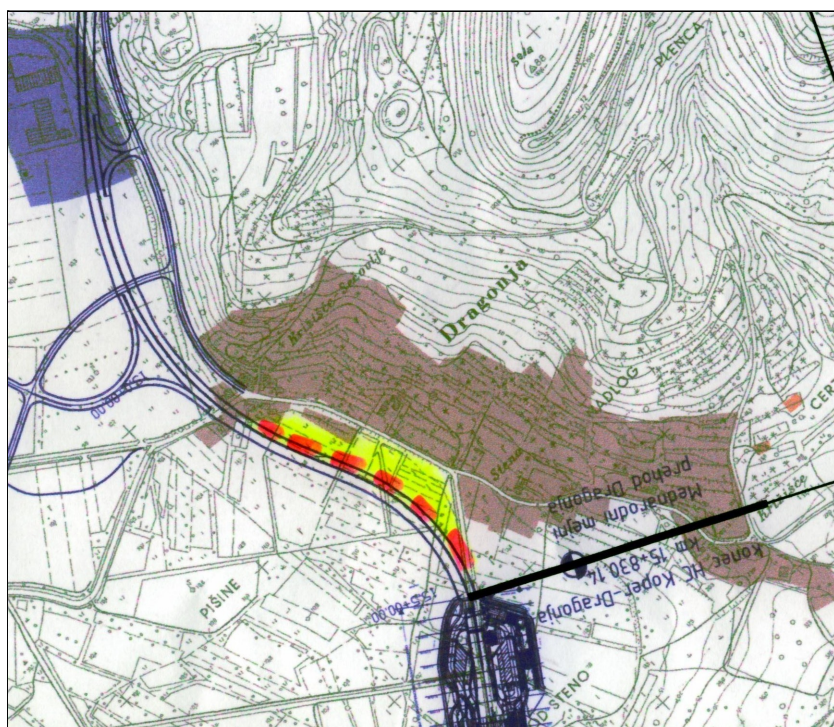


Slika 4: Možnost širitve urbanih dejavnosti zaselka Stara Šalara

Preusmeritev tranzitnega prometa pomeni stagnacijo za centralne dejavnosti območju naselij Paderna, križišče Šmarje, Dragonja ter zaselkov Bandel in Orešje, saj so le ti vezani na tranzitni promet. Koridorji variant ne posegajo v strnjena območja poselitve.

Koridorji variant pretežno ne posegajo na strnjena poselitvena območja, posegajo pa na območja razpršene gradnje na območju Škocjana (vse variante), Paderne (V1), v dolini Stare Šalare (V2, V6 in V7) ter Pesjancev (vse variante). Na območje naselja Dragonja koridorji variant (vse variante) prečkajo skrajni severozahodni rob naselja.

Širitev stanovanjskega območja, pa tudi nekaterih centralnih dejavnosti do koridorja hitre ceste (potek vseh variant je na tem območju enak) je smiselna na območju naselja Dragonja ter zaselka Orešje.



Slika 5: Možnost širitve urbanih dejavnosti naselja Dragonja

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede razvoja naselij (tabela 2)

RAZVOJ NASELIJ	Variante						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
Primernost glede:							
vpliva na razvoj naselja ali posamezne urbane dejavnosti	A	A	A	B	A	A	A
vpliva na zmanjšanje obstoječih in planiranih območij naselij, na organizacijo dejavnosti v urbanem območju, na funkcionalno in fizično zaokroženost naselij, na ohranjanje in razvoj poselitvenih potencialov	A	A	A	A	A	A	A
odpiranja možnosti razvoja novih urbanih območij oz. novih smeri razvoja naselij	A	A	A	A	A	A	A
Primernost glede na razvoj naselij	A	A	A	B	A	A	A
Razvrstitev	1	2(-6)	2(-6)	7	2(-6)	2(-6)	2(-6)

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

3.1.3 Kakovosti bivalnega okolja

Z merili te skupine vrednotimo fizično pojavnost velikega posega v prostor v neposredni bližini naseljenega prostora na ambientalno kakovost bivalnega okolja (protihrupne ograje, veliki nasipi, izseki gozdov, velike konstrukcije kot so oporni zidovi, tehnično oblikovani veliki vkopi, visoki viadukti, umestitev posega v prostor, vključevanje varovanih območij in objektov v urejanje), vrednotimo vpliv na fizične lastnosti prostora (hrup, kakovost zraka, prisotnost naravnih prvin ipd.):

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki z obsegom fizičnega posega objekta in spremljajočih ureditev ne vplivajo na degradacijo bivalnega okolja;
- primernejše so variante, kjer je potrebno manj rušitev objektov, predvsem manj stanovanjskih objektov;
- primernejše so variante, kjer so brez omilitvenih ukrepov vplivi na fizične lastnosti prostora manjše oz, kjer so možne izvedbe ustreznih omilitvenih ukrepov (hrup prometa na legah, kjer aktivna protihrupna zaščita ni učinkovita);
- manj primerne so variante, kjer je večja potencialna možnost poškodb in nesreč (vpliv na psihofizično počutje prebivalcev).

Opis stanja:

Območje obravnavanih variant je enak širšemu koridorju obstoječe glavne ceste G1-11 Koper – Šmarje – Dragonja. Obstoječa glavna cesta, po kateri sedaj poteka promet, ki naj bi se ob izgradnji hitre ceste v veliki meri preselil na njo, poteka skozi ali v neposredni bližini naslednjih krajev: Koper, Koper – Šalara, Paderna, Šmarje, Bandel, Dragonja in manjši zaselki, v vplivnem območju z vidika obremenitev s hrupom, ambientalnih kakovosti prometne varnosti v prostoru pa so še naslednji kraji: Gažon, Srgaši, Korte, Padna in manjši zaselki. Za slovensko Istro je zelo značilna tudi razpršena gradnja, ki se pojavlja tudi v celotnem obravnavanem koridorju. Taka gradnja predstavlja sicer degradacijo prostora z vidika rabe, kulturne krajine in vidnih kakovosti prostora, rešuje pa marsikateri stanovanjski problem.

Do večjih hrupnih obremenitev prihaja predvsem na območju mesta Koper, kjer se izrazito meša tranzitni, medkrajevni in lokalni promet, na križišču Šmarje, kjer se na glavno cesto navezuje več lokalnih povezav do zalednih vasi in zaselkov, zadnje izrazitejše območje z večjimi obremenitvami hrupa pa je območje Dragonje, kjer pogosto prihaja do zastojev na mednarodnem mejnem prehodu, priključuje se cesta iz Sečovelj, ki povezuje zaledne vasi Občine Piran z občinskim centrom, koncentriran je tudi promet poljskih vozil, saj več prebivalcev Dragonje obdeluje površine na ravnici Dragonje in Drnice.

Izrazit negativni vpliv na ambientalne kakovosti vsekakor predstavljajo dolge, neprekinjene kolone vozil v času turistične sezone, glede umestitve obstoječe prometnice v prostor pa prostorsko obsežni okljudki na koprski strani šmarskega klanca, ki so vidno zelo izpostavljeni, hkrati tudi nenaravno segmentirajo prostor, po katerem potekajo. Na obstoječi cesti ni viaduktov ali predorov.

Z vidika prometne varnosti prebivalcev naselij vzdolž glavne ceste, je cesta nevarna, saj se nanjo ob razmeroma gostem in hitrem prometu neprimerno navezujejo lokalne ceste, kot tudi neposredno dostopne poti do posameznih objektov, priključki pa so izvedeni bolj provizorično, zato je vključevanje v promet dokaj nevarno. Izredno nevarna so prečkanja glavne ceste tako vozil, kot pešcev, kateremu pa se ne da izogniti, saj po glavni cesti

vozijo tudi javni lokalni in šolski avtobusi s postajališči ob cesti in vsaj v eno smer morajo njihovi uporabniki cesto prečkati.

Opis vpliva (sprememb):

Variante glede na svoje lastnosti, kot tudi na lastnosti prostora potekajo po treh delih. Začetno območje, od navezave na AC Ljubljana – razcep Srmin do priključka Šalara smo opredelili kot del A, od priključka Šalara preko do priključka Padna smo določili kot del B in zadnji del, od priključka Padna do navezave na MMP Dragonja, kot del C.

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. Na posameznih delih je različno število variant, med njimi so možne različne prevezave.

Variante so naslednje:

$$V1 = A1 + B1 + C1$$

$$V2 = A1 + B3 + C1$$

$$V3 = A1 + B4 + C1$$

$$V4 = A2 + B2 + C1$$

$$V5 = A3 + B1 + C1$$

$$V6 = A3 + B3 + C1$$

$$V7 = A3 + B4 + C1$$

Da ne bi prihajalo do preveč ponavljanj so variante v nadaljevanju z vidika vplivov na bivalne kakovosti primerjane po odsekih, na koncu pa so ocene po variantah združene in prikazane v tabeli.

Ne glede na izbor variante bo izgradnja hitre ceste vplivala na izboljšanje bivalnih kakovosti na območju mesta Koper v delu Šmarske ceste med križiščem Slavček in Tomos, posredno, zaradi razbremenitve prometa, pa tudi na širšem vplivnem območju mesta Koper. Enako velja za območje križišča Šmarje in še bolj za območje naselja Dragonja. Izgradnja hitre ceste bo pozitivno vplivala na prometno varnost prebivalcev vzdolž celotne glavne ceste, saj bo vključevanje v promet mnogo bolj nevarno, prav tako prečkanje ceste pri avtobusnih postajališčih ipd.

Del A:

- varianta A1 (sestavlja V1, V2, V3)

Varianta se za predorom Škocjan najbolj približa stanovanjskemu delu Nova Šalara, po drugi strani je na ta način za prebivalce Škocjana, Tribana najmanj vidno izpostavljena. Priključek Šalara v nadaljevanju je umeščen na začetek obstoječe obrtne cone Stara Šalara in v povezavi z dejavnostjo ni tako moteč poseg, bo pa vidno izpostavljen prebivalcem na pobočju Šalare.

- varianta A2 (sestavlja V4)

Varianta je v delu za predorom Škocjan, kjer prevladuje razložena gradnja, izrazito vidno izpostavljena in vidna z območja Triban, Škocjan, Kampel, Vanganel itd., je pa najbolj oddaljena od stanovanjskega dela Nova Šalara.

Priključek Šalara je prislonjen ob pobočje Bošamarina, tik pod poseljeno brežino, in ni navezано na bližnje obrtno območje Šalara.

- varianta A3 (sestavlja V5, V6, V7)

Varianta poteka skoraj enako kot A2 in ima tudi enake vplive, le proti priključku Šalara se nekoliko previje in ima priključek na mestu kot varianta A1. Zaradi tega je v tem nekoliko boljša od variante A2.

Del B:

- varianta B1 (sestavlja V1, V5)

Varianta posega na območje razpršene gradnje med viaduktom Šalara in predorom Šmarje, saj poteka po pobočju, kjer so posamezni stanovanjski objekti. Za predorom Šmarje poteka varianta po pobočju pod naseljem Srgaši – vidna izpostavljenost sicer ne bo izrazita, nekoliko se zna povečati hrup, a vsekakor še vedno v dovoljenih mejah.

- varianta B2 (sestavlja V4)

Z varianto se bodo poslabšali bivalni pogoji na delu za priključkom Šalara za prebivalce Bošamarina in Grinjana, saj poteka po istem pobočju, le nekoliko pod njimi.

- varianta B3 (sestavlja V2, V6)

Varianta ima vstop v predor Srgaši lociran pod naseljem Gažon, glede na ohranjenost doline v zatečenem stanju, bo razlika glede hrupne obremenjenosti izrazitejša, deloma pa bo trasa vidno izpostavljena. Za predorom poteka trasa po pobočju nasproti naselja Srgaši, vidna izpostavljenost bo izrazita, povečana pa tudi hrupna obremenjenost na območju naselja.

- varianta B4 (sestavlja V3, V7)

Varianta ima tako vhod, kot tudi izhod na drugi strani v predor Gažon lociran pod naseljem Gažon, glede na ohranjenost doline Stara Šalara, kot na drugi strani tudi zatrep doline Drnica v zatečenem stanju, bo razlika glede hrupne obremenjenosti mnogo izrazitejša. Trasa bo vidno izpostavljena tako na eni kot drugi strani, izrazito viden in moteč pa bo predvsem izredno velik poseg v brežino (vkop višine cca 200 m) v zatrepu doline Drnice.

Del C:

- varianta C1 (sestavlja vse variante)

Variante so v tem delu identične. Varianta predstavlja pozitiven vpliv za zaselek Bandel, kot tudi Orešje, posega pa v zaselek Pesjanci, kjer bodo potrebne rušitve posameznih objektov.

Rušitve objektov

Ocena rušitev objektov je podana po posameznih variantah v celoti. V sklopu števila objektov, ki bi jih bilo predvidoma potrebno rušiti, so upoštevani le objekti, ki jih poseg neposredno tangira, niso pa še upoštevani objekti, ki bi jih morda bilo treba rušiti zaradi prekomernih obremenitev hrupa, zaradi morebitnih dodatnih spremljajočih posegov v prostor ali prevelike bližine posameznih objektov ob trasi.

Pregled predvidoma potrebnih rušitev (tabela 3)

RUŠITVE	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)
vsi objekti	70	87	68	95	90	90	96
stanovanjski objekti	8	12	12	13	12	14	15
primernost*	1	3	2	5	4	6	7

*Opomba: razvrstitev variant po primernosti zgolj glede na ev. potrebne rušitve objektov – le eden od kriterijev primerjave z vidika vplivov posega na bivalne kakovosti

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede kakovosti bivalnega okolja (tabela 4)

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)
Odsek A	A	A	A	C	B	B	B
Odsek B	A	B-C	C	B	A	B-C	C
Odsek C	B	B	B	B	B	B	B
Rušitve	A	B	A	C	C	C	C
Skupna ocena	A	B	B-C	C	B-C	B-C	C
Razvrstitev	1	2	3	6	4	5	7

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

3.2 Vpliv na infrastrukturna omrežja

Z merili te skupine vrednotimo vplive na dejavnosti s specifičnimi lokacijskimi pogoji kot so dobra prometna navezava na osnovno cestno in železniško omrežje, bližina energetske in komunalne infrastrukture, prostorske možnosti širitve, prestrukturiranje in rekonstrukcije.

3.2.1 Prometna infrastruktura

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki ne pogojujejo številnih prestavitev pomembnejših cest;
- primernejše so variante, ki omogočajo smiselno rekonstrukcijo cestnega omrežja;
- primernejše so variante, ki ne vplivajo na kakovost in varnost okolja s kolesarskim stezami, ki ne križajo kolesarskih stez, ne potekajo v koridorjih, rezerviranih za kolesarski promet (upoštevamo pomembnejše kolesarske poti državnega in regionalnega pomena, ter ključne kolesarske povezave med naselji oz. deli naselij).

Opis stanja:

- Ceste in cestno omrežje

V koridorju obravnavanih variant hitre ceste poteka glavna cesta G1-11 Koper – Šmarje – Dragonja, ki predstavlja glavno prometnico obravnavanega prostora in na katero se navezujejo vsi stranski priključki iz bližnjih naselij in zaselkov.

Kompleksnejše cestno omrežje obravnavanega prostora predstavlja sistem cest ulic in poti samega mesta Koper in njegovega predmestja. Celoten mestni sistem je pod velikim vplivom vpadnic iz smeri Izola, Šmarje in predvsem preko avtoceste do Kopra iz notranjosti Slovenije.

Poleg navezovalnih cest iz manjših naselij in zaselkov se kot pomembnejše ceste izven območja mesta Koper na Šmarsko cesto navezujejo cesta proti Bertokom (križišče Slavček), cesta proti Vanganelu (križišče Tomos), cesta proti naselju Šmarje (križišče Šmarje) in cesta proti Sečovljam (križišče Dragonja).

- Kolesarske poti

Mesto Koper nima izrazito izdelane mreže kolesarskih poti, le te se v zadnjem času načrtujejo in izvajajo ob rekonstrukcijah in novogradnjah cest in ulic, a zvezna mreža še ni sestavljena. Preko obravnavanega prostora izven mestnega prostora pa sta speljani dve pomembni kolesarski povezavi in sicer ti. "Pot zdravja in prijateljstva", ki je urejena po opuščeni trasi ozkotirne železnice od Trsta do Poreča.

V obravnavanem prostoru poteka imenovana kolesarska pot v pasu med železniško progo in obstoječo hitro cesto razcep Srmin – Koper, preide na območju železniške in avtobusne postaje Koper v podvozu na drugo stran hitre ceste, mimo križišča Slavček, vzdolž Tomšičeve ulice naprej proti Izoli.

Druga pomembnejša kolesarska pot na obravnavanem območju je pot proti Vanganelu, ki se začne z navezavo na (nepopoln) sistem koprskih kolesarskih poti pri križišču Slavček, kjer se lahko naveže tudi na "Pot zdravja in prijateljstva", in se ob Vanganelski cesti (zaenkrat še nezvezno, vendar je zvezna povezava v izgradnji) nadaljuje proti Vanganelu.

Opis vpliva (sprememb):

- Ceste in cestno omrežje

Vse obravnavane variante se začnejo z navezavo na konec avtoceste A1 Ljubljana – razcep Srmin. V začetnem delu imajo variante enak potek in predstavljajo rekonstrukcijo obstoječe hitre ceste MMP Škofije – razcep Srmin – Koper z razširitvijo iz štiripasovnice v šestpasovnico. Predvidena je rekonstrukcija priključka Bertoki, ki z novim krakom iz Srmina oz. nove Bertoške vpadnice proti Kopru izboljšuje prometno situacijo in varnost v

priključku. V nadaljevanju se nato z razcepom v smeri proti Dragonji in v smeri proti Izoli hitra cesta razdeli v dve hitri cesti.

Pri variantah V1, V2, V3 se razcep v smeri Izole in smeri Dragonje začne v km 2.000, kar omogoča med razcepom Srmin, priključkom Bertoki in razcepom hitrih cest (Škocjan) varno prepletanje prometa. Razcep z deviacijami ohranja vse obstoječe ceste (npr. lokalna cesta Koper – Bertoki).

Pri variantah V4, V5, V6 in V7 je začetek razcepa predviden že v km 1.500, kar je z vidika prometne varnosti in možnosti prepletanja prometa zaradi bližine razcepa Srmin in priključka Bertoki manj ugodno.

V nadaljevanju so vse variante speljane tako, da je povsod izvedljivo prečkanje ali deviacija obstoječih cest in poti, vse obstoječe komunikacije ostanejo ohranjene. Do večjih razlik med variantami v tem smislu prihaja na območju prvega priključka (priključek Šalara) ter s tem povezanega načina priključevanja ali prečkanja Vanganelške in obstoječe Šmarske ceste.

Tu se rešitev variante V4 razlikuje od ostalih šestih variant. Priključek Šalara je pri V4 bolj oddaljen od obstoječe glavne ceste in je za navezavo na njo potrebna dodatna povezovalna cesta, pri tem pa se opusti del Vanganelške ceste med novim priključkom in mostom preko potoka Pjažentin.

V nadaljevanju kljub najbolj različnemu poteku variant v delu B občutnejših razlik glede vpliva na obstoječe cestno omrežje ni. Nekoliko obširnejši sistem deviacij je potreben na območju oskrbnega centra in priključka Padna, tam pa so vse variante že združene v eno, zato razlik med njimi ni.

Enako velja za območje priključka Dragonja, kjer se v priključek poleg obstoječe Šmarske ceste navezuje tudi cesta proti Sečovljam in je sistem deviacij nekoliko obsežnejši, a rešitev (za vse variante enaka) omogoča ustrežnejšo speljavo ceste proti Sečovljam, ki ima trenutno v zadnjem delu, tik pred navezavo na glavno cesto, dva nevarna ovinka. Hkrati predlagana rešitev predvideva tudi novo dostopno cesto do območja klavnice in kamnoseštva, ki se trenutno manj varno priključujeta direktno na glavno cesto.

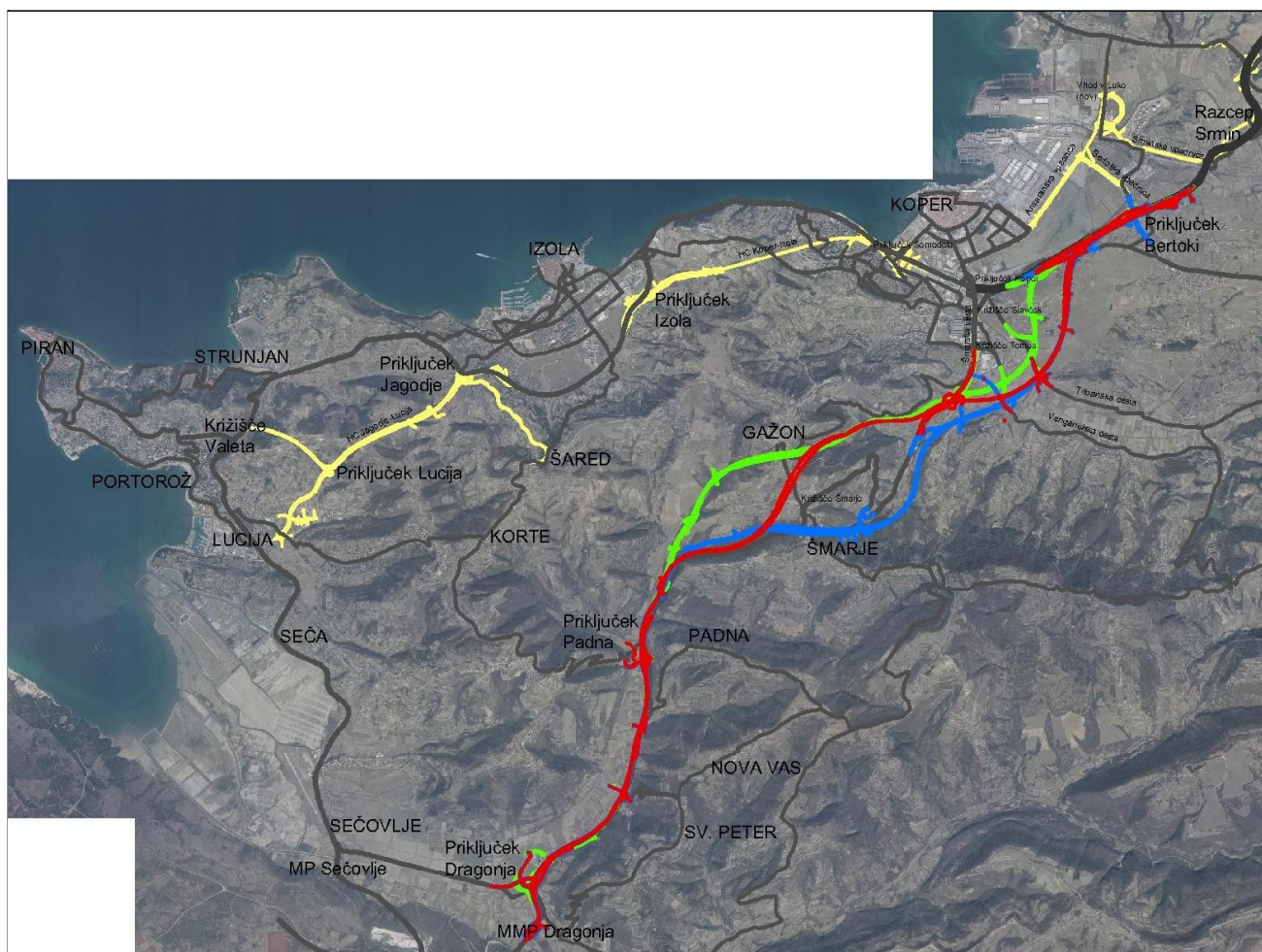
- Kolesarske poti

Obravnavane variante tangirajo kolesarsko pot "Pot zdravja in prijateljstva" na območju priključka Bertoki. Variante so v tistem delu enake, v sklopu rekonstrukcije priključka pa je celo predvidena ugodnejša speljava kolesarske poti ločeno od motornega prometa.

Ne glede na izbor variante je izvedba hitre ceste z vidika vpliva na to kolesarsko pot, kot tudi na sistem kolesarskih poti v Kopru pozitivna, saj bo ves tranzitni promet, ki zdaj poteka preko križišča Slavček skozi križišče Tomos, preko katerih so vodeni različni kolesarski pasovi, in naprej po Šmarski cesti, vzdolž katere je ravno med navedenima križiščema urejena kolesarska pot, preusmerjen po hitri cesti mimo tega območja.

Vse trase tangirajo tudi kolesarsko pot vzdolž Vanganelške ceste, ki je ravno v tistem delu na novo zgrajena. Pri vseh variantah razen V4 se kolesarska pot skupaj z Vanganelško cesto spelje preko novega nadvoza preko trase hitre ceste. Pri varianti V4 pa je na mestu prečkanja Vanganelške ceste predviden priključek Šalara in nova povezovalna cesta do Šmarske ceste. Ostanek Vanganelške ceste med priključkom in potokom Pjažentin se ukine, detajlna rešitev kolesarske steze v tem delu pa ni znana. Glede na to, da se v primeru izbora variante V4 preusmeri promet proti Vanganelu po obstoječi Šmarski cesti do priključka nove povezovalne ceste in potem preko priključka Šalara proti Vanganelu,

bo potrebno vzdolž nove navezovalne ceste urediti tudi kolesarsko pot, ter jo na novo urediti tudi vzdolž Šmarske ceste, kjer pa je prostora razmeroma malo. S tega vidika je tako varianta V4 mnogo slabša od ostalih šest.



Slika 6: Prikaz obstoječega in predvidenega prometnega omrežja

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede prometne infrastrukture (tabela 5)

PROMETNA INFRASTRUKTURA	Variante						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
Primernost glede:							
cest in cestnega omrežja	A	A	A	B	A	A	A
kolesarskih poti	A	A	A	C	A	A	A
Primernost glede vpliva na prometno omrežje	A	A	A	C	A	A	A
Razvrstitev	1	1	1	7	1	1	1

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

3.2.3 Komunalna infrastruktura

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki ne pogojujejo prestavitve glavnih kolektorjev kanalizacijskih sistemov oz. ne vplivajo na sistem in tehnologijo zbiranja in prečiščevanja odpadnih voda naselja (npr. vpliv na čistilne naprave, na njihovo širitev, dostope), ne zasedajo potencialnih lokacij za čistilnih naprav, ne pomenijo potencialne nevarnosti za poškodbe kolektorjev itd.;
- primernejše so variante, ki ne pogojujejo prestavitve regionalnih in drugih velikih cevovodov za oskrbo z vodo in ki ne pomenijo potencialne nevarnosti za njihovo poškodbo, ne vplivajo na območja črpališč, vodo hranov in drugih objektov, ali zasedajo območja, načrtovana za vodooskrbne objekte;
- primernejše so variante, ki ne pogojujejo prestavitve plinovodov, ne vplivajo na ostale ureditve na plinovodnem omrežju, v času obratovanja ne pomenijo potencialne nevarnosti za njihovo poškodbo (oz. tudi nevarnosti pri obratovanju obravnavanega objekta);
- primernejše so variante, ki ne posegajo v koridorje daljnovodov visoke napetosti (obstoječe in planirane), ki ne tangirajo ureditev na prenosnem omrežju, ne pomenijo medsebojnih motenj pri obratovanju in potencialne nevarnosti poškodbe (enega ali drugega sistema).

Opis stanja:

Glede na podatke iz smernic pristojnih soglasodajalcev, upravljavcev komunalne infrastrukture se v obravnavanem prostoru nahajajo naslednji komunalni vodi:

- Kanalizacijsko omrežje (K):
 - 1 obstoječe sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Bertoki,
 - 2 predvideno primarno in sekundarno kanalizacijsko omrežje Škocjan,
 - 3 obstoječi zbirni fekalni kanal Č2-Šalara-Vanganel,
 - 4 obstoječe javno sekundarno kanalizacijsko omrežje naselja Bošamarin,
 - 5 obstoječi zbirni fekalni kanal Šmarje-Šalara,
 - 6 obstoječe sekundarno kanalizacijsko omrežje vasi Gažon,
 - 7 predviden fekalni zbiralnik Triban,
 - 8 predviden fekalni zbiralnik Grinjan.
- Oskrba z vodo (V):

Na območju lokacijskega načrta potekajo trase obstoječih primarnih in sekundarnih vodovodnih objektov in naprav:

 - 1 na območju Škocjana: vodovod PVC d 110/90 mm (na priključku Bertoki, km 0.0)
 - 2 na območju ravnice Pradišjol: vodovod Alk. d 63 mm (km ca. 2,8),
 - 3 na območju Škocjana: vodovod Alk. d 63 mm (km ca. 2,8),
 - 4 na območju Šalarskega polja: cevovod Je DN 200 mm (priključek Bošamarin, km ca. 4,1), vodovod RZ Bošamarin - St. Šalara PVC DN 160 mm (km ca. 4,1), vodovod RZ Bošamarin – Škarpa, PVC DN 160 mm (km ca. 3,7), cevovod TPE d 63 mm
 - 5 na območju doline Drnice (od priključka Bandel, Korte do naselja Pesjanci, km ca. 9,5-12,6): vodovod TPE d 90/63 mm,
 - 6 na območju naselja Dragonja: cevovod Je DN 150 mm (priključek Dragonja, km ca. 14,5), vodovod AC DN 80 mm (priključek Dragonja, km ca. 14,5)

Na območju naselja Dragonja ter mednarodnega mejnega prehoda Dragonja so interno opredeljeni varstveni pasovi vodnih virov Bužini in Gabrijeli, ki so vključeni v vodno oskrbo.

• Plinovodi (P):

Na območju obravnavanih tras ni zgrajenih plinovodov, je pa v fazi pobude za pripravo državnega lokacijskega načrta plinovod M6 Ajdovščina – Lucija, ki preko obravnavanega območja poteka na območju Šalare.

• Daljnovodi (DV):

- 1 ftco-izvleček iz projektov izvedenih del: trasni načrt v razpetini med SM 109-110-111 DV 2x110 kV Divača - Dekani - Koper II
- 2 ftco-izvleček iz projektov izvedenih del: trasni načrt v razpetini med SM 118-119-120 DV 110 kV Divača-Koper I
- 3 ftco-izvleček iz projektov izvedenih del: trasni načrt med razpetinami SM 8-9-10 in 17-18 DV 2x110 (110 + 20) kV Koper-Izola - Lucija
- 4 ftco-izvleček iz projektov izvedenih del: trasni načrt med razpetinami SM 7-8-9, 21-22-23, 29-30-31 ter 32-33 DV 110 kV Koper- Buje.
- 5 20 kV daljnovod RTP Koper - RTP Dekani (območje vhoda v predor Škocjan)
- 6 20 kV daljnovod RTP Koper - Vanganel
- 7 20 kV odcep daljnovoda za TP Bošamarin
- 8 20 kV daljnovod Šmarje
- 9 20 kV daljnovod Šalare-Paderna
- 10 20 kV odcep daljnovoda za TP Paderna
- 11 20 kV daljnovod Korte – Orešje
- 12 20 kV daljnovod Orešje - Dragonja
- 13 kV daljnovod TP Čistilna naprava Dragonja - TP Križišče Dragonja

• TK vodi (TK):

MK – medkrajevni kabli

KKO – krajevni kabli

- 1 MK: K-27, K-44, K-266, K-404
- 2 KKO: K-3 TK 10 250x4x0.6 iz telefonske centrale Koper,
- 3 MK Koper - Vanganel K-344
- 4 KKO K-4 TK 10 200x4x0.8 iz telefonske centrale Koper,
- 5 KKO K-5 TK 59 75x4x0.6 GM iz telefonske centrale Istrska vrata Koper,
- 6 MK Koper-Šmarje K-333,
- 7 MK Koper-Sečovlje K-271
- 8 KKO K-5 TK 59 50x4x0.6 GM iz telefonske centrale Sečovlje,

Opis vpliva (sprememb):

V nadaljevanju je s pomočjo tabel prikazano, katere vode tangira katera varianta. Namesto poimenovanje določenega voda je navedena le njegova zaporedna številka, pod katero je bil določen vod imenovan v predhodnem poglavju.

• Kanalizacijsko omrežje (K):

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
K 1							
K 2							
K 3	X	X	X	X	X	X	X
K 4							
K 5	X	X	X	X	X	X	X
K 6							
K 7							
K 8	X	X	X	X	X	X	X

• Oskrba z vodo:

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
V 1	X	X	X	X	X	X	X
V 2				X	X	X	X
V 3				X	X	X	X
V 4	X	X	X	X	X	X	X
V 5	X	X	X	X	X	X	X
V 6	X	X	X	X	X	X	X

Predvideni posegi poleg tega na vseh treh variantah tangirajo tudi druge vodovodne objekte in naprave in sicer:

- praznotoke,
- energetske in signalne kable,
- naprave katodne zaščite in
- dostope do objektov.

Na območju naselja Dragonja ter mednarodnega mejnega prehoda Dragonja poteka trasa predvidene HC preko varstvenih pasov vodnih virov Bužini in Gabrijeli, ki so vključeni v vodno oskrbo, a niso z nobenih pravnim aktom uradno opredeljeni ali uradno zavarovani.

• Plinovodi:

Vse trase variant HC prečkajo v bližini Šalare načrtovan prenosni plinovod M6 Ajdovščina - Lucija (med km 2 in 4). Natančnejši potek plinovoda še ni določen, tudi priprava prostorske dokumentacije zaostaja za pripravo dokumentacije za HC, zato bodo križanja obdelana v kasnejših fazah, do križanja pa pride pri vsaki varianti, tako da glede tega med njimi ni razlik.

• Daljnovodi:

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
DV 1	X	X	X	X	X	X	X
DV 2	X	X	X	X	X	X	X
DV 3	X	X	X		X	X	X
DV 4	X	X	X		X	X	X
DV 5				X	X	X	X
DV 6				X	X	X	X
DV 7						X	X
DV 8	X	X	X	X	X	X	X
DV 9	X	X	X	X	X	X	X
DV 10				X			
DV 11	X	X	X	X	X	X	X
DV 12	X	X	X	X	X	X	X
DV 13	X	X	X	X	X	X	X

- TK vodi:

	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
TK 1	X	X	X	X	X	X	X
TK 2	X	X	X	X	X	X	X
TK 3	X	X	X	X	X	X	X
TK 4	X	X	X	X	X	X	X
TK 5	X	X	X		X	X	X
TK 6	X			X	X		
TK 7	X	X		X	X	X	
TK 8	X	X	X	X	X	X	X

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede komunalne infrastrukture (tabela 6)

KOMUNALNA INFRASTRUKTURA	Variante						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
Primernost glede:							
kanalizacijsko omrežje	B	B	B	B	B	B	B
oskrba z vodo	A	A	A	B	B	B	B
plinovodi	A	A	A	A	A	A	A
daljnovodi	A	A	A	B	B-C	C	C
telekomunikacijski vodi	C	C	A	B	C	B	A
Primernost glede vpliva na komunalno infrastrukturo	A-B	A-B	A	B	C	B-C	B-C
Razvrstitev	2(-3)	2(-3)	1	4	7	5(-6)	5(-6)

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

3.3 Vpliv na prostorske (gospodarske) potenciale

3.3.1 Primarna gospodarska raba (kmetijstvo in gozdarstvo)

Z merili te skupine vrednotimo zmanjšanje in razdrobljenost zaokroženih pridelovalnih površin kmetijskih gospodarstev, poslabšanja dostopnosti do kmetijskih zemljišč itd. ter zmanjšanje površin gospodarskih gozdov kot prostorskega gospodarskega potenciala kmetij in gozdnih gospodarstev, poslabšanje dostopnosti do gozdov, uničenje gozdnih poti itd., razvrednotenje naravnega rekreacijskega potenciala;

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, pri katerih je fizična izguba kmetijskih zemljišč manjša,
- primernejše so variante, pri katerih so izguba trajnih nasadov ter spremenjene pridelovalne razmere manjše;
- primernejše so variante, pri katerih je vpliv izgube na ekonomičnost pridelave in predelave manjši;
- primernejše so variante, ki manj prizadanejo funkcionalnost melioracijskih sistemov;
- primernejše so variante, ki ne izničijo preteklih vlaganj v dvig produktivnosti kmetijskih zemljišč;
- primernejše so variante, ki ne posegajo v sklenjene komplekse gozdnih zemljišč oz. v čim manjši meri uničujejo kakovostne gospodarske gozdove; v primeru da potekajo vse variante prek gozdov enake kakovosti je primernejša tista, ki ne razdrobi zemljišča tako, da ni več primerno za racionalno gospodarjenje.

Opis stanja:

Kmetijstvo: ponujene variante HC Koper-Dragonja posegajo v dokaj homogen kmetijski prostor. V prvem in zadnjem delu prevladujejo večji ravninski kompleksi kmetijskih zemljišč, ki so bili v preteklosti hidromeliorirani, kar je povečalo njihov gospodarski pomen v kmetijski pridelavi.

Na obravnavanem območju prevladuje flišna podlaga. Proces preperevanja so bili različno izraženi, zato je intenzivnost kmetijske pridelave povezana z globino tal.

V preteklosti, ko je imelo kmetijstvo še večji gospodarski pomen, so se trudili preoblikovati obstoječi relief v terase, da na ta način izboljšajo vodni režim, povečajo in homogenizirajo globino tal ter do neke mere pospešijo nadaljnji razvoj tal. Takšna tla najprej zasledimo na območju Škocjana, najbolj pa je ta oblika tal razširjena na območju odseka B, med Šalaro in Srgaši. Ta oblika tal prevladuje na območju tras V3 in V7, v večji meri pa je prisotna tudi na ostalih variantah.

Na vseh obravnavanih odsekih variante posegajo na območja trajnih nasadov, predvsem vinogradov. Gospodarski pomen intenzivne kmetijske pridelave trajnih nasadov je ustrezno višji tudi zaradi vlaganja v infrastrukturo. Velikokrat so na primarno pridelavo vezane predelovalne zmogljivosti, kar potencira negativne vplive predvidene izgradnje hitre ceste.

Na odseku A, na širšem območju Škocjana, se nahajajo večji kompleksi vinogradov. Zelo veliko je vinogradov na prisojnih pobočjih med Šalaro in Gažonom ter na območju zahodno od Srgašev (dolina Drnice).

Nič manj niso pomembni nasadi oljk in sadovnjaki. Nasadi oljk se nahajajo na odseku B. Vse variante v zelo podobnem obsegu posegajo na oljčne nasade. Intenzivni sadovnjaki pa so najbolj prizadeti na odseku C, kjer ni variantnosti poteka tras hitre ceste. Največji posegi v sadovnjake so v bližini klavnice KZ Lucija, kjer so večji nasadi hrušk.

Na splošno velja, da je vrednost kmetijskega prostora v gospodarskem pomenu velika, saj je bilo v preteklosti veliko vlaganj v izboljšanje pridelovalnih razmer (hidro in agromelioracije). Osuševalni in namakalni sistemi so locirani na območju Pradišjola in Šalarskega polja ter v dolini Drnice, hkrati pa je delež trajnih nasadov na obravnavanem območju velik.

Gozdarstvo: kljub temu, da je večina gozdov na prikazu namenske rabe območja opredeljenih kot lesno-pridelovalnih, takih gozdov na primorskem dejansko ni. Gre za anomalijo starih planskih aktov, ki je opredeljevala le dve kategoriji gozdov in sicer lesno-pridelovalni ter gozdni rezervati. Ker le-teh na območju res ni, so bile vse ostale gozdnate površine opredeljene kot lesno-pridelovalne.

Opis vpliva (sprememb):

Vse predlagane variante močno posegajo na kmetijsko območje, ki je po vrednosti na prvi pogled homogeno. Podrobnejša analiza poteka variant kaže, da kljub vsemu obstajajo znatne razlike med njimi. Primernost variant smo ocenjevali z ozirom na kriterije, ki so bili navedeni v uvodu. Stopnjo vpliva smo razvrščali glede na ohranjanje trajnih nasadov, melioracij ter posegov v strnjeno (kompleksno) kmetijskih zemljišč. Variante, ki manj posegajo v trajne nasade in komplekse so ocenjene kot primernejše.

Izgube zemljišč ali trajnih nasadov neposredno vplivajo na ekonomičnost primarne pridelave. Izguba površin ima lahko velik posreden vpliv na izrabo osnovnih sredstev (kmetijske mehanizacije ipd.) kot tudi izrabo predelovalnih kapacitet. Pri velikih posegih lahko v večji meri ogrozi položaj pridelovalca na trgu oziroma slabi njegovo konkurenčnost.

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 B je s stališča ohranjanja vinogradov najugodnejša varianta V4, tej pa sledita varianti V1 in V5. Varianti V3 in V7 pa sta najmanj ugodni, saj je na pobočjih med Šalaro in Gažonom ter na območju zgornjega dela doline Drnice veliko vinogradov.

Trasa HC lahko v večji meri razdeli enotnost obdelovalnega kompleksa, kar se zopet odraža v spremenjeni ekonomiki pridelave. Večji obdelovalni kompleksi njivskih oziroma travniških zemljišč so prisotni na območju Pradišjola ter Šalarskega polja, medtem ko so na območju Škocjana, Šalarskega polja in zgornjega dela doline Drnice večji kompleksi vinogradov. V zadnjem delu pred Dragonjo pa načrtovani potek trase poseže v večje nasade hrušk.

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 Vanganelso cesto tudi zopet poruši, najhujši vpliv pa imajo variante V5, V6 in V7.

Potek trase po območju hidromelioracijskih sistemov prizadene funkcionalnost sistemov. Stopnja negativnega vpliva je odvisna od poteka trase in izvedbe

hidromelioracijskega sistema. Osuševalni in namakalni sistemi so locirani na območju Pradišjola in Šalarskega polja ter v dolini Drnice. Vse variante v enakem obsegu prizadenejo pretekla melioracijska vlaganja.

Funkcionalnost melioracijskih sistemov se lahko s sanacijskimi deli tudi ohrani.

Poseg trase HC na agro in hidro meliorirana območja je sporen predvsem v smislu izničenja preteklih materialnih vložkov v dvig produktivnosti kmetijskih zemljišč.

Gozdarstvo: na obravnavanem območju kot rečeno ni gozdov, ki bi se gospodarsko izkoriščala, vse gozdnate površine imajo izrazito varovalno funkcijo, v prvi vrsti protierozijsko. Glede na navedeno primerjava variant z vidika vplivov na gozd kot gospodarski potencial ni smiselna, gozd pa je z okoljskega vidika obravnavan v okoljskem poročilu, ki se izdeluje ločeno.

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede na primarno gospodarsko rabo (tabela 7)

PRIMARNA GOSPODARSKA RABA	Variante						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
Primernost glede:							
Ohranjanje trajnih nasadov	B-C	B-C	C	B-C	C	C	C
Fizična izguba kmetijskih zemljišč	B-C	B-C	C	B-C	C	B-C	C
Vpliv na ekonomičnost pridelave	B	B	B-C	B	B-C	B-C	B-C
Ohranjanje večjih kompleksov kmetijskih zemljišč	B-C	B-C	C	C	C	C	C
Posegov na melioracijska območja	C	C	C	C	C	C	C
Posegov v gospodarske gozdove	A	A	A	A	A	A	A
Primernost glede vpliva na kmetijstvo	B-C	B-C	C	B-C	C	C	C
Razvrstitev	1	2	6	3	4(-5)	4(-5)	6

Vse variante močno posegajo na kmetijski prostor. Nobena od ponujenih variantnih rešitev za kmetijstvo ni ugodna. Prav tako je potrebno poudariti, da v zadnjem odseku-C ni variantnosti, čeprav je poseg omejen na sorazmerno kvaliteten kmetijski prostor. Vrednotenje vpliva predlaganih variantnih rešitev tras hitre ceste Koper-Dragonja na kmetijski prostor, kaže sorazmerno majhno variabilnost. Še najbolj ugodna je varianta V1, tej sledita V2 in V4, ki sta si glede vpliva zelo podobni. Najmanj sprejemljivi sta varianti V3 in V7.

3.3.2 Gospodarske dejavnosti

Z merili te skupine se preverja vplive variant na funkcionalnost proizvodnih območij, možnosti njihove širitve ali smiselnega zaokroževanja ipd.

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki pozitivno vplivajo na funkcionalnost proizvodnih območij (boljša dostopnost, oskrba z energijo, komunalna oskrba);
- izgradnja infrastrukture državnega pomena praviloma pozitivno vpliva na razvoj območij gospodarskih dejavnosti, upoštevati pa je potrebno tudi negativne vplive (fizični poseg v prostor, delitev kompleksov, zmanjšanje obstoječih in razvojnih površin, nekompatibilnost dejavnosti – npr. nevarnost medsebojnega vpliva).

Opis stanja:

V obravnavanem območju se skoncentrirano na posameznih območjih pojavljajo različne gospodarske dejavnosti. Pretežno gre za okolico Kopra, manj pa naprej proti Dragonji.

- Na območju priključka Bertoki so neposredno v bližini priključka posamezne obrtne dejavnosti, kot npr. vulkanizerstvo, avtopralnica, center sanitarne opreme itd.

Na priključek Bertoki se navezuje Bertoška vpadnica, ki je trenutno v izgradnji in bo vodila do novega vhoda v Luko, hkrati pa bo napajala gospodarsko in obrtno cono Srmin, deloma že izvedeno, pretežno pa v fazi izgradnje ali načrtovanja.

- Druga koncentracija gospodarskih dejavnosti je v t.i. obrtni in industrijski coni Koper (Šalara), to je območje vzdolž Šmarske ceste med križiščem Slavček in Tomos. Med industrijskimi dejavnostmi so še prisotni obrati Tomosa in Cimosa, pražarna, je pa območje zaradi drugih potencialov v fazi transformacije v druge dejavnosti, predvsem obrtne, trgovske, poslovne itd. Vzdolž ceste se tako že zdaj nizajo različni avto saloni, specializirane prodajalne in nakupovalni center.
- Na območju Stare Šalare je mnogo manjša gospodarska cona, katero pri svojem razvoju, kljub prostorskemu potencialu, ovira predvsem neurejena notranja povezava in slaba navezava na mesto, saj zaradi prometne varnosti in kategorizacije glavne ceste zaenkrat ni možnosti za izvedbo varnega vključevanja v promet. V tej coni so trenutno prisotne naslednje dejavnosti: gradbeništvo, avtosalon in servis, specializirana trgovina s sanitarnim in vodovodnim programom.
- Križišče Šmarje prav tako predstavlja manjšo gospodarsko cono s koncentracijo gostinskih dejavnosti, motel, bencinski servis, servis in avtopralnica.
- V nadaljevanju gre za točkovna mesta, vezana predvsem na gostinske dejavnosti (Bandel, Orešje), nekoliko večja gospodarska cona pa se nahaja proti naselju Dragonja, kjer je večji mesno-predelovalni obrat in kamnoseštvo, v nadaljevanju na drugi strani obstoječe glavne ceste pa še gostinstvo.

Opis vpliva (sprememb):

Ne glede na izbor variante predstavlja izgradnja obravnavanega odseka hitre ceste splošno pridobitev in pozitiven vpliv za gospodarske dejavnosti.

Rekonstrukcija priključka Bertoki, ki je pri vseh variantah enaka in predvideva izgradnjo dodatnega kraka iz smeri Bertoške vpadnice (v gradnji) proti Kopru predstavlja prometno varnostno boljše rešitev priključka.

Z izgradnjo hitre ceste bo občutno razbremenjen mestni del Šmarske ceste (od križišča Slavček do križišča Tomos), kar pomeni boljše dostopnost do uslug posameznih trgovin in obratov, ki so namenjene predvsem lokalnemu prebivalstvu.

Prav tako, ne glede na izbor variante, bo prometa razbremenjeno območje križišča Šmarje, kar bo omogočalo varnejšo komunikacijo in koriščenje uslug formalno povezanih naselij Šmarje – Gažon – Srgaši. Hkrati pa to predstavlja izrazit negativen vpliv na dejavnosti, ki so vezane na tranzitne goste, to pa je gostinstvo (dve gostišči, motel) in bencinski servis. A kot rečeno, tako pozitiven, kot negativen vpliv sta na tem delu prisotna ne glede na izbor variante.

Drugače je z gostišči naprej v dolini Drnice (Bandel in Orešje), ki bosta ne glede na izbor variante predvidoma rušena. Na območju gostišča pri Bandelu je predvidena izgradnja oskrbnega centra, ki bo predstavljal nadomestilo predvsem za naključne tranzitne goste, ne predstavlja pa nadomestila za upravljalca sedanjega gostišča.

V zaključnem delu so variante že tako identične, zato med njimi ni razlik. Z izgradnjo hitre ceste v tem zadnjem delu je v sklopu priključka Dragonja predvidena nova prometno-varna dostopna cesta do območja gospodarske cone, kjer je mesno-predelovalni obrat in kamnoseštvo.

Glede vpliva na gospodarske dejavnosti nekoliko odstopata le varianti V1 in V5, ki na območju Stare Šalare prostorsko smiselno zaokrožujeta območje gospodarske cone, ter omogočata izvedbo smiselne notranje komunikacije cone in navezavo na obstoječo glavno cesto ter naprej po obstoječi glavni cesti do Kopra ali preko priključka Šalara na hitro cesto v zeleno smer.

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede gospodarskih dejavnosti (tabela 8)

Primernost glede	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
vpliva na funkcionalnost proizvodnih območij	A	A-B	A-B	A-B	A	A-B	A-B
fizičnega posega v prostor, delitve kompleksov, zmanjšanja obstoječih in razvojnih površin, nekompatibilnosti	A	A	A	A	A	A	A
Primernost glede vpliva na gospodarske dejavnosti	A	A-B	A-B	A-B	A	A-B	A-B
Razvrstitev	1	3(-6)	3(-6)	3(-6)	1	3(-6)	3(-6)

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

3.3.3 Rekreacija in turizem

Z merili te skupine se vrednotijo učinki posega v prostor na dostopnost, fizični vpliv na prostorski potencial, vpliv na kakovost okolja, vpliv na prehodnost prostora (vpliv na turistične transverzale, na tematske poti, pohodniške poti itd.), vpliv na integriteto turističnega / rekreacijskega območja, vpliv na ambientalno kakovost in druge dejavnike, ki vplivajo na stopnjo privlačnosti prostora za rekreacijo in turizem.

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki izboljšajo dostopnost do območja, ne prečkajo ali prekinjajo kompleksnih območij za rekreacijo in turizem;
- primernejše so variante, ki ne vplivajo na kakovost okolja vključno z ambientalno kakovostjo, ne ovirajo povezav v prostoru (vključno z negativnimi vplivi obratovanja), ki niso vidno izpostavljene (v neposredni bližini ureditev ali v širšem vidnem prostoru), ki ne zmanjšujejo prostorskega potenciala s fizičnim posegom in vplivi obratovanja itd.

Opis stanja:

Na državnem nivoju sodi obravnavano območje med glavna območja z visokim turističnim in tudi rekreacijskim potencialom. Še višji potencial ima sam obalni pas. Turizem v neposrednem zaledju obalnega pasu je v zadnjih letih vedno bolj priljubljen in izvajan. Gre predvsem za ekološko – rekreativni turizem z možnostjo kombinacije s kopalnim turizmom. Obalno zaledje je bogato z območji in spomeniki kulturne dediščine ter številnimi naravnimi območji in vrednotami.

Območje je vedno bolj prepleteno z različnimi rekreacijskimi in učnimi potmi, od pešpoti, kolesarskih, jahalnih poti do vinskih cest, preko območja pa je speljana tudi evropska planinska transverzala E6, na Šmarskem sedlu pri križišču Šmarje pa je še športno strelišče na glinaste golobe.

Razvija se dejavnost turističnih kmetij, vinskih kleti, kot številnih narovoslovnih in drugih tematskih taborov.

V visoki turistični sezoni je območje s tega vidika manj obiskano, saj prometno nasičena glavna cesta s tranzitnimi potniki močno ovira dostopnost, onemogoča prečkanja raznih poti ipd.

Obstoječa glavna cesta, ki v zatečenem stanju predstavlja glavno in nosilno povezavo območja, predstavlja tudi pomembno tranzitno povezavo iz notranjosti Slovenije in zahodne Evrope proti hrvaški Istri. V visoki turistični sezoni postane ta cesta le tranzitna cesta in hromi ves ostali promet, tako da je koriščenje turističnih in rekreacijskih potencialov v visoki turistični sezoni močno okrnjeno. Podobno velja za praznike (podaljšani vikendi) preko celega leta.

Opis vpliva (sprememb):

Ne glede na izbor variante bo izgradnja hitre ceste po eni strani predstavljala predvsem veliko pridobitev v smislu koriščenja in razvoja turističnih in rekreacijskih potencialov oz. turizma, predvsem kar se tiče ciljnih turistov, nekoliko slabše pa bo vplivala na porast naključnih gostov, saj sama hitra cesta še toliko bolj poudarja tranzitnost.

Neposredno bo izgradnja hitre ceste vplivala na varnejši potek (urejen nadvoz nad hitro cesto, manj nevarno prečkanje obstoječe glavne ceste) naslednjih rekreacijskih poti:

- lokalna kolesarska pot Korte – Padna
- lokalna kolesarska in jahalna pot Gažon Šmarje
- evropska planinska transverzala na delu Šmarje – Gažon.

Ena vinskih cest je zdaj v delu od Kopra do Šmarij speljana po obstoječi glavni cesti, kjer ne pride do izraza, ob preusmeritvi prometa na HC ostane obstoječa glavna cesta tudi kot vinska cesta privlačnejša.

Glede na to, da na turistični in rekreacijski potencial vplivajo tudi bivalne kakovosti (ambientalne razmere, hrup, onesnaženost zraka itd.) kot tudi sama krajina, je potrebno v ta aspekt vključiti rezultate imenovanih parametrov, kjer je pri obeh najustreznejša varianta V1.

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante glede rekreacije in turizma (tabela 9)

Primernost glede	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
dostopnosti do območja, prečkanja ali prekinjanja kompleksnih območij za rekreacijo in turizem	A	A	A	A	A	A	A
vpliva na kakovost okolja vključno z ambientalno kakovostjo, vidne izpostavljenosti ipd.	A	A-B	B	B	A-B	B-C	C
Primernost glede vpliva na turizem in rekreacijo	A	A	A-B	A-B	A	B	C
Razvrstitev	1	2	4	5	3	6	7

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

3.4 Vpliv na krajino

Z merili te skupine vrednotimo vpliv na rušenje integritete urbano – krajinske celote, vpliv degradirane krajine na vidno okolje naselja, kakor tudi na vidno okolje pomembnejših urbanih ureditev v naravi (vedute, pogledi z razgledišč in prostorskih dominant, turističnih območij itd.).

Kriteriji primerjave:

- primernejše so variante, ki nimajo vpliva na vidni prostor naselij in vidni prostor pomembnejših turističnih in izletniških točk, razgledišč, pohodniških poti itd.

Opis stanja:

Glede na regionalno razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji sodi obravnavan prostor med krajinske primorske regije in sicer južni del pravih primorskih regij, ki se delijo na enoti Slovenska obala in Slovenska Istra. Po nadaljnji delitvi se širše območje obravnavanih variant razteza preko naslednjih krajinskih podoletov:

Krajinska enota	Krajinska podenota
Slovenska obala	Koprsko – Obalno območje
Slovenska Istra	Povodje Dragonje

Ključne značilnosti za enoto Slovenska obala so:

- ozke doline, slemena, široke obmorske ravnice, morje, klifi,
- solinska polja, gručasta poselitve, luka,
- odprtost, spreminjavnost,
- obala.

Območje sestavlja flišno gričevje, ki poteka od vzhoda proti zahodu (grebeni od Tinjana proti Debelemu rtiču, od Sv. Antona proti Bertokom, od Pomjana preko Šmarij do območja med Kopro in Izolo). Severna pobočja so strmejša, južna položnejša in primerna za obdelavo. Med gričevje (Šavrinsko gričevje) so se vrezale reke Rižana, Badaševica in Dragonja, ki so v spodnjih delih pred izlivom v morje ustvarile obsežne aluvialne ravnice, ki vse segajo v obravnavan prostor.



Slika 7: Pogled s Šmarskega sedla proti Kopru in Rižanski ravnici

V preteklosti je območje zaznamoval gozd, ki pa je bil že od antike naprej krčen in ne ponovno obnovljen, kar je na določenih območjih pospešilo erozijo. Do danes se je gozd pretežno obdržal na severnih pobočjih, velikih strmih in slabih tleh. Na južnih pobočjih je v terasah prisotnih največ nasadov vinogradov, sadnega drevja in vedno več oljčnih nasadov, ravnice ob izlivih rek pa so pretežno meliorirane, na njih pa se pridelujejo najrazličnejše vrtnine.

Ob sami obali so se razvila večja strnjena poselitvena jedra, na slemenskih uravninah pa se je predvsem v zadnjih letih razširila razpotegnjena in razpršena pozidava.

Za enoto Slovenska Istra so ključne značilnosti:

- kraški rob,
- rečne doline,
- uravljeni hrbti
- planotaste uravnave.

Kraški rob je v obravnavanem primeru že izven območja obdelave, glede na široke razsežnosti predhodnega območja pa v enoto Slovenska Istra sodi predvsem del druge polovice obravnavanega prostora, kjer prevladujejo značilnosti povodja Dragonje, preden se ta spusti v svojo široko ravnico.

Krajino opredeljuje gričevnat svet uravnanih planot in polj. Flišna pobočja so v povirnih delih, predvsem v povirju reke Dragonje, izredno razbita. To dodatno povečujejo številne grape, ki nastajajo predvsem zaradi številnih hudourniških manjših in večjih vodotokov.



Slika 8: Gričevnat svet obalnega zaledja

Pobočja so zaradi erozije in krušljive kamnine pogosto razgaljena, ali pa so še prekrita z bolj ali manj gostimi gozdnimi sestoji. Zaradi velike krušljivosti kamnin so pobočja neprimerna za preoblikovanje v terase. Kmetijstvo se je tako razvilo višje na planotastih ravninah in spodaj v dolinah. Poselitev prevladuje običajno na pomolih, ki visijo nad dolino, kjer so se razvile gručaste vasi in zaselki, take oblike pa so imele v preteklosti tudi izrazito obrambni značaj.

Opis vpliva (sprememb):

Variante glede na svoje lastnosti, kot tudi na lastnosti prostora potekajo po treh delih. Začetno območje, kjer variante potekajo pretežno po ravninah (Rižanska ravnica, dolina Pradišjol in Vanganelško polje) smo opredelili kot del A, območje Šmarskega grebena (od začetka dviga, preko sedla do konca spusta pribl. pri Bandelu), smo določili kot del B in zadnji del, dolino Drnice, kot del C.

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 bo hitra cesta do razcepa dveh hitrih cest razširila 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 MMP Dragonja.

Pri vseh variantah je na območju Bandela, pred priključkom Padna predviden oskrbni center.

Na posameznih delih je različno število variant, med njimi so možne različne prevezave. Variante so naslednje:

$$V1 = A1 + B1 + C1$$

$$V2 = A1 + B3 + C1$$

$$V3 = A1 + B4 + C1$$

$$V4 = A2 + B2 + C1$$

$$V5 = A3 + B1 + C1$$

$$V6 = A3 + B3 + C1$$

$$V7 = A3 + B4 + C1$$

Da ne bi prihajalo do preveč ponavljanj so variante v nadaljevanju z vidika vplivov na krajino primerjane po odsekih, na koncu pa so ocene po variantah združene in prikazane v tabeli.

Del A:



Slika 9: Ravnica Pradišjol, v ozadju vzpetina Škocjan (območje izhoda iz predora Škocjan)

- varianta A1 (sestavlja V1, V2, V3)

Varianta poteka po obstoječi hitri cesti razcep Srmin – Koper do km 2, kjer bo razcep dveh hitrih cest. Varianta se iz smeri SV – JZ v najmanjšem možnem oz. dovoljenem loku previje proti jugu in po pribl. 200 m že preide v predor (dolžina 410 m) pod nižjo vzpetino Škocjan. Za izhodom iz predora prečka trasa v nižjem nasipu dolino Pradišjol v njenem zaključnem delu, približno po meji med poseljenim in kmetijskim območjem. V nadaljevanju prečka Badaševico, poteka v vzdolžni smeri preko Šalarskega polja (ravnica potoka Pjažentin, ki pravokotno zaključuje Vanganelško polje), do priključka Šalara. Trasa po eni strani zelo malo posega v ravnico Pradišjol, ne tangira Vanganelškega polja, na razmeroma dolgi dolžini pa poteka preko Šmarskega polja, ki je razmeroma ozek, drobno parceliran, a z vedno več vmesnimi travniškimi površinami.

- varianta A2 (sestavlja V4)

Varianta poteka po obstoječi hitri cesti razcep Srmin – Koper in se že v km 1,0, razcepi v dve hitri cesti. Trasa se v dolgem loku previje proti jugu in šele v km 2,2 preide v predor dolžine 320 m skozi Škocjanski grič. Po izhodu iz predora v smeri proti vznožju jezika Tribanskega hriba diagonalno preči ravnico Pradišjol, ki jo tako skoraj razpolovi. V nadaljevanju poteka po široki stični liniji Vanganelškega in Šalarskega polja, kjer se v nasipu že začne dvigovati, ob vznožju Bošamarina pa je predviden priključek Šalara z novo prometnico do obstoječe Šmarske ceste.

Varianta je v tem delu vidno mnogo bolj izpostavljena kot A1, z diagonalnim prečkanjem grobo posega v smeri prostora in razpolavlja sklenjene površine enake rabe, z dodatno prometnico (povezava do obstoječe Šmarske ceste) prečka in segmentira tudi Šalarsko polje, obstoječo Vanganelško cesto med priključkom in potokom Pjažentin pa ostaja neizrabljena (slepo črevo, rekultivacija).

- varianta A3 (sestavlja (V5, V6, V7))

Varianta je zelo podobna poteku variante A2 vse do vznožje Bošamarina, kjer se previje proti vzhodu do priključka Šalara, ki je lociran na mestu kot pri varianti A1. S takim potekom v prvem delu varianta z vidika vplivov na krajino ohrani vse slabe lastnosti variante A2, dodatno pa diagonalno prečka še Šalarsko polje, ga na ta način izven svoje smeri segmentira in je tako v tem delu najmanj ustrežna.

Del B:

- varianta B1 (sestavlja V1, V5)

Za priključkom Šalara varianta s krajšim viaduktom prečka dolino Stara Šalara in se po zahodnem pobočju doline potoka Pjažentin, nad obstoječo Šmarsko cesto v mešanem profilu dviguje proti Šmarskemu sedlu. Z viaduktom Paderna (dolžina 340 – 400 m) prečka vkop obstoječe Šmarske ceste (na njenem prvem okljuku) in nato po pribl. 100 m vstopi v predor pod Šmarskim sedlom (dolžina 940 oz. 1100 m). Za predorom se trasa po dolini potoka Derešnjak po severnem pobočju (na nasprotni strani kot poteka obstoječa glavna cesta) v mešanem profilu spušča proti dolini Drnice.

Trasa pred predorom sicer poteka v mešanem profilu, z vkopi na eni strani in nasipi na drugi strani, različnih višin in dolžin, a nekako ves čas ostaja na že 'načetem' pobočju, po katerem poteka tudi obstoječa glavna cesta in ne odpira novega prostora. Večji del poteka vzporedno s plastnicami, dolino Stara Šalara in grapo pred vhomom v predor pa premošča z viaduktom, kar ohranja določeno transparentnost prostora. Na drugi strani predora trasa ostaja v isti dolini kot obstoječa cesta, a načena nasprotno pobočje, po katerem se spušča v mešanem profilu z dolgo vkopno brežino na zgornji strani.



Slika 10: Dolina potoka Pjažentin (proti Kopru)

- varianta B2 (sestavlja V4)

Varianta se edina navezuje na predhodno varianto A2 z drugje umeščenim priključkom Šalara. Od priključka Šalara poteka trasa variante B2 po vzhodnem pobočju doline potoka Pjažentin (nasproti pobočju, po katerem poteka obstoječa glavna cesta) in se vzpne do vhoda v predor. V tem delu bi bila gradnja ceste zaradi razmeroma strmega flišnega pobočja izredno zahtevna, na pretežnem delu so predvideni oporni in podporni zidovi. Predor pod Šmarskim sedlom je dolg 940 oz. 1100 m. Po prihodu iz predora poteka varianta identično z varianto B1.

Varianta sicer poteka po že 'načeti' dolini, a po drugi strani, po vzhodnem pobočju, ki je strm in krušljiv. Visoki in predvsem dolgi sklenjeni podporni in oporni zidovi bi predstavljali zelo moteč element in bi prostor vizualno še dodatno degradirali. Varianta je zato manj ugodna od variante B1.

- varianta B3 (sestavlja V2 in V6)

Osnovna razlika te variante od prejšnjih dveh je, da od priključka Šalara poteka po drugi dolini in sicer se od priključka dviguje po prisojnem pobočju doline Stara Šalara, prečka vmesno grapo z viaduktom dolžine 200 m in kmalu zatem preide v predor Srgaši dolžine 1175 m. Z vhodnim portalom predora se trasa previje proti jugu in poteka s predorom vzhodno pod zaselkom Srgaši. Trasa pride iz predora v dolini potoka Derešnjak kot varianti B1 in B2, a poteka po drugi strani pobočja, pod obstoječo glavno cesto, ki bi jo bilo treba med km 9,6 in 9,7 nekoliko deviirati.

Slaba stran variante je vsekakor, da odpira novo dolino, ki je še razmeroma ohranjena, zarasla z bujno vegetacijo oz. zasajena s številnimi oljčniki različnih starosti. Na drugi strani predora trasa (v nasprotju z variantama B1 in B2) ostaja na istem pobočju kot obstoječa cesta, a zaradi bližine in zahtevnega pobočja bo potrebno le-to deviirati, kar pomeni dodaten poseg v brežino in prostor, izrazitejša bo tudi vidna izpostavljenost.

Predvsem zaradi poteka po dolini stare Šalare je varianta nekoliko slabša od variante B1, a z vidika vpliva na krajino in vidne značilnosti po obsegu primerljiva z varianto B2.



Slika 11: Dolina Stara Šalara

- varianta B4 (sestavlja V3 in V7)

Varianta do vhoda v predor po dolini Stara Šalara poteka skoraj identično kot varianta B3. Tam pa se trasa v predoru ne previje proti jugu, ampak poteka v predoru (dolžina 940 m) pod naseljem Gažon. Za predorom, kjer se začne previjati proti jugu, je potrebno 'pobrati' del pobočja, s čimer nastane skoraj 120 m visoka vkopna brežina. Za prevojem trasa 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 obstoječi glavni cesti, vzdolž katere poteka do priključka Padna.

Varianta je tako zaradi svojega poteka po dolini Stare Šalare, kot poteka po zatrepu doline Drnice, ki je v tem delu sicer kmetijsko obdelana, a še vedno pretežno ohranjena in nepozidana, predvsem pa zaradi nesprejemljivega posega v brežino za izhodom iz predora, najmanj ugodna.



Slika 12: Pogled proti zatrepu doline Drnice

Del C:

- varianta C1 (sestavlja vse variante - V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7)

V delu C od priključka Padna do navezave hitre ceste na MMP Dragonja obstaja le ena varianta, na katero se navezujejo vse variante predhodnega dela.

Varianta poteka od priključka Padna še naprej po zahodnem robu doline Drnice, tik pod obstoječo glavno cesto. Proti koncu, na območju obrtne cone pri Dragonji, deloma poseže v kompleks mesno predelovalne industrije ter se za priključkom Dragonja naveže na projekt novega MMP Dragonja.

Trasa je v prostor umeščena vizualno in prostorsko sprejemljivo, saj ohranja tako smeri prostora kot obstoječih ureditev, zahteva malo rušitev, ki pa pripomorejo k skladnejši umestitvi trase v prostor.



Slika 13: Dolina Drnice

Ocena sprejemljivosti in razvrstitev variante z vidika vplivov na krajino (tabela 10)

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)
Odsek A	A	A	A	B	C	C	C
Odsek B	A	B	C	B	A	B	C
Odsek C	A	A	A	A	A	A	A
Skupna ocena	A	B	B	B	B	B	C
Razvrstitev	1	2	5	3	4	6	7

4 SINTEZNO VREDNOTENJE VARIANT IN PRIMERJAVA Z RAZVOJNO URBANISTIČNEGA VIDIKA

V sklopu Razvojno urbanističnega elaborata je bila izvedena primerjava in vrednotenje posameznih variant ceste po naslednjih merilih:

- ▶ **Vpliv na urbani razvoj**
 - urbani prostor in prometno omrežje (povezovanje in navezovanje naselij, razbremenitev naselij)
 - razvoj naselij (fizični razvoj naselij, funkcionalnost in zaokroženost naselij, poselitev in centralne dejavnosti)
 - kakovosti bivalnega okolja
- ▶ **Vpliv na prometna infrastrukturna omrežja**
 - cestni sistem
 - sistem kolesarskih pot
- ▶ **Vpliv na komunalna infrastrukturna omrežja**
 - kanalizacijsko omrežje
 - vodovodno omrežje
 - plinovodno omrežje
 - elektroprenosno omrežje.
- ▶ **Vpliv na prostorske (gospodarske) potencialne**
 - primarna gospodarska raba (kmetijstvo in gozdarstvo)
 - gospodarske dejavnosti
 - rekreacija in turizem

Za vsako merilo so bili analizirani vplivi posameznih variant ceste in primerjani glede na predhodno zastavljene kriterije za primerjavo. Variante so potem ocenjene glede na stopnjo primernosti (od A – bolj primerna, preko B – primerna do C – manj primerna). K vsaki oceni primernosti je na koncu določen še vrstni red primernosti posameznih variant.

Zaradi boljše preglednosti in transparentnosti podane ocene so bile pri nekaterih kriterijih variante obravnavane po odsekih (A, B in C) in tako prikazane v tabelah, drugje pa kot ena varianta obravnavne po parametrih in tako prikazane v tabelah. Povsod pa so na koncu opredeljene skupne stopnje primernosti in podana razvrstitev variant glede na njihovo primernost.

Vse opredeljene stopnje primernosti po merilih in kriterijih tega elaborata kot tudi skupna stopnja primernosti glede na razvojno urbanistični vidik so prikazane v nadaljevanju v tabeli 11, razvrstitev variant glede na njihovo primernost po vrstnem redu od najbolj ustrezne (1) do najmanj ustrezne (7), pa je, prav tako po vseh merilih in kriterijih tega elaborata, prikazana v tabeli 12, kjer je podana tudi skupna razvrstitev po primernosti glede na razvojno urbanistični vidik.

Stopnje ustreznosti po merilih in kriterijih z razvojno urbanističnega vidika (tabela 11)

RAZVOJNO URBANISTIČNI VIDIK	Variante						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
URBANI RAZVOJ							
urbani prostor in prometno omrežje	A	A	A	B	A	A	A
razvoj naselij	A	A	A	B	A	A	A
kakovost bivalnega okolja	A	B	B-C	C	B-C	B-C	C
INFRASTRUKTURNA OMREŽJA							
prometna infrastruktura	A	A	A	C	A	A	A
komunalna infrastruktura	A-B	A-B	A	B	C	B-C	B-C
PROSTORSKI (GOSPODARSKI) POTENCIALI							
primarna gospodarska raba	B	B-C	C	B-C	C	C	C
gospodarske dejavnosti	A	A-B	A-B	A-B	A	A-B	A-B
rekreacija in turizem	A	A	A-B	A-B	A	B	C
VPLIV NA KRAJINO	A	B	B	B	B	B	C
PRIMERNOST SKUPAJ	A	A-B	A-B	B-C	B	B	C

A – bolj primerna
B – primerna
C – manj primerna

Primernost po merilih in kriterijih z razvojno urbanističnega vidika (tabela 12)

RAZVOJNO URBANISTIČNI VIDIK	Variante						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
URBANI RAZVOJ							
urbani prostor in prometno omrežje	1(-6)	1(-6)	1(-6)	7	1(-6)	1(-6)	1(-6)
razvoj naselij	1	2(-6)	2(-6)	7	2(-6)	2(-6)	2(-6)
kakovost bivalnega okolja	1	2	3	6	4	5	7
INFRASTRUKTURNA OMREŽJA							
prometna infrastruktura	1(-6)	1(-6)	1(-6)	7	1(-6)	1(-6)	1(-6)
komunalna infrastruktura	2(-3)	2(-3)	1	4	7	5(-6)	5(-6)
PROSTORSKI (GOSPODARSKI) POTENCIALI							
primarna gospodarska raba	1	2	6	3	4(-5)	4(-5)	6
gospodarske dejavnosti	1(-2)	3(-7)	3(-7)	3(-7)	1(-7)	3(-7)	3(-7)
rekreacija in turizem	1	2	4	5	3	6	7
VPLIV NA KRAJINO	1	2	5	3	4	6	7
RAZVRSTITEV	1	2	3	6	4	5	7

1 – najbolj ustrežna, 7 – najmanj ustrežna varianta

Kot je iz zadnjih dveh tabel razvidno, smo na podlagi ugotovitev razvojno urbanističnega elaborata določili varianto 1 z razvojno urbanističnega vidika kot najbolj ustrezno in varianto 7 kot najmanj ustrezno.

Varianta 1 je kot najbolj ustrezna opredeljena glede na večino meril in kriterijev tega elaborata, kar pa ne pomeni, da je z vseh vidikov optimalna in bi jo bilo treba v primeru dokončne izbire optimizirati v posameznih točkah, npr.:

- odmiki posameznih deviacij v smislu ohranjanja posameznih stanovanjskih objektov,
- skrbna in ustrezna ureditev občestnega prostora za zmanjšanje negativnih vplivov na bivalne kakovosti bližnjih objektov (ki ostanejo) kot tudi za zmanjšanje vplivov na kulturno krajino in vidne kakovosti prostora ob umestitvi posega v prostor.
- preiščljeno projektiranje prečkanj in prestavitve komunalnih vodov za optimizacijo in nadgradnjo komunalnega omrežja.

GRAFIČNI DEL