



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>	I. mapa – zvezek 3 Predlog najustreznejše variantne rešitve
<i>Številka projekta:</i>	U/041-2005
<i>Datum:</i>	junij 2007
<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 najustreznejše variante
poteka hitre ceste na odseku Koper – Dragonja**

**I. mapa– zvezek 3
Predlog najustreznejše variantne rešitve**

Številka projekta: **U/041-2006**

Datum: **junij 2007**

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**

- Analiza stanj in teženj v prostoru
- Analiza razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru
- Študija ranljivosti prostora
- Opredelitev variant za nadaljnje vrednotenje

zvezek 2 **Vrednotenje in primerjava variant**

- Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev
- Sintezna ugotovitev
- Predlog izbora najustreznejše variantne rešitve

zvezek 3 **Predlog najustreznejše variante**

- Opis predloga najustreznejše variante
- Utemeljitev predloga najustreznejše variantne rešitve
- Predlogi za nadaljnje optimizacije

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

II. MAPA (strokovne podlage)

zvezek 1 **Razvojno urbanistični elaborat**

zvezek 2 **Prometni elaborat**

zvezek 3 **Prometno ekonomski elaborat**

zvezek 4 **Gradbeno-tehnični elaborat**

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

VSEBINA – I. mapa, zvezek 3 – Predlog najustreznejše variante

- 1 Uvodno pojasnilo

- 2 Opis predloga najustreznejše variante
 - 2.1 Primerjane variantne rešitve in predlog izbora
 - 2.2 Potek predloga najustreznejše variantne rešitve
 - 2.3 Osnovne tehnične značilnosti najustreznejše variantne rešitve

- 3 Utemeljitev predloga najustreznejše variantne rešitve
 - 3.1 Razvojno urbanistični vidik
 - 3.2 Tehnični vidik
 - 3.3 Funkcionalni vidik
 - 3.4 Okoljski vidik
 - 3.5 Ekonomski vidik
 - 3.6 Zaključek

- 4 Predlogi za nadaljnje optimizacije

- 5 Priloge
 - 5.1 Predlog najustreznejše variantne rešitve, M 1:10 000
 - 5.2 Predlog najustreznejše variantne rešitve na DOF, M 1:10 000
 - 5.3 Predlog najustreznejše variantne rešitve; Vzdolžni profil, M 1:10 000/1 000
 - 5.4 Prikaz ključnih predlogov optimizacij v naslednjih fazah na TTN, M 1:10 000

1 UVODNO POJASNILO

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.

Za posamezne tematske sklope so bile izdelane strokovne podlage (Razvojno urbanistični elaborat, Gradbeno tehnični elaborat, Prometni elaborat, Prometno ekonomski elaborat, in Okoljsko poročilo). Ob upoštevanju navedenih strokovnih podlag je bila izdelana študija variant, kjer je glede na predpisano metodologijo (Priporočilo za izdelavo študije variant za državne prostorske ureditve; RS, MOP, Ljubljana, junij 2005) upoštevanih pet vidikov primerjave oziroma vrednotenja:

- razvojno urbanistični vidik,
- tehnični vidik,
- funkcionalni vidik,
- okoljski vidik,
- ekonomski vidik.

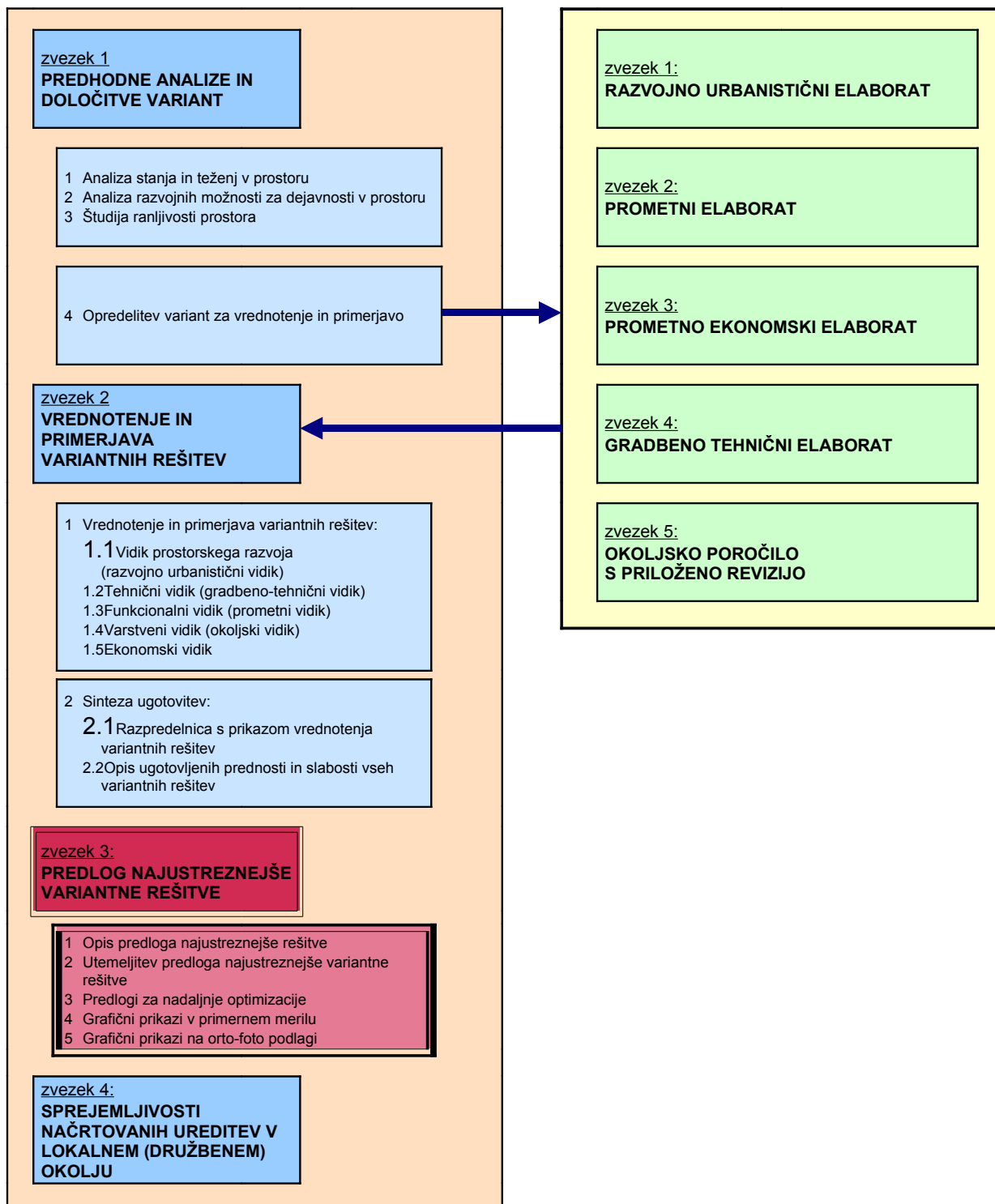
Na podlagi zaključkov študije variant je izoblikovan predlog najustreznejše variantne rešitve.

Slika 1: Struktura Študij variant

I. mapa

II. mapa

STROKOVNE PODLAGE ZA VREDNOTENJE



2 OPIS PREDLOGA NAJUSTRZNEJŠE VARIANTE

2.1 Primerjane variantne rešitve in predlog izbora

Študija variant se je pričela izdelovati na podlagi treh izhodiščnih variant (vse Investburo Koper d.d.), ki so bile posredovane pristojnim nosilcem urejanja prostora z namenom pridobitve njihovih smernic za načrtovanje.

V času izdelave zvezka 1, I. mape (Analiza stanja in teženj v prostoru, Analiza razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru, Študija ranljivosti prostora), je prišlo do spoznanj, ki so pogojevale vmesne preveritve, na podlagi katerih so nastajali novi zaključki.

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 in
- interdisciplinarnega dela vseh izdelovalcev strokovnih podlag ter naročnika

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

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

Začetni del – od priključka Bertoki do priključka Šalara:

- A1
- A2
- A3

Srednji del – od priključka Šalara do priključka Padna:

- B1
- B2
- B3
- B4

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

- C1

Ugotovljeno je bilo, da je možno pododseke variant med seboj kombinirati in na ta način določiti več variantnih povezav od začetne točke odseka (navezava na AC A1 Ljubljana – razcep Srmin) do končne točke oz. do navezave na mednarodni mejni prehod Dragonja. Združevanje pododsekov v variante se je izkazalo smiselno tudi zaradi izdelave prometne analize ter ugotavljanja prometne učinkovitosti, zato je bilo, na koordinacijskem sestanku za HC Koper – Dragonja, ki je potekal dne 07.03.2006, v prostorih DDC, Kotnikova 40, v Ljubljani sklenjeno, da se kombinacije variant po delih odseka združi (glede na možnosti prepletov in kombinacij od začetne do končne točke odseka) v sedem (7) variant, ki se jih z enotnim poimenovanjem obravnava v vseh naslednjih fazah Študije variant in strokovnih podlagah.

Variante predlagane za vrednotenje so naslednje:

$$V1 = A1 + B1 + C1$$

$$V2 = A1 + B3 + C1$$

$$V3 = A1 + B4 + C1$$

$$V4 = A2 + B2 + C1$$

$$V5 = A3 + B1 + C1$$

$$V6 = A3 + B3 + C1$$

$$V7 = A3 + B4 + C1$$

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

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

Pri vseh variantah je na območju Bandela, pred priključkom Padna predviden obojestranski bencinski servis s počivališčem v najmanjšem možnem obsegu. Ureditev obojestranskega počivališča v tej fazi ne vpliva na izbor koridorja variant, zato ni vključeno v samo primerjavo (utemeljitev obsega in lokacije obojestranskega bencinskega servisa je podrobneje podana v zvezku 1 in 2, I. mape).

Po opravljeni primerjavi in vrednotenju (I. mapa, zvezek 2) je bila kot najustreznejša predlagana variantna rešitev izbrana variantna rešitev V1.

2.2 Potek predloga najustreznejše variantne rešitve

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Osnovne tehnične značilnosti predloga najustreznejše variantne rešitve

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

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

Ostali podatki osnovnih tehničnih značilnosti so naslednji:

Tehnični elementi trase

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

Elementi prečnega profila

Glavna trasa

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

Dodatni pasovi

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

Priključki

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

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

Objekti

Viadukti

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

Nadvozi

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

Podvozi

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

Mostovi

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

Predori in pokriti vkopi

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

Priključki in razcepi

priključek Bertoki
razcep Škočjan
priključek Šalara
priključek Padna
priključek Dragonja

Deviacije skupaj 27.147 m

Regulacije skupaj 13.573 m

Odkupi zemljišč skupaj 2.618.314 m²

Odkupi stavb

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

3 UTEMELJITEV PREDLOGA NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE

3.1 Razvojno urbanistični vidik

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

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

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

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

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

3.2 Tehnični vidik

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

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

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

3.3 Funkcionalni vidik

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

3.4 Okoljski vidik

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

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

3.5 Ekonomski vidik

Predlagana variantna rešitev spada med ekonomsko učinkovitejše. Glede same investicije je varianta tretja najnižja (66.278.407.540 SIT oz. 276.160.031 EUR), a njena investicija je od najcenejše dražja le za pribl. 4 %.

3.6 Zaključek

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

4 PREDLOGI NADALJNJE OPTIMIZACIJE

Na trasi predlagane variantne rešitve je nekaj posebej občutljivih območij, ki jih je smiselno v podrobnejših fazah projektiranja dodatno proučiti:

- 1 Glede na kapaciteto obstoječega omrežja, dejanske prometne obremenitve in ekonomsko upravičenost posameznih ukrepov predlagamo, v smislu hitrejše realizacije izvedbe projekta, fazno izgradnjo odseka hitre ceste s pospešenim delom na delih, ki bi reševala prometno najbolj problematične točke v obravnavanem koridorju oz. prometni mreži. V prvi fazi bi bilo potrebno tako rešiti vzhodno obvoznico Kopra in obvoz naselja Dragonja:
 - na območju mesta Koper bi bilo potrebno zgraditi traso HC od začetka odseka do priključka Šalara vključno z razširitvijo priključka Bertoki in z izgradnjo razcepa Škocjan;
 - na območju naselja Dragonja bi bilo potrebno zgraditi del od priključka Padna do navezave na MMP Dragonja (oziroma vsaj od priključka Dragonja do MMP Dragonja);
 - vmesni odsek (del B) predstavlja drugo fazo realizacije celotnega odseka.
- 2 V km 2,325 varianta tangira območje kulturne dediščine Škocjan pri Kopru – Kmetijska šola – Rkd-08-05-00035. Ureditve je potrebno v tem delu optimizirati skladno z zahtevami Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije: (dopolnitev smernic št.: 35201-77/2004, z dne: 15.09.2004) – optimizacija je bila v zahtevanem smislu preverjena in je izvedljiva, zato naj se jo v primeru potrditve izbrane variante upošteva in nadgradi.
- 3 Deviacije obstoječih cest mestoma tangirajo stanovanjske objekte (območje Bandela, priključka Padna); v smislu ohranjanja objektov je potrebno preveriti, kje so možni in smiselni zamiki oz. optimizacije deviacij.
- 4 Zaradi izredno mozaične krajine z veliko tradicionalnimi vzorci rabe prostora bo v nadaljnjih fazah potrebna skrbna in ustrezna ureditev obcestnega 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. Posebno pozornost bo potrebno nameniti tudi izbiri materialov obcestnih ureditev, kot npr. obloge protihrupnih barier z lokalnim peščenjakom ipd.
- 5 V detajlnem načrtovanju je potrebno upoštevati ohranjanje lokalnih vodnih zajetij (Orešje in Čebelinov bulaž) ter, glede na donosnost, posamezne vodnjake (vse v delu C);
- 6 Potrebno je preveriti ustreznost predlagane lokacije bencinskega servisa in njegov obseg ter ga ustrezno dimenzionirati.
- 7 Potrebno bo premišljeno projektiranje prečkanj in prestavitve komunalnih vodov za optimizacijo in nadgradnjo komunalnega omrežja;
- 8 V delu C naj se propuste po možnosti dimenzionira tako, da bo možen peš prehod in prevoz z manjšo kmetijsko mehanizacijo.

GRAFIČNI DEL