

Stališča do pripomb

k javni razgrnitvi in javnim obravnavam predloga najustreznejše variantne rešitve za HC na odseku Koper – Dragonja, okoljskemu poročilu in reviziji okoljskega poročila

Vsebina:

- 1 Uvodno pojasnilo
- 2 Pripombe s stališči
 - 2.1 Splošna stališča glede hitre ceste, njene potrebe
 - 2.2 Postopek priprave op in dln
 - 2.3 Status ceste
 - 2.4 Predlogi optimizacij predlagane variante
 - 2.5 Bencinski servis
 - 2.6 Faznost izgradnje
 - 2.7 Promet
 - 2.8 Ekonomski vidik
 - 2.9 Vplivi na okolje
 - 2.9.1 Narava
 - 2.9.2 Hrup
 - 2.9.3 Vodni viri
 - 2.9.4 Poplavna območja
 - 2.9.5 Kmetijska zemljišča
 - 2.9.6 Kulturna dediščina
 - 2.9.7 Bivalne kakovosti
 - 2.10 Vplivi na krajino
 - 2.11 Pravni postopki

1 UVODNO POJASNILO

V skladu s 43. členom ZVO-1 je bila v obdobju od 16.2.2007 do 19.3.2007 izvedena javna razgrnitev Okoljskega poročila vključno s Študijo variant in Predlogom najustreznejše variante.

Javne obravnave so potekale v vseh treh občinah, po območju katerih poteka trasa oz. koridor HC Koper – Dragonja in sicer:

- 6.3.2007 ob 17.00 uri na kmečkem turizmu v Dragonji - občina Piran,
- 7.3.2007 ob 16.00 uri v Kopru - občina Koper in
- 7.3.2007 ob 19.00 uri v Kortah – občina Izola.

2. prostorska konferenca je bila izvedena dne 15.3.2007 na MOP DP, Dunajska 21 v Ljubljani.

V nadaljevanju so navedene vse pripombe pridobljene na javnih obravnavah in v času javnih razgrnitev ter podane na drugi prostorski konferenci. Vse pripombe so zabeležene in v nadaljevanju razporejene glede na problematiko, ki jo obravnavajo.

2 PRIPOMBE S STALIŠČI

2.1 Splošna stališča glede hitre ceste, njene potrebe

1 - za občino Izola je predlagana varianta V1 najugodnejša (25);

Stališče:

Na podlagi izvedene primerjalne študije in okoljskega poročila je varianta V1 predlagana kot najustreznejša varianta in bo kot taka predložena vladi RS v potrditev.

2 - nihče ni zato, da se jim vzame zemlja (28);

Stališče:

Pri umeščanju novih prometnic v prostor, ki imajo svoj javni interes izkazan v Nacionalnih programih, se sledi usmeritvi, da se jih umešča v prostor racionalno in z upoštevanjem vseh relevantnih kriterijev (razvojno urbanistični vidik, tehnični vidik, funkcionalni vidik, okoljski vidik, ekonomski vidik). Predlog najustreznejše variante HC Koper – Dragonja v pretežnem delu poteka v koridorju ob obstoječi cestni infrastrukturi, rešitve pa so načrtovane tako, da so posegi v bližnja zemljišča racionalni.

Postopek umeščanja prostorske ureditve v prostor poteka v skladu z zakonodajo (9.člen ZureP-1) tako, da so upoštevane tako javne koristi kot zasebni interesi, ki jih je treba v skladu s temeljnimi cilji urejanja prostora med seboj skrbno pretehtati, pri čemer zasebni interes ne sme škodovati javnim koristim.

Posegi v zasebno lastnino so v skladu z zakonodajo s področja urejanja prostora dopustni, v kolikor je za to izkazana javna korist.

V skladu s tretjim odstavkom 93. čl ZUreP-1 se šteje, da je javna korist za nepremičnine med drugim izkazana, če so v DLN predvidene za gradnjo ali prevzem objektov oziroma zemljišč gospodarske javne infrastrukture.

3 - ko bo zgrajena HC Jagodje – Lucija, naj se zgradi še 3 km ceste od Lucije do Dragonje; (28)

Stališče:

Izgradnja ceste od Lucije do Dragonje v Resoluciji o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS ni predvidena.

4 - gre za nepotreben poseg v prostor, ceste ne rabijo; (4)

Stališče:

Izgradnja HC na odseku Koper – Dragonja je predvidena v Resoluciji nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 50/04) ter v skladu s Strategijo

prostorskega razvoja Slovenije (kjer je opredeljena kot cesta čezmejnega pomena) in sledi cilju zagotovitve ustrezne cestne povezave Slovenije s področjem Hrvaške Istre tako, da istočasno omogoča tudi prometno povezavo v smeri Trst – Hrvaška Istra. S predlagano cestno povezavo oz. s preusmeritvijo daljinskega prometa nanjo se razbremenijo tudi obstoječa cestna smer Koper – mejni prehod Sečovlje, s čimer se izboljšajo prometne razmere in prometna varnost.

5 - ta cesta je potrebna, da razbremeni Lucijo; (30):

Stališče:

Odsek HC Koper – Dragonja posredno razbremeni naselje Lucija. Skozi naselje se zmanjšuje predvsem del tranzitnega prometa namenjenega na Hrvaško oziroma proti mejnemu prehodu Sečovlje, tako da nova cesta Koper-Dragonja res razbremeni mejni prehod Sečovlje za okoli 50%. Delno razbremeni tudi mejni prehod Sočerga. Primarna funkcija obravnavanega odseka hitre ceste je, da prevzema promet proti Hrvaški in s tem razbremeni obalno hitro cesto, ki je namenjena predvsem dnevno migracijskemu prometu oziroma povezavi somestij Koper – Izola – Piran.

Na glavni cesti G1-11, odsek 1062 Koper–MMP Dragonja namreč znaša konični promet 12.931 vozil/dan, na glavni cesti G2-111 Koper–MMP Sečovlje, pa na odseku 0238 med Koprom in priključkom Ruda v Izoli 28.135 vozil/dan, na odseku 0373 med priključkom Ruda in Belvederom 17.213 vozil/dan ter med Belvederom in Valetu 23.700 vozil/dan.

Odsek Koper – MP Dragonja je preobremenjen predvsem v turistični sezoni ter ima v delu od Šalare proti MP Dragonja izrazito tranzitni značaj. Odsek Koper – Izola – Lucija pa ima predvsem medmestni značaj saj povezuje tri mesta Koper, Izola in Piran v somestje. Za ta odsek je značilna visoka obremenitev čez celo leto.

6 - ne rabijo te ceste, problematiko v Kopru naj rešujejo tam; (6)

Stališče:

HC na odseku Koper – Dragonja je primarno namenjena zagotovitvi ustrezne cestne povezave Slovenije s področjem Hrvaške Istre in istočasno tudi prometni povezavi v smeri Trst – Hrvaška Istra, kar potrjuje tudi izkazana stopnja koristnosti (20% vseh koristi). Glede na to, da obravnavan cestni odsek poteka kot vzhodna obvoznica mesta Koper bistveno vpliva na razbremenitev prometnih tokov skozi strnjeno mestno pozidavo v Kopru, kar izkazuje tudi izračun koristi v prometno – ekonomski študiji. Izkazane koristi so za Občini Piran in Izola bistveno manjši, kar potrjuje osnovni namen obravnavane cestne povezave.

HC Koper-Dragonja služi predvsem tranzitnemu prometu, razen v Kopru, kjer bistveno vpliva na primestni in mestni promet, vendar njen osnovni namen ostaja daljinska povezava Slovenije s Hrvaško.

7 - problem doline je mejni prehod Dragonja, smer proti Hrvaški bi morala iti iz Črnega Kala preko Gračišča na Buzet; (6)

Stališče:

Mednarodni mejni prehod Dragonja danes predstavlja oviro, ki zmanjšuje prometno

pretočnost na tem delu in ob sezonskih konicah povzročča zastoje prometa. Z upoštevanjem problematike na mejnem prehodu Dragonja je Ministrstvo za promet, skupaj z Ministrstvom za javno upravo in DARS d.d. pristopilo k izgradnji obvozne ceste mimo naselja Dragonja. Obvozna cesta ni predmet tega postopka priprave DLN vendar je načrtovana tako, da poteka v koridorju obravnavane hitre ceste in bo predstavljala del bodoče hitre ceste.

Smer s Črnega Kala preko Gračišča in Buzeta se ne navezuje na "hrvaški Y", ki se bo po zaključeni izvedbi navezoval na MMP Dragonja (manjka zadnji del) in je predvsem smer za južno Istro. Hkrati ta povezava ne bi bila smiselna za prometne tokove iz smeri Trsta, kjer se avtocesta na italijanski strani gradi do MMP Škofije. Dotok predvsem turističnega prometa iz te smeri naprej proti hrvaški Istri ni zanemarljiv in bi še vedno potekal po obstoječi glavni cesti, s čimer bi poglobilni problemi te povezave ostali nespremenjeni.

- 8 - zakaj je na istem prostoru toliko cest; (26)
- 9 - zakaj sta na tem območju predvideni dve hitri cesti; (18)
- 10 - zakaj po tako ozkem prostoru potekata dve hitri cesti (Jagodje-Lucija in Koper-Dragonja); (11)
- 11 - ali je potrebno ozek pas slovenske Istre poasfaltirati z dvema (vzporednima v zračni črti ca 3 km) štiripasovnicama ?! (10)
- 12 - naša majhna obala na tako majhni razdalji ne potrebuje dveh avtocest (5)
- 13 - na razdalji 2-3 km zadostuje le ena cesta in sicer cesta Koper – Šmarje – Dragonja (1);

Stališče:

HC Koper-Izola-Lucija napaja predvsem območje slovenske obale in ima v vsakem primeru zelo veliko prometa. Zlasti na odseku Koper-Izola. Tu količina prometa zahteva štiripasovno cesto od Kopra do Lucije. Na tem odseku je letno nihanje prometa manj izrazito, zato je tu štiripasovnica potrebna praktično vse leto.

HC Koper-Dragonja ima, razen v območju Kopra, predvsem tranzitni značaj. Poleg tega je za to smer značilno veliko letno nihanje prometa. Cesta Koper-Dragonja prevzema predvsem viške prometa v turistični sezoni, ki jih cesta Koper-Izola-Lucija ne bi mogla prevzeti. V turistični sezoni bo leta 2024 prometa več, kot bi ga lahko prevzela ena štiripasovnica.

Promet od Kopra (Bertokov) proti MMP Dragonja ima tranzitni značaj, posebej od Šalare naprej proti mejnemu prehodu Dragonja. Promet od Kopra preko Izola do Lucije in Pirana pa ima dnevno-migracijski značaj, kar dokazujejo tudi prometne obremenitve iz izdelanih prometnih študij, kakor tudi podatkov iz števecv prometa na obeh smereh.

Izgradnja HC Koper – Šmarje – Dragonja ne bo prispevala k zmanjšanju prometnih obremenitev na obalni HC. Prav tako ocene in prometne študije kažejo, da tokova na obeh smereh nista neposredno povezana. Prometne obremenitve in značaj tokov kažejo, da sta obe HC potrebni, vsaka za svoj namen (tranzitni za HC Koper – Šmarje – Dragonja in dnevno-migracijski za HC Koper – Izola – Lucija).

- 14 - še ene ograjene štiripasovnice od Kopra do Dragonje ne potrebujemo, ne potrebujemo hudourniškega ograjenega koridorja za promet, ki je (pre)velik le nekaj sobot v letu. (10)

Stališče:

Izgradnja HC na odseku Koper – Dragonja je predvidena v Resoluciji nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 50/04) in sledi cilju zagotovitve ustrezne cestne povezave Slovenije s področjem Hrvaške Istre tako, da istočasno omogoča tudi prometno povezavo v smeri Trst – Hrvaška Istra. Načrtovana je kot štiripasovna cesta s srednjim ločilnim pasom. Ožji cestni koridor je od ostalih površin, skladno s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi (Ur.l.RS, št. 46/2000, 110/2006), ločen z varovalno ograjo s katero je preprečeno nekontrolirano prehajanje ljudi in divjadi čez hitro cesto. S tem je zagotovljena tako varnost prebivalcev in divjadi kot tudi voznikov na hitri cesti.

HC Koper-Dragonja ima, razen v območju Kopra, predvsem tranzitni značaj. Poleg tega je za to smer značilno veliko letno nihanje prometa. Cesta Koper-Dragonja prevzema predvsem viške prometa v turistični sezoni, ki jih cesta Koper-Izola-Lucija ne bi mogla prevzeti, zato je potrebna štiripasovnica. Poleg tega bo v turistični sezoni leta 2024 prometa več, kot bi ga lahko prevzela ena štiripasovnica.

15 - do KS Sečovlje oz. do MP Sečovlje HC ni potrebna (op. HC Jagodje – Lucija) (1);

Stališče:

Hitra cesta na odseku Jagodje – Lucija ni predmet tega postopka priprave DLN. Pripomba oz. mnenje se nanaša na postopek priprave DLN za HC na odseku Jagodje – Lucija, v katerem pa omenjena cestna povezava ni predvidena.

16 - za smer proti Hrvaški naj se uporablja cesta Koper – Šmarje – Dragonja (1);

Stališče:

Pripomba je skladna z osnovno funkcijo obravnavane prometnice, namreč, da se v čim večji meri izogne mešanju tranzitnega in lokalnega prometa na cestnem omrežju mestne občine Koper in na območju samega mesta Koper, kjer se zdaj zaključijo primorski avtocestni krak in je glavni tranzitni promet speljan preko mestnih vpadnic. Omenjena smer cestne povezave sledi cilju zagotovitve ustrezne povezanosti Slovenije s področjem Hrvaške Istre tako, da bo cesta istočasno omogočala tudi prometno povezavo v smeri Trst – Hrvaška Istra.

17 - Kje in kdaj (v katerem proračunu oziroma drugih virih) so predvidena sredstva za izgradnjo odseka HC Šmarje-Dragonja? (10)

Stališče:

Izgradnja HC ceste na odseku Koper – Dragonja je predvidena v dodatnem programu Resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 50/04). Finančni viri iz katerih se bo financirala izgradnja za odseke iz dodatnega programa pa še niso opredeljeni.

2.2 Status ceste

- 18 - želi pojasnilo, kako je ta cesta prišla v dodatni nacionalni program izgradnje AC v RS oz. kaj je potrebno storiti, da se umakne iz njega; (16)

Stališče:

Hitra cesta Koper–Šmarje–Dragonja je bila uvrščena v Dodatni program Resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS v letu 2004 in sicer na podlagi izdelane preliminarne prometne analize, ki je pokazala, da je potrebno navedeno hitro cesto zgraditi prvenstveno kot južno obvoznico mesta Koper ter hitrocestno navezavo na istrski ipilon. Odsek HC Koper–Šmarje-Dragonja bo razbremenil somestja Koper–Izola–Piran tranzitnega prometa, ki sedaj poteka proti MMP Dragonja in MMP Sečovlje po glavni cesti G1-11 Koper–MMP Dragonja ter glavni cesti G2-111 Koper–MMP Sečovlje. Glede na trenutno prometno situacijo na obalnem cestnem omrežju ni realno pričakovati, da bi Državni zbor navedeno hitro cesto izvzel iz Nacionalnega programa izgradnje avtocest, saj bo v svoji funkciji vplivala na prometne razmere na način, da bo tranzitni promet prevzela sama, medtem ko bo bodoča obalna hitra cesta prevzela lokalni promet med Koprom, Izolo in Piranom.

- 19 - predlaga, da se Državnemu zboru RS predlaga, da ta cesta nima ranga hitre ceste in da se prekvalificira v navadno cesto z vsemi odcepi in urejenimi priključki; (33)

Stališče:

Nacionalni program izgradnje avtocest predvideva gradnjo štiripasovne hitre ceste z projektno-tehničnimi elementi, ki bodo dopuščali računsko hitrost $v_r=90$ km/h. Izhodišča Nacionalnega programa dopuščajo tudi fazno izgradnjo ceste, tako da bo s prometno ter ekonomsko študijo preverjeno, ali je v prvi fazi glede na prometne obremenitve smiselna gradnja dvopasovnice z ali brez dodatnega tretjega pasu ali ne. Hitra cesta Koper–Šmarje-Dragonja ne more biti prekvalificirana v nižji rang ceste, ker je v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) opredeljena kot daljinska cestna povezava mednarodnega pomena in predstavlja del celovitega cestnega sistema. SPRS skupaj s Strategijo gospodarskega razvoja Slovenije predstavlja krovni dokument za usmerjanje trajnostnega prostorskega razvoja v državi in je osnova za medsebojno usklajevanje sektorskih politik.

- 20 - Kakšen je formalni status HC Koper–Šmarje-Dragonja v formalno obvezujočih odločitvah parlamenta in vlade (Nacionalni program izgradnje avtocest itd.) (10)

Stališče:

Hitra cesta Koper – Šmarje – Dragonja je sestavni del Dodatnega avtocestnega programa Resolucije o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, ki jo je Državni zbor RS sprejel v februarju 2004, prav tako pa je sestavni del Resolucije o razvojnih projektih za obdobje 2007-2023 (Avtocestni program) , ki jo je Vlada RS sprejela oktobra 2004.

Hitra cesta Koper–Šmarje-Dragonja je tudi sestavni del Strategije prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) kot daljinska cestna povezava mednarodnega pomena in predstavlja del celovitega cestnega sistema. SPRS skupaj s Strategijo gospodarskega razvoja Slovenije predstavlja krovni dokument za usmerjanje trajnostnega prostorskega razvoja v državi in je osnova za medsebojno usklajevanje sektorskih politik.

21 - Katera je naslednja kategorija ceste pod kategorijo HC-hitra cesta? (10)

Stališče:

Hitra cesta se po funkciji uvršča v daljinske cestne povezave. Naslednja kategorija daljinske cestne povezave je glavna cesta (GC).

22 - Kako se imenuje sodobna neograjena, nivojska dvopasovnica s posebnimi pasovi za zavijanje v levo in/ali desno? (10)

Stališče:

Sodobna, neograjena nivojska dvopasovnica se imenuje glavna cesta z nivojskimi križišči ter pasovi za levo zavijanje.

23 - Kakšen je formalni postopek, da se sprejme odločitev, da se HC Šmarje-Dragonja spremeni v sodobno obnovljeno dvopasovno (ponekod tripasovno) cesto (tako kot je že obnovljen odsek preko Šmarij)? (10)

Stališče:

Nacionalni program izgradnje avtocest predvideva gradnjo štiripasovne hitre ceste z projektno-tehničnimi elementi, ki bodo dopuščali računsko hitrost $v_r=90$ km/h. Izhodišča Nacionalnega programa dopuščajo tudi fazno izgradnjo ceste, tako da bo s prometno ter ekonomsko študijo preverjeno, ali je v prvi fazi glede na prometne obremenitve smiselna gradnja dvopasovnice z ali brez dodatnega tretjega pasu ali ne.

24 - Ali je Vlada RS pripravljena predlagati Državnemu zboru, da se cesto Šmarje-Dragonja (od Bandela do Dragonje - cca 4 km) prioritetno obnovi na obstoječi trasi v sodobno nivojsko neograjeno dvopasovnico (v profilu obnove obstoječe ceste čez Šmarje)? (10)

Stališče:

Nacionalni program izgradnje avtocest predvideva gradnjo štiripasovne hitre ceste s projektno-tehničnimi elementi, ki bodo dopuščali računsko hitrost $v_r=90$ km/h. Izhodišča Nacionalnega programa dopuščajo tudi fazno izgradnjo ceste, tako da bo s prometno ter ekonomsko študijo preverjeno, ali je v prvi fazi glede na prometne obremenitve smiselna gradnja dvopasovnice z ali brez dodatnega tretjega pasu ali ne. Odločitev o fazni gradnji – bodisi dvopasovnici bodisi štiripasovnici, je v pristojnosti Ministrstva za promet oziroma Vlade RS.

25 - brez pomena je, da govorimo o HC, če ni istočasno povezave z »Y« na hrvaški strani; (9)

Stališče:

HC na odseku Koper – Dragonja se plansko navezuje na hrvaški »Y«.

26 - zakaj se gradi cesta, če je namenjena samo turistom (3)

27 - zakaj se dela takšna cesta samo za tranzitni promet; (26)

28 - ali se dela ta cesta za Hrvaško; (4)

Stališče:

Izgradnja HC na odseku Koper – Dragonja je predvidena v Resoluciji nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 50/04) in sledi cilju zagotovitve ustrezne cestne povezave Slovenije s področjem Hrvaške Istre tako, da istočasno omogoča tudi prometno povezavo v smeri Trst – Hrvaška Istra.

Poleg osnovne funkcije ceste pa obravnavan odsek HC mimo Kopra in Dragonje hkrati predstavlja tudi razbremenilno cesto za mestni in primestni promet, na preostalem odseku pa služi pretežno tranzitnemu prometu (turistom).

29 - so proti plačevanju cestnine; (31)

Stališče:

Izgradnja klasične cestninske postaje ni predvidena. Če bo Vlada RS določila enotni sistem cestninjenja za celotno področje Slovenije, bo na ta način cestninjen tudi obravnavan odsek HC. Podlaga, ki bo omogočala postavitve naprav in ureditev elektronskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku, bo v Uredbi o DLN na podlagi katere se postavitve teh naprav in ureditev šteje za dopustna odstopanja v območju urejanja, ki so v javnem interesu.

30 - Kolikšen je potreben PLDP (povprečni letni dnevni promet) na določenem odseku ceste, da po strokovnih in ekonomskih kriterijih upravičuje in opravičuje graditev ograjene, izvennivojske štiripasovnice (hitre ceste - HC ali avtoceste - AC)? (10)

Stališče:

Dimenzije ceste ne določa enota PLDP, temveč urni promet. Če je prometa več kot 1.300 vozil/h uro in smer, je potrebna štiripasovnica. To se bo v glavnem zgodilo le ob koncih tednov v času turistične sezone. Zato izgradnja ceste tudi ni ekonomsko upravičena. Ekonomsko bi bila upravičena, če bi turistična sezona trajala 5 mesecev ali več na leto. Ocenjeno je, da je ekonomsko upravičen le odsek mimo Kopra (obvoznica Kopra).

2.3 Postopek priprave OP in DLN

31 - Želi, da se mu po elektronski pošti pošlje detajl Pesjanci. Tudi v prihodnje bi prosili, da smo prioriteten obveščeni o vseh planih in načrtih gradnje te ceste saj nas popolnoma prizadene (5).

Stališče:

Zakonodajca s področja urejanja prostora določa postopke za sodelovanje z javnostjo. Ves postopek umeščanja v prostor mora potekati transparentno, spis postopka mora biti na vpogled javnosti, prav tako v ključnih fazah postopka MOP objavi gradiva na svojih spletnih straneh.

Javnost je še posebej obveščena o pripravi DLN v fazi izdelave študije variant oz. predstavitve plana (v skladu z ZVO), ter v fazi izdelave predloga DLN. V obeh fazah je predvidena javna razgrnitev, o kateri je javnost seznanjena najmanj sedem dni pred začetkom. Javna razgrnitev se naznani z javnim naznanilom v najmanj dveh sredstvih javnega obveščanja. Javna razgrnitev traja trideset dni, v času javne razgrnitve pa poteka tudi javna obravnava v lokalni skupnosti.

Za HC Koper- Dragonja je predvidena naslednja razgrnitev v fazi izdelave predloga DLN.

Za posredovanje gradiv ali druge informacije lahko posameznik zaprosi po el. pošti na naslov gp.mop@gov.si.

32 - Kakšen je veljavni terminski načrt za HC Koper-Izola-Lucija in za cesto Koper-Šmarje-Dragonja? (10)

Stališče:

Dodatni program ni opredelil dinamike izgradnje hitre ceste Koper-Šmarje-Dragonja, ker za to hitro cesto v času sprejemanja NPIA s strani DZ, kot tudi v tem trenutku, še ni pripravljena prostorska dokumentacija, prav tako pa tudi še niso določeni finančni viri za njeno izgradnjo. Ministrstvo za promet želi najprej skupaj z Ministrstvom za okolje in prostor izdelati in sprejeti Državni prostorski načrt, ter šele na njegovi podlagi določiti investicijsko vrednost odseka, vključno z dinamiko financiranja in izgradnje tega odseka. Kar zadeva izgradnjo obalne hitre ceste Koper-Izola-Lucija, je v skladu z Osnovnim nacionalnim programom dinamika gradnje in financiranja predvidena v obdobju 2006-2013 (sprejem uredbe o DLN za HC na odseku Jagodje – Lucija: v drugi polovici 2007, sprejem uredbe o DPN za HC na odseku Koper – Dragonja začetek leta 2008).

33 - Javna obravnava poteka samo en dan, obveščenenost je slaba; (2)

Stališče:

Javna obravnava v skladu z ZureP-1 poteka enkrat v času javne razgrnitve, ki traja 30 dni. O javni razgrnitvi in javni obravnavi je javnost seznanjena najmanj sedem dni pred pričetkom javne razgrnitve z javnim naznanilom v najmanj dveh sredstvih javnega obveščanja, Javna razgrnitev za HC Koper – Dragonja je bila objavljena v časopisih Dnevnik in Primorske novice, dne 9. februarja 2007.

34 - Ali bo izdelana javna publikacija s prikazom HC; (2)

Stališče:

Informacijski (publikacijski) list se izdelava v vsaki pomembnejši fazi priprave DLN. Tako je bil informacijski list že izdelan za prvo prostorsko konferenco ter za javno razgrnitev predloga najustreznejše variante in okoljskega poročila. Informacijski list je bil posredovan občinam Izola, Koper in Piran, ter objavljen na internetni strani MOP. Informacijski list bo izdelan tudi v fazi izdelave predloga DLN in ob sprejetju Uredbe o DLN, ko bo prav tako posredovan občinam ter objavljen na internetni strani MOP.

2.4 Predlogi optimizacij predlagane variante

- 35 - zakaj ni predvidena samo razširitev obstoječe ceste; (23)
- 36 - Upoštevati mnenje krajanov (z razprave, dne 06.03.07), da se obstoječa cesta dogradi z elementi, ki omogočajo propustnost prometa v turistični sezoni in izboljša prometno varnost, kot so: pasovi za zavijanje v levo, prometna signalizacija kot so pešec na cesti, omejitev hitrosti na 70km/h skozi zaselke Bandela, Pod Padna (Orešje) ter Pesjanci, izboljša preglednost z kvalitetnim čiščenjem in obvladovanjem rastja ob sami cesti, izvede nadvoze oz. podvoze za prečkanje ceste pri prehodu z kmetijskimi stroji v dolino (13)
- 37 - rekonstrukcija ceste preko Šmarij izvedena v preteklih letih se je izkazala za zadovoljivo rešitev; po tem vzoru bi bilo potrebno rekonstruirati tudi obstoječo dvopasovnico po dolini Drnice od Bandela do Dragonje, to je pribl. 4 km. S tako rešitvijo bi za daljše obdobje rešili problem ceste v hrvaško Istro, prihranili milijarde tolarjev, obenem pa ne uničili zelene doline Drnice, kot ene zadnjih področij strnjanih kmetijskih zemljišč v tako dragocenem mediteranskem delu Slovenije. (10)

Stališče:

Izgradnja HC na odseku Koper – Dragonja, kot štiripasovne ceste, je predvidena v Resoluciji nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 50/04). Elementi hitre ceste so projektirani v skladu s Pravilnikom o projektiranju cest (Ur.l. RS, št. 91/2005, 26/2006) in jih ni možno izvesti oziroma zagotoviti z rekonstrukcijo ali dograditvijo obstoječe glavne ceste.

Pri izdelavi idejne študije je bila med drugimi obravnavana tudi varianta, ki v največji možni meri uporablja prostor obstoječe ceste Koper – Šmarje – Dragonje. Zaradi potrebe po zagotavljanju prometne varnosti je nujno potrebno avtomobilski in tovorni promet ločiti od ostalega prometa (pešci, kolesarji, kmetijska mehanizacija,...) ter zagotoviti ustrezne tehnične elemente trase ceste. Izkazalo se je, da bi bila takšna rešitev, zaradi neprimernih elementov sedanje ceste, poselitve ob trasi in zaradi številnih lokalnih dovozov na cesto, neustrezna in neracionalna.

Z upoštevanjem racionalne izrabe prostora je bila kot najustreznejša predlagana varianta, ki v najmanjši meri posega v strnjena kmetijska zemljišča in se najbolj približa koridorju obstoječe glavne ceste. Glede na gradbeno-tehnične značilnosti same trase izbrane variante v delu C, kjer trasa poteka pretežno na manjšem nasipu ali v nivoju terena, so predvideni najmanjši možni posegi na bližnja kmetijska zemljišča, območje posega je na več mestih vezano zgolj na cestno telo.

- 38 - glede na kratke razdalje ni potrebno graditi hitre ceste, ampak samo štiripasovnice tako, da bodo direktno priključena vsa naselja ob trasi; (31)

Stališče:

Izgradnja HC na odseku Koper – Dragonja kot štiripasovne ceste je predvidena v Resoluciji nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 50/04). Elementi hitre ceste so projektirani v skladu s Pravilnikom o projektiranju cest (Ur.l. RS, št. 91/2005, 26/2006). Zaradi funkcije HC kot daljinske ceste s projektno hitrostjo 100 km/h so projektirani izvennivojski priključki na lokacijah, kjer je izkazana njihova prometna in ekonomska učinkovitost. Nivojski priključki na štiripasovni cesti za daljinske povezave niso običajni in se oblikujejo v večjih mesnih središčih, kjer so administrativne

hitrosti omejene na 50 oz. 60 km/h, kot nivojska semaforizirana križišča. Nivojska priključitev naselij in številnih lokalnih dovozov do objektov pa je neustrezna tudi z vidika prometne varnosti.

- 39 - predlaga, da se cesta zgradi na zahodni strani doline, kjer zemljišča niso obdelana (28); zakaj je predlagana samo ena varianta C1 (3); zakaj ni predlagana zelena varianta (varianta po zahodni strani doline Drnice) (15); izdelati je potrebno OP tudi za varianto C2, morfologija ni takšna, da se tu ne bi dalo umestiti trase (21); cesta naj se zgradi na zahodni strani doline, kakor je bilo v predhodnih planih že predvideno (5);
- 40 - take ceste v vsem njenem obsegu ne potrebujemo in je to prevelik poseg v našo dolino Drnice, ko govorimo za fazo C (5)
- 41 - S podanim predlogom trase C1 se ne strinjamo oz. predlagamo, da se izvede študija trase variante C2 po zahodnem pobočju doline reke Drnice. Izdelana varianta C2 naj se z ocenami vplivov na okolje in prostor javno predstavi na naslednji prostorski konferenci ter se primerja z varianto C1 (13); izdelati je potrebno OP tudi za varianto C2, morfologija ni takšna, da se tu ne bi dalo umestiti trase (21);

Stališče:

V I. fazi izdelave študije variant, ki vsebuje "Analizo stanj in teženj v prostoru", "Analizo razvojnih možnosti za dejavnosti v prostoru", "Študijo ranljivosti prostora" in "Opredelitev variant za nadaljnje vrednotenje" je bila med drugim analizirana tudi predlagana varianta (kot varianta B5 v srednjem delu in C5 v končnem delu), a se je že v tej fazi izkazala kot neustrezna in ni bila predlagana v nadaljnje vrednotenje (to je v glavnem delu ŠV in Okoljskem poročilu). Glavne negativne lastnosti trase v tem delu so: varianta v delu na drugi strani predora (pod Gažonom) v celoti poteka po drugi strani doline Drnice, ki je še nepozidana, z ohranjenimi pobočji in kmetijskimi površinami v dnu doline. Ker se obstoječa cesta, trenutno G1-11, tudi po izgradnji hitre ceste ohrani, to pomeni, da bi to pretežno ohranjeno dolino z aktivno, a ekstenzivno kmetijsko rabo v dnu doline z obeh strani obdajala cesta z vsemi spremljajočimi obcestnimi ureditvami. Poleg oblikovanja dodatnega koridorja v dolini, bi trasa najprej v zgornjem delu doline prečkala dolino, prešla na drugo stran, in se na koncu doline zopet navezala na zaključno točko pri MMP Dragonja. Tak potek bi predstavljal neracionalno izrabo prostora ter grobo in nedopustno poseganje v meliorirane kompleksne kmetijske površine, kar bi dolino močno degradiralo. Poleg degradacije kmetijskih površin pa bi takšen poseg predstavljal tudi degradacijo kulturne krajine, vidnih kakovosti, kompleksnih značilnosti prostora ipd.

42 - predlaga tunel od Jagodja do Dragonje; (14)

43 - predlaga tunel pod Baredi do Dragonje; (18)

Stališče:

Na podlagi preliminarnih preveritev se je izkazalo, da je povezava Kopa z mejnim preходом Dragonja najbolj racionalna in učinkovita, če poteka po vzhodni strani Kopa in po dolini reke Drnice.

Povezava Jagodja z mejnim preходом Dragonja bi bila možna z izgradnjo predora pod Baredi in priključkom na traso Koper – Dragonja pri Bandelu. Predor pod Baredi bi bil dolg 1,7 km, to je 700 m daljši od predlaganega Šmarskega. Takšna povezava Kopa z mejnih preходом Dragonja bi bila od predlagane daljša za četrtno. Zaradi daljše poti in usmerjenosti prometa proti MMP Sečovlje bi tranzitni promet ostajal na obalni cesti,

dotatno pa bi bil obremenjen tudi MMP Sečovlje. Takšna rešitev bi pogojevala izvedbo naslednjih ukrepov:

- sedanjo štiripasovno cesto Srmin – Koper – Izola, vključno s predorom Markovec, razširiti v šest-pasovnico,
- priključek Slavček bi bilo potrebno povsem preurediti,
- Šmarska cesta v Kopru bi bila manj razbremenjena in bi imela več težav glede prepustnosti.

Na podlagi preveritev in navedenih ugotovitev se je izkazalo, da predlagana varianta v nobenem pogledu ni primernejša od predlagane.

- 44 - predlaga, da hitra cesta poteka na viaduktu od pokopališča do Dinosa (skozi Škocjan); (32)
- 45 - da bi bila trasa nove HC speljana čimbolj po trasi obstoječe ceste, predlaga, da se zgradi HC na stebrih nad obstoječo cesto. (12)

Stališče:

Obravnava območje južni del mesta Koper, Koper-Šalara, predstavlja ravninsko izravnavo, stičišče izteka dolin reke Badaševice, potoka Pradisjol in potoka Pjažentin. Struktura pozidave je razmeroma nizka (P+1 delno P+2). Vsak višji objekt na obravnavanem območju predstavlja veliko vizualno oviro in moteč element. Cesta na stebrih profila hitre ceste bi na tem območju predstavljala objekt, ki bi dominiral tako po višini, kot tudi po celovitem obsegu. Območje je razmeroma gosto pozidano, tako da bi bilo potrebno cesto postaviti razmeroma visoko, kar bi še dodatno vplivalo na celotno podobo in funkcionalnost prostora. Potek preko razmeroma gosto pozidanega prostora bi zahteval tudi veliko protihrupnih ukrepov (protihrupne ograje), kar je neracionalno tako z ekonomskega vidika, še bolj pa bi ti omilitveni ukrepi poudarili samo masivnost objekta.

Posebej je potrebno upoštevati še bližino in lego koprškega pokopališča. Morebitna cesta na stebrih bi potekala v zračni oddaljenosti manj kot 50 m od pokopališča. Zaradi lege pokopališča, ki leži na izteku pobočja Škocjanskega hriba, bi bil vtis obiskovalcev pokopališča, kot da cesta poteka skoraj preko njih. Izredno moteč bi bil tudi vpliv hrupa na območje pokopališča, poudarjeno negativni vpliv pa bi zaradi funkcije tega območja cesta predstavljala tudi z vizualnega vidika.

Poleg krajinskih vidikov, pa je takšen poseg problematičen še iz naslednjih razlogov:

- zaradi utesnjenosti med pokopališče, zavarovano območje Škocjanskega zatoka in obstoječ priključek Slavček na HC Srmin – Koper je za takšen poseg premalo prostora in bi bile potrebne večje rušitve;
- gradnja viadukta v mestu bi bila problematična z vidika varovanja pred hrupom in izvedbe ustreznih protihrupnih ukrepov;
- gradnja viadukta v mestu bi bila (ocenjeno) desetkrat dražja kot predlagana gradnja trase obvozne ceste.

- 46 - Trasa C1 je v celotnem predlogu zelo površno in grobo ocenjena, saj je le z nekaj odstavki omenjena (13)

Stališče:

Trasa C1 je v celotni Primerjalni študiji in okoljskem poročilu obravnavana na enakem nivoju in po vseh kriterijih, kot tudi vse druge variante. Način in natančnost obdelave sta v skladu z zakonskimi predpisi (ZVO, ZureP-1, ZPNačrt), priporočili (RS, MOP, ARSO in Direktorat za prostor) in ustaljeno strokovno prakso. Posamezni segmenti okolja (npr. kmetijska zemljišča) so tako v enem, kot tudi drugem elaboratu zaradi značilnosti prostora obravnavani na višjem, podrobnejšem nivoju, kot je zahtevano za to stopnjo obdelave in je pravzaprav stopnja natančnosti za fazo izdelave idejnega projekta. Pri predlogu izbrane variante (mapa I, zvezek 3) so povzeti le zaključki celotnega predhodnega dela z namenom celovite predstavitve variante na enem mestu in kot utemeljitev predloga trase za nadaljnjo obdelavo.

- 47 - Upoštevati mnenje krajanov (z razprave, dne 06.03.07), da se trasa HC skozi dolino reke Drnice sploh ne gradi in da se promet preusmeri na obalno HC Koper-Lucija in sicer se iz Lucije trasa HC podaljša do meje z Republiko Hrvaško oz. se preko tunela iz Strunjana ali Jagodja v Sečovlje ali južni del doline Drnice izvede trasa HC do meje z Republiko Hrvaško ter v sezonskih mesecih tranzitni promet preusmeri na Kozini na Reko oz. za južno Istro na Buzet (13)

Stališče:

Promet od Kopra (Bertokov) proti MMP Dragonja ima tranzitni značaj, posebej od Šalare naprej proti mejnemu prehodu Dragonja. Promet od Kopra preko Izole do Lucije in Pirana pa ima dnevno-migracijski značaj, kar dokazujejo tudi prometne obremenitve iz izdelanih prometnih študij, kakor tudi podatkov iz števecv prometa na obeh smereh.

Izgradnja HC Koper – Šmarje – Dragonja ne bo prispevala k zmanjšanju prometnih obremenitev na obalni HC. Prav tako ocene in prometne študije kažejo, da tokova na obeh smereh nista neposredno povezana. Prometne obremenitve in značaj tokov kažejo, da sta obe HC potrebni, vsaka za svoj namen (tranzitni za HC Koper – Šmarje – Dragonja in dnevno-migracijski za HC Koper – Izola – Lucija).

Pri načrtovanju cestne povezave je bilo upoštevanih več izhodišč od katerih so bistvena sledeča:

- hrvaški "Y" se priključuje na MMP Dragonja,
- za prevladujoči prometni tok proti Hrvaški najkrajša pot preko Dragonje in
- potrebno je razbremeniti območje mesta Koper.

Samo štiripasovna cesta Koper-Izola-Sečovlje dolgoročno ne zadošča. Cesta Črni Kal-Sočerga pa se ne priključuje na primarno hrvaško cesto omrežje; poleg tega to ni optimalna pot za prevladujoče prometne tokove in v zadostni meri ne rešuje težav v Kopru.

Z upoštevanjem izhodišč in podatkov iz Prometne študije je najprimernejša trasa ceste, ki poteka po vzhodnem robu Kopra do MMP Dragonja.

- 48 - Priporočajo varianto A1+B3+C1 (V2) (manj rušitev, uporaba kanjona, ki služi odmetavanju odpadkov, enako dolg predor, manj mostov in viaduktov, cenejša) (22);

Stališče:

Pri obravnavi oziroma primerjavi variant HC na odseku Koper – Dragonja se je izkazalo, da nobena varianta ne izstopa kot daleč najustreznejša ali kot daleč najslabša. Ob kompleksnem pregledu primerjav po vseh kriterijih in merilih pa so le prisotne razlike glede ustreznosti posamezne variante. Glede na predlagano najustreznejšo varianto V1 so slabosti variante V2 predvsem v naslednjih točkah: varianta v delu B poteka po razmeroma ohranjeni dolini Stara Šalara in tako odpira nova prostorska območja; varianta je med slabšimi s funkcionalnega vidika varianta in tudi manj ustrezna z vidika prometa med gradnjo; varianta poteka po geološko zahtevnejših predelih (potreben bi bil razmeroma velik obseg zemeljskih del). Predvsem zaradi odpiranja novega koridorja po dolini Stare Šalare je varianta V2 manj ustrezna od variante V1, poleg tega V2 predvidoma zahteva več rušitev objektov kot V1 (V1: 70 objektov, od tega 8 stanovanjskih; V2: 87 objektov, od tega 12 stanovanjskih).

Problematika črnih odlagališč pa je specifična za Primorsko in se ne pojavlja le v tej dolini, pač pa v številnih grapah in dolinah Šavrinskega gričevja in le umestitev trase ceste v tak prostor te problematike ne bi rešila.

- 49 - Zaradi lažjega dostopa uporabnikov kmetijskih površin predlagamo, da se dva prepusta, ki sta med nadvozi povečata tako, da je skozi njih možen peš prehod in prevoz z manjšo kmetijsko mehanizacijo kot na primer freza s prikolico. To sta prepusta v km 12,110 in v km 12,800. (27)

Stališče:

Pri projektiranju trase hitre ceste je bila preverjena tudi dostopnost do parcel. V sklopu ureditev so bile predvidene nekatere povezave vzdolž trase HC in trije izvennivojski prehodi od Bandela do priključka Dragonja. Vsi večji prepusti so predvideni v takšnih dimenzijah, da pri nizkem vodostaju omogočajo prehod pešcev in manjše kmetijske mehanizacije.

Predlagana pobuda bo preverjena iz vidika tehnične izvedljivosti. V kolikor bo le ta smiselna, se jo bo upoštevalo pri nadaljnji pripravi strokovnih podlag za izbrano varianto. Pripomba bo dodana v zaključno poglavje k izbrani varianti v poglavje "Priporočila in predlogi za optimizacijo izbrane variante".

- 50 - Trasa HC preseka dostope do njiv in parcel. Zato je potrebno zgraditi dostopno cesto ki bo potekala vzporedno na zahodni strani HC z navezavo na obstoječe poljske poti (27)

- 51 - ugotavlja, da niso predvideni podvozi in dostopi na kmetijska zemljišča; (26)

- 52 - v nadaljevanju postopka je potrebno s posamezniki rešiti dostope do njihovih zemljišč; (21)

Stališče:

Osnovni namen primerjalne študije in okoljskega poročila je, na podlagi vnaprej opredeljenih kriterijev in meril vrednotiti in izbrati najustreznejšo varianto nove prometnice. Izhodiščna baza podatkov so poleg idejnih zasnov variant v merilu M 1: 5.000 tudi republiški sezname, registri in podatki, glede na značilnosti obravnavanega posega in prostora pa tudi detajlnejši podatki (kartiranje habitatov in habitatnih tipov, detajlni pregledi

vseh območij varovanja narave, varovanih območij in spomenikov kulturne dediščine, pedološka analiza tal, druga dejanska stanja na terenu). Glede navezovanja prometa se na nivoju študije variant obdela predvsem državno in občinsko cestno omrežje, vse detaljnije rešitve, ki se navezujejo na dostop do kmetijskih površin, dvorišč in drugih posameznih parcel pa se rešuje v naslednji fazi priprave strokovnih podlag za izbrano varianto, ki so podlaga za pripravo DLN. V skladu uveljavljeno prakso se vsem lastnikom tangiranih parcel zagotovi nadomestni dostop do parcel, če so bili le ti tangirani z načrtovanim posegom.

Pri projektiranju trase hitre ceste je bila preverjena tudi dostopnost do parcel. V sklopu ureditev so bile predvidene nekatere povezave vzdolž trase HC in trije izvennivojski prehodi od Bandela do priključka Dragonja. Vsi večji prepusti so predvideni v takšnih dimenzijah, da pri nizkem vodostaju omogočajo prehod pešcev in manjše kmetijske mehanizacije. Pripomba bo upoštevana in obravnavana v zaključnem poglavju študije variant "Priporočila in predlogi za optimizacijo izbrane variante".

53 - ko so gradili MMP Dragonja, niso upoštevali želja domačinov po izvennivojskih križanjih za dostop s kmetijsko mehanizacijo na zemljišča; (16)

Stališče:

Postopek izgradnje mednarodnega mejnega prehoda poteka ločeno od postopka izgradnje HC na odseku Koper – Dragonja. Pri načrtovanju HC, kot daljinske ceste bodo vsi prehodi in priključki načrtovani kot izvennivojski objekti.

V sklopu izgradnje HC Koper – Dragonja, je predviden izvennivojski prehod preko trase HC na mestu priključka Dragonja. Dodatno bo preverjena tudi izvedba prehoda za pešce in manjšo kmetijsko mehanizacijo preko inundacijskega objekta tik ob platoju mejnega prehoda.

54 - najbolj jih tangira priključek Padna, želijo, da se priključek predvidi tako, da bo potrebnih čimmanj serpentin, predlagajo navezavo na Staro vas. (24)

Stališče:

Priključek Padna bo povezan z obstoječo Šmarsko cesto, ki bo povezovala vse priključne ceste na vzhodni strani tako kot sedaj.

Lokalna cesta proti Kortam (na Staro vas) ni predmet obdelave tega državnega prostorskega načrta.

55 - premestiti je potrebno Drnico in pomakniti cesto v dolino (20);

Stališče:

Zamik hitre ceste v dolino in daljša regulacija, oziroma prestavitev struge Drnice, predstavljajo dodatne vplive na okolje, tako z vidika varovanja kmetijskih zemljišč, varovanja vodotokov in dodatnega poseganja v poplavno območje, večji bi bili vplivi na kompleks kulturne krajine kot tudi na vidne kakovosti prostora. Z vidika vplivov na okolje bi predlagan poseg predstavljal bistveno večje negativne vplive kot predlagana varianta V1, zato ne moremo govoriti o optimizaciji ampak ravno nasprotno.

56 - potrebujejo podvoz za Padno; (4)

Stališče:

V območju naselja Padna sta predvidena dva nadvoza - eden v priključku Padna in drugi v km 12,200. Dodatne možnosti prehodov hitre ceste podrobneje preverjene v nadaljnjih fazah projektiranja, ko bodo dostopi do vseh tangiranih parcel bolj podrobno preučeni.

57 - na obstoječi cesti je 6 propustov, ki jih ni v projektu HC; (4)

Stališče:

Namen Študije variant je izbrati najustreznejšo varianto, zato njena izdelava ne temelji na podrobnih geodetskih podlagah, ampak na temeljnih topografskih načrtih merila 1: 5000. Ker v fazi izdelave študije variant ni bil izdelan podrobnejši geodetski posnetek, ni bilo mogoče evidentirati obstoječih vodnogospodarskih ureditev. Vsi prepusti pod obstoječo cesto bodo evidentirani in upoštevani v nadaljnjih fazah projektiranja.

58 - prehod trase preko poplavnega območja se da izvesti na stebrih in preiti na drugo stran doline (pojasnilo: pripomba se nanaša na prečenje doline Drnice v njenem zgornjem delu, na območju Bandela); (21)

Stališče:

V fazi izdelave študije variant je bila preučena tudi možnost prečenja doline Drnice na viaduktu. Ugotovljeno je bilo, da gradbeno-tehnične rešitve omogočajo umestitev predlagane rešitve v prostor, vendar to ni edini kriterij, ki bi določal potek nove prometnice. Ob sami primerjavi gradbeno-tehničnih rešitev je potrebno upoštevati tudi ekonomski, prometni, okoljevarstveni in razvojno-urbanistični vidik ter konsenzualno poiskati rešitev, ki v največji možni meri ustreza vnaprej zastavljenim kriterijem in merilom.

V danem prostoru sta izjemnega pomena predvsem kmetijstvo in naravovarstveno ohranjena območja, sledi razvojno urbanistični vidik. V konkretnem primeru predstavlja prehod ceste na drugo stran doline neracionalno zasedbo kmetijskih površin, ki bi bila še toliko večja, ker bi morala trasa na koncu odseka zopet prečkati dolino Drnice, da se v vnaprej določeni točki (na katero sam projekt ceste nima več vpliva) naveže na MMP Dragonja. Varianti, pri katerih bi bil izvedljiv prehod na drugo stran doline (V3 in V7), poleg tega med km 8.00 in 9.00 potekata preko območja, ki je bil na podlagi analiz pripadajočega okoljskega poročila spoznan za naravovarstveno izredno velikega pomena in sta varianti v tem delu za segment "narava – rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi" ocenjeni z oceno D bistven vpliv, kar v skladu z zakonodajo (Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje, Ur. l. RS, št. 73/05) pomeni, da vplivi izvedbe plana za uresničevanje okoljskih ciljev niso sprejemljivi.

Ne glede na navedeno so bile variante že v predhodnih analizah (I. faza Primerjalne študije) zaradi neustreznosti (prečkanje poplavnega območja, odpiranje drugega koridorja v dolini, kar za seboj potegne vrsto sekundarnih vplivov, ter delitev kompleksnih kmetijskih površin) kot neustrezne izločene iz nadaljnje obravnave.

59 - Koliko bo priključkov na HC na odseku Šmarje-Dragonja in koliko podvozov-nadvozov za prehod hitre ceste? (10)

Stališče:

Od predora Šmarje dalje sta predvidena dva izvennivojska priključka, štirje nadvozi, en podvoz, trije daljši mostovi in najmanj pet večjih prepustov za vodo, ki bodo ob nizkih vodostajih služili tudi kot podvozi za kmetijsko mehanizacijo.

60 - na območju zaselka Pesjanci poteka trasa preblizu hiš, potrebne bi bile rušitve, zato predlagajo, da se trasa zamakne čim bolj stran od teh objektov in hkrati popravi struga Drnice (v delu, kjer je obstoječ most) (7);

Stališče:

V fazi izdelave študije variant je bila trasa hitre ceste obdelovana v merilu 1:5000, ki ne omogočajo podrobnejše obdelave. V nadaljnjih fazah izdelave potrebne dokumentacije bo izdelana podrobnejša projektna dokumentacija (v merilu 1:1000) ter izveden postopek Presoje vplivov na okolje. Na podlagi te dokumentacije in navedenega postopka bo možno natančno določiti posege na posamezna zemljišča in objekte.

Zamik hitre ceste proti sredini doline in daljša regulacija, oziroma prestavitev struge Drnice predstavljajo dodatne vplive na okolje, tako z vidika varovanja kmetijskih zemljišč, varovanja vodotokov in dodatnega poseganja v poplavno območje, večji bi bili vplivi na kompleks kulturne krajine kot tudi na vidne kakovosti prostora. Z vidika vplivov na okolje bi s predlaganim posegom povzročili mnogo večje vplive, kot bi se jim glede na predlagan potek variante izognili in zamik s tega vidika ne bi predstavljal optimizacije, pač pa njeno nasprotje.

61 - vzporedno z gradnjo HC naj se uredi komunalna ureditev zaselka (7);

Stališče:

Pri načrtovanju in gradnji bodo upoštevane in izvedene vse prestavitve, zaščite in novogradnje komunalne ter energetske infrastrukture, ki bo tangirana z gradnjo obravnavanega odseka HC ter spremljajočih ureditev. Komunalna infrastruktura, ki leži izven območja načrtovane prostorske ureditve, ne bo predmet postopka priprave DPN.

62 - trasa v delu C je speljana preko obstoječega vodovoda in na novo položenega optičnega kabla (7);

Stališče:

Pri načrtovanju in gradnji bodo upoštevane in izvedene vse prestavitve, zaščite in novogradnje komunalne ter energetske infrastrukture, ki bo tangirana z gradnjo obravnavanega odseka HC, ter njenih spremljajočih ureditev.

63 - predlagajo zamik predvidenega nadvoza pri Pesjancih pri km 11,5 na lokacijo med km 13 in 15 (7);

Stališče:

V sklopu ureditev so bile predvidene nekatere povezave vzdolž trase HC in trije izvennivojski prehodi od Bandela do priključka Dragonja. Vsi večji prepusti so predvideni v takšnih dimenzijah, da pri nizkem vodostaju omogočajo prehod pešcev in manjše kmetijske mehanizacije. Bolj podrobno bodo eventualne optimizacije nadvoзов, zamiki, točne lokacije in dodatni nadvozi oz. dostopi do parcel obravnavani in upoštevani v nadaljnjih fazah projektiranja. Preverjene bodo tudi vse predlagane zahteve po dostopih do obstoječih parcel.

64 - omejitev hitrosti na HC naj bo 100 km/h (7);

Stališče:

V skladu z veljavnimi predpisi ja na štiripasovnih hitrih cestah brez odstavnih pasov, kakršna bo tudi HC Koper – Dragonja, dovoljena hitrost 100 km/h.

2.5 Bencinski servis

65 - bencinski servis je lociran na rodovitnih površinah, predlagajo, da se zmanjša obseg oz. predvidi enostranski bencinski servis, za katerega bi bilo potem lažje najti lokacijo drugje; (24)

Stališče:

Obseg in lokacija bencinskega servisa bosta natančneje preverjeni v nadaljnji fazi priprave strokovnih podlag za izbrano varianto, sam bencinski servis pa ne vpliva na izbor variante.

66 - bencinski servis je lociran v dolini Padne, kjer so izviri, umakne se naj ga na Kortizanski hrib, kjer je izvedba lažja in cenejša (17);

Stališče:

Osnovni namen primerjalne študije in okoljskega poročila je, na podlagi vnaprej opredeljenih kriterijev in meril izbrati koridor za novo prometnico, ki bi v največji možni meri ustrezal vnaprej zastavljenim kriterijem. V skladu z zakonskimi predpisi (ZVO, ZureP-1, ZPNačrt), priporočili (RS, MOP, ARSO in Direktorat za prostor) in ustaljeno strokovno prakso so, poleg idejnih zasnov variant v merilu M 1: 5.000, izhodiščna baza podatkov republiški sezname registri in podatki, glede na značilnosti obravnavanega posega in značilnosti prostora pa so posamezni podatki tudi detajlnejši. V skladu z republiškim registrom na obravnavanem območju ni registriranih vodnih virov, ki ustrezajo kriterijem za uvrstitev vodnih virov v republiški register. Glede na podane pripombe tekom javne razgrnitve najustreznejše variantne rešitve za HC na odseku Koper – Dragonja, okoljskega poročila in revizije okoljskega poročila smo podatke preverili še pri izpostavi ARSO v Kopru ter na terenu. Glede na podatke ARSO Urad za upravljanje z vodami, Sektor za vodno območje Jadranskega morja, Oddelek povodja jadranskih rek z morjem – Koper sta na območju dela C dva registrirana vodna vira lokalnega pomena in sicer vodni vir Orešje pri km 10.950 predlagane variante in vodni vir Čebelinov Bulaž pri km 12.600.

Drugi manjši lokalni viri in privatni vodnjaki niso evidentirani.

Predviden BS je umeščen v prostor pod izvirov Orešje in ga ne tangira, v neposredni bližini izvira pa je predvidena deviacija obstoječe glavne ceste, ki jo bo v nadaljnjih fazah priprave projekta ceste potrebno optimizirati v smislu ohranjanja vodnega vira. Pripomba bo v tem smislu upoštevana in dodana v zaključno poglavje k izbrani varianti v poglavje "Priporočila in predlogi za optimizacijo izbrane variante".

Izvedba bencinskega servisa na Kortežanskem hribu ni mogoča, saj se tam ne navezuje na predlagano varianto, poleg tega pa bi bila izvedba s tehničnega vidika izredno težavna in neracionalna, zato je predlog ocenjen kot neprimeren.

67 - glede obojestranskih bencinskih servisov menimo, da lokacija BS na obdelovalnih kmetijskih zemljiščih v ravninskem delu doline (kjer je možno urediti tudi namakanje) ni primerna in predlagamo, da se ob načrtovanju lokacije v najmanjši meri posega na ravninske obdelovalne površine in zato predvidi enostranski bencinski servis (25);

Stališče:

Obseg in lokacija bencinskega servisa bosta natančneje preverjeni v nadaljnji fazi priprave strokovnih podlag za izbrano varianto, sam bencinski servis pa ne vpliva na izbor variante.

V dosednji praksi so se enostranski bencinski servisi izkazali kot manj primerni, saj zahtevajo izgradnjo dodatnega nadvoza ali podvoza preko hitre ceste ter dodatnih vzporednih pasov in drugih ureditev, tako da v takšne rešitve ne prinašajo zelenega prihranka prostora. Poleg tega je enostranski bencinski servis tudi bistveno manj prijazen za uporabnike, saj so dostopne in izvozne poti indirektno povezane z glavno prometnico.

68 - BS naj bi bil lociran na vzhodni trasi ceste tako, da se za dovoz z obeh strani nove ceste uporabi priključek Padna (Korte) ali umeščen v sklop objektov mejnega prehoda Dragonja (25);

Stališče:

V sklopu preveritev lokacij bencinskega servisa je bila obdelana tudi varianta v sklopu priključka Padna, vendar se je izkazalo, da prepletanje dostopnih in izvoznih poti z rampami priključka bistveno vpliva na poslabšanje prometne varnosti. Iz navedenega razloga se je lokacija BS v območju priključka izkazala kot manj primerna.

Mejni prehod Dragonja ni predmet tega DPN in rešitve hitre ceste ne posegajo v območje mejnega prehoda ampak se nanj smiselno navezujejo. Bencinski servis v sklopu objektov mejnega prehoda ni predviden.

69 - predlagajo, da se na bencinskem servisu omogoči napajanje za domačine (za kmetijsko mehanizacijo). (24)

Stališče:

V nadaljnjih fazah projektiranja bo preučena tudi možnost koriščenja bencinskega servisa za uporabnike, ki bodo uporabljali sedanjo glavno cesto Koper – Dragonja.

70 - bencinski servis naj se premakne v Koper; (15)

Stališče:

Na sedanji hitri cesti Srmin – Koper se nahaja bencinska črpalka Bivje, ki bo skladno s sprejeto Uredbo o DLN za navezavo Luke Koper na AC nadomeščena z bencinskim servisom Bertoki. Dodaten bencinski servis ob Kopru, bi bil preveč blizu navedene lokacije in s tem neracionalno lociran.

Po študiji spremljajočih objektov ob avtocestah v Republiki Sloveniji sta bila na HC Koper – Dragonja predvidena dva spremljajoča objekta na lokacijah ob Šmarju in ob mejnem prehodu Dragonja. Glede na prostorske omejitve je bilo v času izdelave študije variant ugotovljeno, da je racionalno predvideti en obojestranski spremljajoči objekt med Koprom in Dragonjo.

2.6 Faznost izgradnje

- 71 - strinja se s predlagano traso do Šalare, skrbi pa ga, da bodo tu zastoji, če ne bo zgrajen tudi srednji (B) del, katerega izgradnja je predvidena v 2. fazi, zato predlaga, da se celotna HC zgradi istočasno; (29)
- 72 - HC je potrebno izvesti v enem kosu in ne po fazah (sicer le zamik zastojev do Šmarske ceste, z novo AC na italijanski strani še bolj, tako cesta za domačine ostane neprevozna) (22);
- 73 - ob prometnih zastojih je prehajanje preko križišča Šmarje za promet iz neprednostnih smeri in pešce nemogoč in nevaren, zato je proti temu, da se cesta gradi fazno; (8)
- 74 - zgradita se naj samo začetni in končni odsek (pri Kopru in v Dragonji); (15)
- 75 - ta cesta ni potrebna, potrebni sta samo obvoznici Kopra in Dragonje; (16)
- 76 - potrebujejo samo obvoznico in razširitev obstoječe šmarske ceste; (9)

Stališče:

Gre za nasprotujoča si stališča. Nekateri predlagajo, da se cesta gradi v celotni dolžini naenkrat, drugi predlagajo faznost, tretji pa samo obvoznici Kopra in Dragonje in preureditev vmesnega dela.

Postopek priprave DLN za HC na odseku Koper – Dragonja bo obsegal celotno cestno povezavo s spremljajočimi ureditvami, v dolžini 15,5 km. Na podlagi izkazane ekonomske upravičenosti gradnje HC na odseku Koper – Dragonja pa bo v DLN predvidena faznost in sicer:

- v 1. fazi bo predviden odsek mimo Kopra (odsek A) in mimo Dragonje (odsek C) in rekonstrukcija križišča Šmarje,
- v 2. fazi pa bo predvidena izgradnja vmesnega odseka (odsek B).

- 77 - Nujno je potrebno rešiti problem prometa skozi Dragonjo do mejnega prehoda. Za to je potrebno zgraditi slab kilometer obvoznice za tranzitni promet po zahodnem robu naselja do obstoječega mejnega prehoda Dragonja. (Najbolj učinkovito bi bilo projekt vključiti v samo izgradnjo mejnega prehoda, ki že poteka). S tem bi bil problem Dragonje zadovoljivo rešen in hitenje s HC Koper – Dragonja nepotrebno. (10)

Stališče:

Mednarodni mejni prehod Dragonja danes predstavlja oviro, ki zmanjšuje prometno pretočnost na tem delu in ob sezonskih konicah povzroča zastoje prometa. Z upoštevanjem problematike na mejnem prehodu Dragonja je Ministrstvo za promet, skupaj z Ministrstvom za javno upravo in DARS d.d. pristopilo k izgradnji obvozne ceste mimo naselja Dragonja. Obvozna cesta ni predmet tega postopka priprave DLN vendar je načrtovana tako, da poteka v koridorju obravnavane hitre ceste in bo predstavljala del hitre ceste.

Obvozna cesta naselja Dragonja se načrtuje z namenom reševanja zatečenih prometnih razmer v naselju Dragonja. Tehnični elementi ceste so načrtovani z upoštevanjem planskega obdobja 5 let. Za daljše plansko obdobje (20 let) pa je na obravnavanem odseku, v skladu z Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 50/04), načrtovana hitra cesta, katere namen ni le prometna razbremenitev naselja Dragonja, ampak predvsem zagotovitev ustrezne cestne povezave Slovenije s področjem Hrvaške Istre tako, da istočasno omogoča tudi prometno povezavo v smeri Trst – Hrvaška Istra.

- 78 - v zadnjem obdobju je prihajalo (predvsem s strani dosedanje piranske občinske strukture) do prizadevanj, da se zavlačuje izgradnja ceste do Lucije ter da se da »prioriteto« izgradnji ceste Koper – Dragonja. Menimo, da ta prizadevanja nimajo strokovnih utemeljitev in ne rešujejo prometnih problemov slovenske Istre, predvsem kritičnega odseka med Izolo in Lucijo (oziroma do Portoroža in Pirana) (10).

Stališče:

Na podlagi prometnih obremenitev in značajev prometnih tokov sta obe HC potrebni, vsaka za svoj namen (tranzitni za HC Koper – Šmarje – Dragonja in dnevno-migracijski za HC Koper – Izola – Lucija). Iz navedenega razloga sta na obalnem področju v pripravi dva državna lokacijska načrta, ki se nanašata na izgradnjo hitrih cest in sicer: DLN za HC Jagodje – Lucija in DPN za HC Koper Dragonja. Postopki za pripravo obeh državnih lokacijskih načrtov se izvajajo intenzivno.

S prometnega stališča je potrebno čim prej zgraditi hitro cesto Koper-Izola-Lucija in 1. fazo hitre ceste Koper-Dragonja, tj. obvoznici Kopa in Dragonje.

2.7 Promet

- 79 - Hitra cesta (štiripasovnica z ograjo in izvennivojskimi križišči) Koper – Dragonja je po veljavnih aktih predvidena za izgradnjo po letu 2013. To je logično saj je PLDP

(povprečni letni dnevni promet) po njej neprimerno (5 do 6 krat?) manjši kot po cesti Koper – Lucija. Zato so razmere na njej uradno označene za »normalne«, na relaciji Koper – Izola – Lucija pa za »kritične«. Temu se je prilagajala tudi dosedanja izgradnja tako, da bo štiripasovnica Koper - Lucija po izgradnji predora Markovec dosegla že Jagodje nad Izolo, dokončanje nove ceste do Lucije pa je načrtovano v letih 2009 do 2011. (10)

Stališče:

Leta 2004 je bila, izraženo v enoti PLDP, na odseku Šmarje-Dragonja takšna količina prometa kot na odseku Lucija-Sečovlje. V poletni sezoni pa je bilo na prvem odseku več prometa kot na drugem. Na odseku Lucija-Izola je bilo (izraženo v enoti PLDP) za 35% več prometa kot na odseku Koper-Šmarje, na odseku Koper-Izola pa za 140% več. V poletni sezoni je na obalni cesti še vedno več prometa kot na šmarski, a je razlika med obema cestama manjša.

Hkrati je potrebno opozoriti, da se v turistični sezoni pojavljajo zastoji tudi na šmarski cesti, predvsem v Kopru. Težave se pojavljajo predvsem ob petkih, sobotah in nedeljah.

80 - promet od Šmarij do Dragonje je normalen veliko večino leta. Problemi so 5 – 6 sobot konec julija in v avgustu zaradi slabe pretočnosti mejnega prehoda Dragonja – Kaštel (pa še to le do 22. ure). To so tudi edini dnevi, ko o tej cesti dramatično poročajo mediji na čelu s televizijami. Ostalih ca 359 dni jih ni na spregled; sploh v času od oktobra do maja bi lahko posneli cesto, na kateri ni vozila tudi po minuto ali dve. Z obvoznico Dragonja bo problem poletnih sobot zadovoljivo rešen. (10)

Stališče:

Na obravnavani cesti se zastoji pojavljajo predvsem v Kopru in na Dragonji. Res je, da skoraj izključno v času turistične sezone, zlasti ob koncih tednov. Vendar je potrebno rešiti tudi te težave, ki se bodo v prihodnje še zaostrele.

81 - Istra je polotok zato je promet vanjo in iz nje objektivno omejen, v glavnem na promet do Umaga, Poreča.. in se ne bo povečeval v nedogled, (kot se to dogaja na tranzitnih poteh evropskih koridorjev skozi Slovenijo). Do Pule sploh kamioni večinoma uporabljajo dostop preko Reke. (10)

Stališče:

Rast prometa je gotovo omejena. Toda kljub temu bo promet, tako kot drugod, tudi tu še rasel. Ob tem je potrebno upoštevati, da ljudje z rastjo dohodka vse več časa namenjajo rekreaciji in prostočasnim dejavnostim. Ta razvojna smer se krepí, kar se bo poznalo tudi na tem območju. Poleg tega bo dodatno spodbudo predstavljal vstop Republike Hrvaške v EU, vstop v evro območje in odprava meje. Vse to bo pospešilo potovanja v tej smeri.

V študiji, ki je bila podlaga prometnemu in ekonomskemu vrednotenju, je sicer upoštevana zmerna rast.

82 - Problem prometa v poletnih konicah je v mejnem prehodu in z dvigom ramp. Ko pa prehoda ne bo več bo problem rešen mogoče samo s posodobitvijo obstoječe ceste (5)

Stališče:

Ko mejnega prehoda ne bo več, bo promet nedvomno bolj tekoč. Toda dolgoročno bo v času prometnih konic (v turistični sezoni) potrebna štiripasovna cesta.

83 - Kolikšen je PLDP (in ocena razmer) na odsekih Koper-Šmarje in Šmarje-Dragonja po zadnjih podatkih? (10)

Stališče:

Leta 2005 je bilo (izraženo v PLDP) na odseku Koper-Šmarje 12.931 vozil/dan, na odseku Šmarje-Dragonja pa 8.494.

84 - Kolikšen je PLDP na obstoječi HC Bertoki-Koper? (10)

Stališče:

Leta 2005 je bilo na HC Bertoki-Koper 47.599 vozil/dan.

85 - Kolikšen je PLDP preko mejnih prehodov Sečovlje in Dragonja po zadnjih podatkih? (10)

Stališče:

Leta 2005 je bilo na mejnem prehodu Sečovlje 4.486 vozil/dan, na mejnem prehodu Dragonja pa 6.232 vozil/dan.

2.8 Ekonomski vidik

86 - Kdaj (katerega leta) bi bila po projekcijah stroke o razvoju prometa HC Šmarje-Dragonja ekonomsko upravičena? (10)

Stališče:

Po dosedanjih projekcijah celotna trasa Koper-Dragonja do konca planskega obdobja tj. do leta 2038 ni ekonomsko upravičena. Verjetno tudi odsek Šmarje-Dragonja ne. Na osnovi dosedanjih analiz ocenjujemo, da bo ekonomsko upravičena le obvoznica Kopra.

87 - Koliko bo stal odsek HC Šmarje-Dragonja? (10)

Stališče:

Za predlagano varianto V1, je izdelana ocena investicije za celotno traso, ki znaša: 66,28 mrd SIT, oziroma 276,6 mio EUR (z DDV)

2.9 Vplivi na okolje

88 - Pri širitvi obstoječe ceste preko Šmarskega sedla so zgradili samo tretji pas, nič pa se ni naredilo za ljudi, ki ob trasi živijo (pločniki, protihrupne ograje, odbojne ograje, avtobusna čakalnica...), zato ne zaupajo nikomur več; (8)

Stališče:

Glavna cesta preko Šmarskega sedla ni predmet postopka priprave DLN za HC Koper – Dragonja, ker poteka izven območja načrtovane trase hitre ceste. Izgradnja pločnikov in avtobusnih postajališč je v pristojnosti lokalne skupnosti, v kolikor je izgradnja teh objektov upravičena. Ugotavljanje upravičenosti ter postavitve protihrupnih ograj in ostalih ureditev v sklopu državne ceste pa v pristojnosti upravljavca te ceste, oz. Direkcije RS za ceste.

89 - okoljski problemi bodo manjši, če ne bo hitre ceste, in bi bila štiripasovnica projektirana za nižje računske hitrosti; (31)

Stališče:

Namen hitre ceste ni zgolj razširitev cestnega omrežja, pač pa predvsem preprečitev mešanja lokalnega in tranzitnega prometa. Zgolj razširitev ceste v štiripasovnico bi ohranjala nivojska križišča, zaradi česar bi bilo vključevanje lokalnega prometa na glavno cesto še vedno oteženo, kar predstavlja negativni vpliv na bivalno okolje.

Ureditev ceste kategorije hitra cesta pomeni tudi omejitev vzponov in spustov (poleg drugih tehničnih elementov je opredeljen maksimalni vzdolžni sklon nivelete), kar omogoča pretočnejši promet, manjšo porabo goriva, cesta je krajša, promet na krajši razdalji obremenjuje okolje, manjše so hrupne obremenitve. To dokazuje tudi izračun hrupne obremenjenosti za predpisano računsko obdobje 20-let, po katerem bi bilo v primeru izgradnje hitre ceste manj objektov preobremenjenih s hrupom, kakor v primeru, da se ohrani obstoječe stanje.

Računska hitrost je določena ob upoštevanju pravilnika o projektiranju cest. Nižja računsko hitrost sicer omogoča lažje projektiranje trase v okoljsko problematičnem okolju, hkrati pa se z izgradnjo zmogljive in energetske varčne ceste zagotovi bistveno manjše prometno onesnaževanje. Krajša pot in manjše izgube višin vplivajo na zmanjšanje porabe energentov in s tem na izpuste CO₂ v ozračje.

90 - Kako bo ograjena izvennivojska štiripasovnica (cestni hudournik) HC Šmarje-Dragonja vplivala na življenje lokalnega prebivalstva? (10)

Stališče:

Ograjen koridor hitre ceste ne predstavlja le ovire v prostoru, pač pa tudi večjo varnost za bližnje prebivalce. Prehajanje ceste je omogočeno z nadvozi občinskih in lokalnih cest, ter na območju priključkov, za pešce je možno ustrezno preurediti prepuste, v skladu z zakonodajo je potrebno vzpostaviti vse prekinjene dostope do parcel, po potrebi in v skladu z dogovori prizadetih prebivalcev je možno določiti druge ali dodatne lokacije za prehajanje ceste.

Vizualno ograja v prostoru ni zaznavna kot ovira, cesta je več ali manj dvodimenzionalni

objekt, ki, če se upošteva obstoječe smeri prostora, ne bo onemogočal posameznih vedut in pogledov.

Dejstvo, da bodo vsa križanja izvedena izvenivojsko, pa pomeni, da bo gibanje lokalnega prebivalstva lažje in varnejše, saj bodo lahko tudi v času turističnih konic nemoteno prečkali cesto, se vključevali v promet in prihajali do zelenega cilja.

2.9.1 Narava

91 - Katera zakonodaja Slovenije in EU o varstvu narave in zaščiti živalskih in rastlinskih vrst je upoštevana pri načrtovanju in sprejemanju odločitev glede gradnje HC Koper-Šmarje-Dragonja? (10)

Stališče:

Zakonska izhodišča:

- Zakon o varstvu okolja /ZVO-1-UPB1/ (Ur.l. RS, št. 39/2006)
- Zakon o ohranjanju narave (Ur.l. RS, št. 56/99, 31/00, 119/02, 41/04-ZVO1, 96/04-UPB)
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o biološki raznovrstnosti (Ur.l. RS, št. 30/95)
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o varstvu prosto živečega evropskega rastlinstva in živalstva ter njenih naravnih življenjskih prostorov – Bernska konvencija (Ur.l. RS, št. 55/99)
- Uredba o habitatnih tipih (Ur.l. RS, št. 112/03)
- Uredba o zavarovanih prosto živečih živalskih vrstah (Ur.l. RS, št. 46/04, 109/04, 85/05)
- Uredba o zavarovanih prosto živečih rastlinskih vrstah (Ur.l. RS, št. 46/04, 110/04)
- Pravilnik o uvrstitvi ogroženih rastlinskih in živalskih vrst v rdeči seznam (Uradni list RS, št. 82/02)
- Zakon o naravnem rezervatu Škocjanski zatok (Ur.l. RS, št. 20/98)
- Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Ur.l. RS, št. 49/04, 110/04)
- Odlok o razglasitvi posameznih naravnih spomenikov in spomenikov oblikovane narave v občini Piran (Primorske novice, Uradne objave št. 5/90)
- Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Ur.l. RS, št. 111/04)
- Uredba o zvrsteh naravnih vrednot (Ur.l. RS, št. 52/02, 67/03)
- Uredba o ekološko pomembnih območjih (Ur.l. RS, št. 48/04).
- Uredba o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Uradni list RS, št. 16/95, 28/95 in 35/01)
- Pravilnik o presoji sprejemljivosti planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06)
- Pravilnik o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02)
- Pravilnik o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 3/03, 50/04, 41/04 ZVO-1)
- Pravilnik o določitvi odsekov površinskih voda, pomembnih za življenje sladkovodnih vrst rib (Uradni list RS, št. 28/05)
- Pravilnik o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06)

92 - Kateri subjekti s tega področja sodelujejo pri tem? (10)

Stališče:

- 1 – Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za okolje
- 2 – Zavod RS za varstvo narave
- 3 – Agencija RS za okolje

93 - Katere ogrožene živalske in rastlinske vrste so bile do sedaj evidentirane? (10)

Stališče:

Ogrožene rastlinske vrste se pojavljajo predvsem v sklopih habitatnih tipov (HT), ki so navedeni na seznamu Uredbe o HT (Ur.l. RS, št. 112/03). Prednostne HT in naravovarstveno najvišje vrednotene HT na območju predstavljajo predvsem HT na območju Škocjanskega zatoka ter obrežna vegetacija ob vodotokih (Dragonja, Drnica idr.). Med naravovarstveno vrednejše HT sodijo še sami vodotoki in njihovi bregovi. Na širšem območju, predvsem na ekstenzivno obdelanih travnatih pobočjih gričev se pojavlja tudi prednostni HT srednjeevropska zmerno suha travišča (HT 34.322(*)), ki predstavljajo potencialna rastišča za številne ogrožene vrste kukavičevk (Orchideaceae). Vsi navedeni HT so na seznamu Uredbe o HT (Ur.l. RS, št. 112/03) uvrščeni med tiste, ki se prednostno, glede na druge HT, ohranjajo v ugodnem stanju.

V poročilu smo se omejili na skupine živali, katerih predstavniki so najpogosteje žrtve izgradnje in obratovanja cest (sesalci, dvoživke, plazilci, ptiči, vodni organizmi), neposredno zaradi povozov ali naletov na cestišče in/ali zaradi fragmentacije oz. poseganja v njihove habitate.

Na širšem območju DLN živi več vrst sesalcev iz rodu rovk, netopirjev, zajcev, glodalcev, zveri in sodoprstih kopitarjev. V nadaljevanju naštevamo tiste, ki so redke ali ogrožene. Tu so potencialno pojavljata redke vrste poljska in etruščanska rovka (*Crocidura leucodon* in *Sunchus etruscus*) in pritlikava miš (*Micromys minutus*), razen teh pa še ranljivi vrsti dimasta miš (*Apodemus agrarius*) in močvirska rovka (*Neomys anomalus*) ter beloprsi jež. Območje je tudi potencialen habitat podleska (*Muscardinus avellanarius*), dihurja (*Mustela putorius*) šakala (*Canis aureus*) in divje mačke (*Felis silvestris*). Med drugimi vrstami sesalcev sta za to območje pomembna še mali podkovnjak (*Rhinolophus hipposideros*) in navadni netopir (*Myotis myotis*).

V neposredni bližini oziroma na samem robu območja plana sta dve, z vidika ptic pomembni območji. Prvo tako območje je Natura 2000 območje Škocjanski zatok, s kvalifikacijskimi vrstami: beločeli deževnik (*Charadrius alexandrinus*), čapljica (*Ixobrychus minutus*), rakar (*Acrocephalus arundinaceus*) in srpična trstnica (*Acrocephalus scirpaceus*). Od ostalih pomembnih gnezdilcev se tam pojavljajo še svilnica (*Cettia cetti*), brškinka (*Cisticola juincides*), liska (*Fulica atra*), zelenonoga tukalica (*Gallinula chloropus*) in mali ponirek (*Tachybaptus ruficollis*). Območje je pomembno tudi kot prezimovališče za pobrežnike, race, gosi, ipd.

Drugo, za ptiče pomembno območje predstavlja povodje Dragonje, ki je od trase nekoliko bolj oddaljeno. Tam se med drugimi vrstami pojavljajo vodomec (*Alcedo atthis*), slavec (*Luscinia megarhynchos*), skobec (*Accipiter nissus*), kragulj (*Accipiter gentilis*), veliki skovik (*Otis scops*). V dolini Dragonje so biotopi, ki so pomembni tudi za številne druge vrste ptic.

V nadaljevanju navajamo ogrožene vrste dvoživk in plazilcev.

DVOŽIVKE: V obravnavanem območju se najpogosteje pojavlja hribski urh (*Bombina variegata*), veliki pupek (*Triturus carnifex*), navadna krastača (*Bufo bufo*) in rosnica (*Rana dalmatina*). **PLAZILCI:** V obravnavanem območju in njegovi neposredni bližini živijo kobranka (*Natrix tessallata*), progasti gož (*Elaphe quatuorlineata*), primorska kuščarica (*Podarcis sicula*), nabrežna kuščarica (*Lacerta melisellensis fiumana*) in drugi.

V vodotokih na območju DLN se pojavljajo naslednje ogrožene vrste rib: grba (*Barbus plebejus*) in jegulja (*Anguilla anguilla*) ter rak primorski koščak (*Austropotamobius pallipes*).

2.9.2 Hrup

94 - Naša hiša-kmetija (Dragonja 35, zaselek Pesjanci) leži zraven obstoječe ceste. Že leta in leta smo na udaru prometa v poletnih konicah, hrupa, smeti, nevarnosti nesreč, ki jih je bilo v naši bližini že veliko, pa tudi raznovrstnih problemov. Večkrat smo ponižno prosili le za protihrupno zaščito, naše vloge pa so se izgubljale in tako do danes ni bilo narejenega praktično ničesar. Smatram, da smo eni od večjih prizadetih prebivalcev kakor tudi naši sosedji in bi nam ta cesta ali pa vsaka posodobitev te ceste ogrozila celotno hišo in pretežni del kmetije (5)

Stališče:

Območje zaselka Pesjanci (Dragonja 34 – 39) leži na območju doline Drnice tik ob obstoječi glavni cesti G1-11/1062 Šmarje – Dragonja. Objekti so s hrupom cestnega prometa preobremenjeni že v obstoječem stanju, obremenitev s hrupom pa je povečana predvsem v obdobju poletne turistične sezone.

Po idejni zasnovi hitre ceste se objekti Dragonja 35, 36 in 37 s pripadajočimi gospodarskimi objekti rušijo. V primeru, če bo v okviru idejnega projekta trasa ceste premaknjena in bodo objekti ohranjeni, bo za zaščito bivalnega okolja potrebno izvesti ustrezno aktivno protihrupno zaščito (postavitev protihrupnih ograj ali nasipov), po potrebi pa tudi dodatno pasivno zaščito (sanacija zvočne izolirnosti oken). Obseg potrebnih protihrupnih ukrepov bo potrebno vključiti v državni prostorski načrt kot obvezo investitorja ceste.

95 - Kakšni bodo nivoji hrupa v dolini Drnice, če bodo vozila upoštevala predpisano omejitev hitrosti (kolikšna bo omejitev?) in kakšni bodo nivoji hrupa, če bodo vozila prekoračila predpisano hitrost za 30 oz. 50% ? (10)

Stališče:

V okviru Okoljskega poročila je bila izdelana le preliminarna ocena obremenitve s hrupom na podlagi ocenjenih prometnih podatkov za 20-letno plansko obdobje v letu 2024. Pri izračunu obremenitve s hrupom je upoštevan potek prometnice v prostoru, ocenjena prometna obremenitev in predpisana hitrost vožnje (100 km/h) ter obstoječa pozidava. Upoštevano je tudi bilo, da bo hitra cesta preplaščena z absorpcijsko podlago (tihim asfalt).

V primeru prekoračenja dovoljene hitrosti za 30% (na 130 km/h) glede na dovoljeno se emisija hrupa iz HC poveča za približno 2 dB(A).

- 96 - Pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja se mora upoštevati, da bo cesta šla tik mimo obstoječih hiš. Na teh odsekih se mora postaviti protihrupna ograja. (27)
- 97 - zagotoviti je potrebno ustrezno protihrupno zaščito naselja Grbci (Občina Izola, župan)
- 98 - na območju zaselka Pesjanci je potrebno urediti protihrupno zaščito in zasaditev z ustrezno vegetacijo (nizko rastoče vrste in zimzelene plezalke) (7);

Stališče:

Površine ob izbrani varianti hitre ceste so v obstoječem stanju s hrupom obremenjene predvsem na območju navezav na obstoječe cestno omrežje v Bertokih in Kopru ter na območju prečkanj pomembnejših obstoječih cest. V osrednjem delu poteka trasa hitre ceste pretežno po nepozidanih območjih, ki so v obstoječem stanju s hrupom malo obremenjena. V okviru Okoljskega poročila je bila izdelana preliminarna ocena obremenitve s hrupom na podlagi ocenjenih prometnih podatkov za 20-letno plansko obdobje v letu 2024. Obremenitev s hrupom se bo na območjih v neposredni bližini hitre ceste povečala; po preliminarni oceni bo pri izbrani varianti preobremenjeno skupno 56 stanovanjskih objektov. Največ preobremenjenih objektov bo ob obstoječi AC A1/0237 na območju Bertokov in Kopa, medtem ko bo obremenitev s hrupom južno od predora Škocjan majhna, ker je to območje manj poseljeno. Na teh območjih bodo s hrupom preobremenjeni le posamezni objekti pretežno razpršene gradnje (Šalara, Grintovec, Pesjanci, Dragonja).

Za zaščito vseh s hrupom preobremenjenih območij in stanovanjskih objektov je skladno z Zakonom o varstvu okolja investitor novogradnje dolžan izvesti protihrupne zaščitne ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru z uporabo absorpcijske obrabne plasti vozišča in absorpcijsko oblogo predora Škocjan, zmanjšanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov ter sanacijo fasadnih elementov objektov, kjer zaščita zunanjega okolja ni možna. Obseg potrebnih protihrupnih ukrepov bo potrebno za izbrano varianto HC določiti v fazi izdelave idejnega projekta, ukrepe pa vključiti v državni prostorski načrt kot obvezo investitorja ceste. V tej fazi bodo ocenjene tudi možne dodatne rušitve najbolj izpostavljenih stanovanjskih objektov, obravnava le-teh pa bo izdelana ločeno posebej za vsaj izpostavljen objekt.

2.9.3 Vodni viri

- 99 - opozarjajo, da so tu vodni viri za namakanje kmetijskih površin, ki jih je potrebno ohraniti, oz. zagotoviti nemoteno oskrbo kmetijskih površin z vodo; (24)
- 100 - OP je potrebno dopolniti s podatki o izviri; (21)
- 101 - ta poseg bi uničil več vodnih virov, ki so naše edino sredstvo za zalivanje poleti in tudi razlog, da se v sedanjih časih sploh še ukvarjamo s tem (5)
- 102 - Menimo, da je okoljsko poročilo in ocena vpliva trase na okolje in prostor pomanjkljivo, da ga je potrebno dopolniti in sicer: V poglavju površinske vode niso upoštevani vsi vodni izviri, ki ležijo na predvideni trasi HC in napajajo reko Drnico, so pa predvsem pomembni v sezonskih mesecih junij, julij, avgust in september za namakanje polj v dolini ter po hribih. (13)
- 103 - v okoljskem poročilu v poglavju Površinske vode niso navedeni in obravnavani obstoječi vodni izviri, s katerimi se Drnica napaja v poletnih mesecih in jih HC uniči (7);

Stališče:

Izhodiščna baza podatkov so poleg idejnih zasnov variant v merilu M 1: 5.000 tudi republiški sezname, registri in podatki, glede na značilnosti obravnavanega posega in prostora pa tudi detajlnejši podatki.

Osnovni namen primerjalne študije in okoljskega poročila je, na podlagi vnaprej opredeljenih kriterijev in meril vrednotiti in izbrati najustreznejšo varianto nove prometnice, ki bi v največji možni meri ustrezala vnaprej zastavljenim kriterijem. V skladu z zakonskimi predpisi (ZVO, ZureP-1, ZPNačrt), priporočili (RS, MOP, ARSO in Direktorat za prostor) in ustaljeno strokovno prakso so, poleg idejnih zasnov variant v merilu M 1: 5.000, izhodiščna baza podatkov republiški sezname registri in podatki, glede na značilnosti obravnavanega posega in značilnosti prostora pa so posamezni podatki tudi detajlnejši (kartiranje habitatov in habitatnih tipov, detajlni pregledi vseh območij varovanja narave, varovanih območij in spomenikov kulturne dediščine, pedološka analiza tal, druga dejanska stanja na terenu). V skladu z republiškim registrom na obravnavanem območju ni registriranih vodnih virov, ki ustrezajo kriterijem za uvrstitev vodnih virov v republiški register.

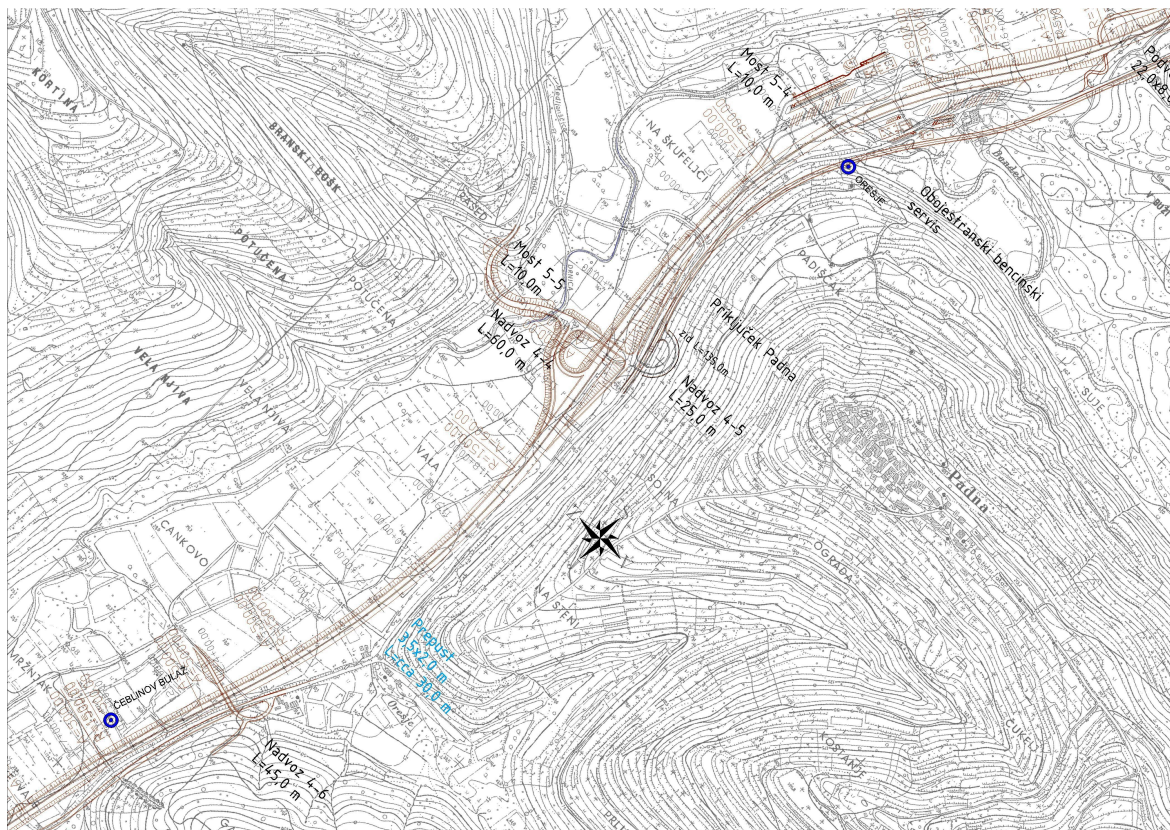
V poročilu pri obravnavi so obravnavani vsi registrirani vodotoki iz republiškega omrežja, pri samih rešitvah pa so že oz. v detajlih še bodo (v fazi idejnega projekta, ko se izdelava tudi geodetski posnetek) tudi za vsečasne vodotoke in hudournike izdelane ustrezne rešitve s propusti, tako da se na obstoječ vodni režim ne vpliva.

Glede na podane pripombe tekom javne razgrnitve najustreznejše variantne rešitve za HC na odseku Koper – Dragonja, okoljskega poročila in revizije okoljskega poročila smo podatke preverili še pri izpostavi ARSO v Kopru ter na terenu. Glede na podatke ARSO Urad za upravljanje z vodami, Sektor za vodno območje Jadranskega morja, Oddelek povodja jadranskih rek z morjem – Koper sta na območju dela C dva registrirana vodna vira lokalnega pomena in sicer vodni vir Orešje pri km 10.950 predlagane variante in vodni vir Čebelinov Bulaž pri km 12.600, od tega je le vodni vir Orešje delno pomemben za napajanje Drnice.

Na terenu in s pregledne karte v M 1: 5.000 je bilo evidentiranih še več manjših virov in lokalnih vodnjakov (7), ki pa so pomembni individualno, za samo napajanje Drnice pa ne.

Predvidena trasa HC in druge z njo povezane ureditve nobenega od teh vodnih virov ne tangira. V neposredni bližini zajetja Orešje je res predvidena deviacija glavne ceste, ki jo bo v nadaljnjih fazah priprave projekta ceste potrebno optimizirati v smislu ohranjanja vodnega vira. Z izjemo Čebelinovega Bulaža vsi vodnjaki in vodni izviri ležijo nad cesto (vzhodno od trase), tako da sama izvedba ceste ne bo vplivala na njih. Predvidena hitra cesta poleg tega v delu C poteka na nasipu, kar pomeni, da posegi v teren niso predvideni in tako tudi zaradi kakšnih prekinitev podzemnih žil ne bo prišlo.

Okoljsko poročilo bo dopolnjeno z navedenimi podatki, kjer bo v sklopu poglavja omilitvenih ukrepov opredeljeno, da je potrebno za vsak dodatni vodni izvir ali vodnjak, ki bo evidentiran ob izdelavi geodetskega posnetka in bi ga ureditve v zvezi s HC tangirale, predvideti ustrezno projektno rešitev za ohranitev in funkcioniranje teh vodnih virov. V smislu ohranjanja vseh vodnih virov pa bodo usmeritve dodane tudi v zaključno poglavje k izbrani varianti, v poglavje "Priporočila in predlogi za optimizacijo izbrane variante".



104 - bencinski servis bo uničil in vodne vire (tu so trije izviri); (4)

Stališče:

Predviden BS je umeščen v prostor pod izvirov Orešje in ga ne tangira, v neposredni bližini izvira pa je predvidena deviacija obstoječe glavne ceste, ki jo bo v nadaljnjih fazah priprave projekta ceste potrebno optimizirati v smislu ohranjanja vodnega vira. Pripomba bo v tem smislu upoštevana in dodana v zaključno poglavje k izbrani varianti v poglavje "Priporočila in predlogi za optimizacijo izbrane variante".

Ne glede na navedeno bosta, ob upoštevanju drugih pridobljenih pripomb, obseg in lokacija bencinskega servisa ponovno preverjeni, sam bencinski servis pa ne vpliva na izbor variante.

105 - Pri Čeblinu (km 12,600) je najvažnejši stalni izvir vode, zato ga je potrebno zaščititi in urediti dostop do izvira, ker je kot javno dobro v primerih velikih suš in požarov edini resen vir vode za celo območje (27).

Stališče:

Vodni vir Čeblinov Bulaž pri km 12.600, je kot lokalni vodni vir registriran pri ARSO Urad za upravljanje z vodami, Sektor za vodno območje Jadranskega morja, Oddelek povodja jadranskih rek z morjem – Koper. Ureditve v zvezi z izgradnjo HC vodnega vira ne tangirajo, upoštevana pa bo pripomba, da se uredi dostop do njega, če ga ureditve HC prekinjajo.

106 - premestiti je potrebno reko Drnico (20);

Stališče:

Daljša regulacija, oziroma prestavitev struge Drnice, predstavljajo dodatne vplive na okolje, tako z vidika varovanja kmetijskih zemljišč, varovanja vodotokov in dodatnega poseganja v poplavno območje, večji bi bili vplivi na kompleks kulturne krajine kot tudi na vidne kakovosti prostora. Z vidika vplivov na okolje bi s predlaganim posegom povzročili mnogo večje vplive, kot bi se jim glede na predlagan potek variante izognili in zamik s tega vidika ne bi predstavljal optimizacije, pač pa njeno nasprotje.

2.9.4 Poplavna območja

107 - zanima ga, ali bo nova trasa višje ali nižje od obstoječe ceste in ali so bile upoštewane možnosti poplave, urediti je potrebno propuste; (pojasnilo: pripomba se nanaša na del C) (28)

Stališče:

V fazi izdelave študije variant ni bil izdelan geodetski posnetek na podlagi katerega bi bilo mogoče evidentirati obstoječe vodnogospodarske ureditve. Vsi prepusti pod obstoječo cesto bodo evidentirani in usklajeni z vodnogospodarskimi ureditvami hitre ceste v nadaljnjih fazah projektiranja.

108 - Na območju Orešja so veliki hudourniški dotoki vode, tako da je področje večkrat poplavljen. Zato je potrebni v bližini obstoječe Čistilne naprave dodati še najmanj en večji prepust (27)

Stališče:

V fazi izdelave študije variant ni bil izdelan geodetski posnetek na podlagi katerega bi bilo mogoče evidentirati obstoječe vodnogospodarske ureditve. Vsi prepusti pod obstoječo cesto bodo evidentirani in usklajeni z vodnogospodarskimi ureditvami hitre ceste v nadaljnjih fazah projektiranja.

2.9.5 Kmetijska zemljišča

109 - koliko stran od ceste lahko v skladu s predpisi prideluje zelenjavo za trg; (6)

Stališče:

Predpisov, ki bi omejevali pridelavo zelenjave za trg v ustaljenih pridelovalnih postopkih (integrirana pridelava zelenjave) in bi pogojevali oddaljenost zemljišča od avto oz hitre ceste ni. Obstajajo le omejitve pri ekološki pridelavi zelenjave.

110 - želi informacijo, koliko kmetijskih površin je zasedenih v posameznih variantah, predvsem na odseku med Bertoki in Šalarno (12);

Stališče:

Potek variant HC Koper – Dragonja (cel odsek) po posamezni rabi prostora v m:

raba prostora	Variantna rešitev						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
nj (1100) – njive	2464	2592	2643	2056	2430	2558	2609
tr-temp (1130) – začasni travniki	1006	984	1153	1276	1265	1243	1413
vg (1211) – vinograd	1769	1664	1983	1721	2120	2014	2333
int. sad (1221) - intenzivni sadovnjak	502	477	477	605	502	477	477
eks. sad (1222)- ekstenzivni nasad	112	112	112	112	112	112	112
oljke (1230) – oljčni nasadi	130	208	226	234	186	265	283
tr (1300) – trajni travniki in pašniki	1532	1153	1650	1171	1342	964	1460
zarašč. (1410) – površine v zaraščanju	449	485	576	737	533	570	661
grmič. (1500) – drevesa in grmičevje	1341	1130	1155	911	1199	988	1013
gozd (2000)	2668	2521	2013	3551	2668	2521	2013
urbano (3000)	3395	3520	3340	2647	2732	2857	2677
vode (7000)	16	16	20	13	31	31	35

Potek variant HC Koper – Dragonja (del A) po posamezni rabi prostora v m:

raba prostora v delu A	Variantna rešitev		
	V1, V2, V3	V4	V5, V6, V7
nj (1100) – njive	391	1082	1116
tr-temp (1130) – začasni travniki	608	578	318
vg (1211) – vinograd	696	700	350
int. sad (1221) - intenzivni sadovnjak	38	0	0
eks. sad (1222)- ekstenzivni nasad	0	0	0
oljke (1230) – oljčni nasadi	71	71	15
tr (1300) – trajni travniki in pašniki	117	214	403
zarašč. (1410) – površine v zaraščanju	85	85	0
grmič. (1500) – drevesa in grmičevje	230	332	474
gozd (2000)	0	0	0
urbano (3000)	1605	1659	2322
vode (7000)	9	27	12

Obseg (dolžina) poteka variant po plansko opredeljenih kmetijskih zemljiščih v delu A in B (v m):

namenska raba	Variantna rešitev						
	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
1. območje kmetijskih zemljišč	4027	3923	4827	4306	4583	4479	5383
ostala kmetijska zemljišča	1574	1453	1763	825	1574	1453	1763
skupaj	5601	5376	6590	5131	6157	5932	7164

111 - Potek trase zmanjšuje obstoječe kmetijske površine 1. kategorije, ki so v glavnem ob vodi oz. z bližino trase HC se zmanjšuje kvaliteta zemljišča in na njih pridelanih poljščin. (13)

Stališče:

Predvidena izgradnja avtoceste v večji meri poteka po območjih najboljših kmetijskih zemljišč, vendar so kmetijska zemljišča znotraj območja različno kakovostna. Praviloma je njihova kvaliteta res večja v ravninskem delu trase HC. Kmetijstvo v večji meri prizadene fizična izguba zemljišč, medtem ko je vpliv onesnaženja zaradi prometa težje oceniti in je lahko ponekod ta vpliv zanemarljiv, drugje pa se pojavlja onesnaženje v večjem obsegu. Lokalne vetrne razmere pogojujejo velikost vpliva oziroma kje in v kakšnem obsegu se pojavlja onesnaženje v daljšem časovnem obdobju. Z opustitvijo osvinčenega bencina se je močno zmanjšalo onesnaženje s svincem zaradi dejavnosti prometa, ki je v preteklosti bil najbolj prepoznaven vir onesnaženja kmetijskih zemljišč.

112 - Izvozni in uvozni krak na priključku za Korte naj se izvede tako, da bo uničeno čim manj kmetijskih površin. Obstojajo tudi druge variante križišča (27)

Stališče:

Varianta priključka v obliki diamanta, kot je predvidena za priključek Padna, med vsemi vrstami priključkov zavzame najmanj površin.

2.9.6 Kulturna dediščina

113 - V poglavju kulturne dediščine ni navedenih in z tem ne ocenjenih obstoječih zaselkov Bandela, Pod Padna (Orešje) ter Pesjanci. V oceni niso nikjer navedeni kot naselbinska dediščina tako, kot so vasi nad dolino Drnice in sicer; Padna, Nova vas in Sveti Peter. Zato mislimo, da je predstavljena ocena pomanjkljiva in zavajajoča (13);

114 - v okoljskem poročilu v poglavju Kulturna dediščina kot naselbinska dediščina (N) niso upoštevani in obravnavani zaselki Bandel, Podpadna (pri Idili) in Pesjanci (7);

115 - v OP ni obravnavana naselbinska dediščina Pesjanci in Orešje (21);

Stališče:

Podatke o objektih in območjih kulturne dediščine je na podlagi registra kulturne dediščine posredoval Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Piran skupaj s kulturnovarstvenimi smernicami, ki jih je potrebno upoštevati pri izboru variante, natančnejši umestitvi trase v prostor in projektiranju hitre ceste. V predstavljeni dokumentaciji (Študija variant s predlogom najustreznejše variante, Okoljsko poročilo) so upoštevani vsi prejeti podatki o območjih in spomenikih kulturne dediščine, kot tudi kulturnovarstvene smernice k obravnavanem posegu, poleg tega je od Ministrstva za kulturo pridobljeno pozitivno mnenje k Okoljskemu poročilu (s poudarkom na obravnavi kulturne dediščine). Naselja Bandel, Podpadna (Orešje) in Pesjanci ležijo na območju Kulturne krajine, območje Padna – Nova vas – Sv. Peter, a sami zaselki niso naselbinska dediščina (N).

2.9.7 Bivalne kakovosti

116 - imeli bodo nenormalne pogoje za življenje (pojasnilo: pripomba se nanaša na del C) (20);

Stališče:

V obstoječem stanju je veliko objektov s hrupom preobremenjenih, hrupne obremenitve so še večje ob možnih zastojih, zaradi stalnega speljevanja in ustavljanja, nevarno je vključevanje v promet na obstoječo glavno cesto. Menimo, da se bo z izgradnjo hitre ceste stanje vzdolž obstoječe glavne ceste izrazito izboljšalo. Nova prometnica bo od obstoječih objektov v delu C bolj oddaljena kot obstoječa glavna cesta, hkrati bodo urejene tudi vse potrebne protihrupne ureditve, urejena prečkanja hitre ceste in dostopi do kmetijskih površin. Prebivalci ob cesti se bodo mnogo lažje vključevali v promet na obstoječo glavno cesto, kjer bo potekal le še lokalni promet.

117 - Trasa V1 ga (na območju priključka Šalara) osebno prizadene, ker poteka preblizu hiš, pripeljala bo promet, ki bo tu stal ure in ure (v primeru fazne gradnje, ko se bo promet v priključku Šalara s hitre ceste priključeval na obstoječo Šmarsko cesto); (23)

Stališče:

Posebnih zastojev na tem mestu naj ne bi bilo, saj bo prehod s hitre ceste na obstoječo Šmarsko cesto potekal kot glavna smer in brez semaforiziranih križišč.

118 - Predstavljen potek trase gre na posameznih delih predvsem na delu skozi zaselek Pesjanci (11,5 km), po obstoječih oz. blizu stanovanjskih hiš, tako da bo te objekte potrebno rušiti, kar se tu živeči krajani ne strinjamo. (13)

Stališče:

Po potrditvi izbrane variante se bo pristopilo k detajlnejšemu projektiranju (idejni projekt), kjer se bo skušalo traso optimizirati v smislu, da se ohrani čim večje število stanovanjskih objektov.

119 - Nesprejemljivo je življenje ob tako predvideni trasi HC in njenih pomožnih objektih – mostovih. (13)

Stališče:

Po potrditvi izbrane variante se bo pristopilo k detajlnejšemu projektiranju (idejni projekt), ko se izdelata tudi presoja vplivov na okolje. V tej fazi se opredeli vse zakonsko predpisane omilitvene in priporočljive ukrepe, ki se jih vključi v projekt in v državni lokacijski načrt kot obvezo investitorja ceste. Za zaščito vseh s hrupom preobremenjenih območij in stanovanjskih objektov je skladno z Zakonom o varstvu okolja investitor novogradnje dolžan izvesti protihrupne zaščitne ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru z uporabo absorpcijske obrabne plasti vozišča in absorpcijsko oblogo predora Škocjan, zmanjšanje razširjanja hrupa v okolje z izvedbo protihrupnih ograj in nasipov ter sanacijo fasadnih elementov objektov, kjer zaščita zunanjega okolja ni možna. V tej fazi bodo ocenjene tudi možne dodatne rušitve najbolj izpostavljenih stanovanjskih objektov, obravnava le-teh pa bo izdelana ločeno posebej za vsaj izpostavljen objekt.

Glede na zatečeno stanje vzdolž obstoječe glavne ceste pa se z vidika vplivov na okolje ob ureditvi nove hitre ceste pričakuje splošno izboljšanje stanja.

120 - koliko bo cesta oddaljena od hiše (20);

Stališče:

Dragonja 38 – od osi ceste 28 m, od roba HC 11 m, od roba deviacije glavne ceste 1,6 m, nadvoz od hiše 80 m;
Dragonja 39 – enaka situacija, hiša poleg tega v pentlji;
Dragonja 34 – 53 m od osi HC

2.9.8 Vplivi na krajino

121 - bencinski servis bo uničil razgledno točko pod Padno (4)

Stališče:

Obseg in lokacija bencinskega servisa bosta natančneje preverjeni v nadaljnji fazi priprave strokovnih podlag za izbrano varianto, sam bencinski servis pa ne vpliva na izbor variante.

PRAVNI POSTOPKI

122 - Iz variante predloga za HC Koper-Dragonja je na območju Dragonje razvidno, da trasa HC poteka preko zemljišča parcele št. 1954, 2169, 1956/1 in 1958/1. Po predlogu poteka HC tik ob stanovanjski hiši, kjer stanujemo. Trenutno poteka promet na cesti G1 proti MPP ob levi strani hiše, po predlogu za gradnjo HC, pa bo promet potekal še na drugi strani hiše preko dvorišča hiše. Takšen predlog za izgradnjo ceste je za nas nesprejemljiv, saj bo uničen življenjski prostor pred stanovanjsko hišo, pogoji bivanja pa bodo postali nevzdržni. Prav tako bo vrednost stanovanjske hiše izničena, saj bo hiša po zgraditvi HC preko dvorišča hiše brez vsake vrednosti. Edina sprejemljiva rešitev z naše strani je ta, da nam investitor zagotovi primerno nadomestno hišo z zemljiščem oziroma da odkupi celotno lastniško zemljišče. (19)

Stališče:

Vplivi na bivalne kakovosti in s tem povezani ukrepi (omilitveni ukrepi, odkupi in rušitve) bodo natančneje določeni v Presoji vplivov na okolje, ki se bo izdelala na podlagi detajlnih projektnih rešitev za izbrano varianto.

Vse aktivnosti v zvezi s pridobitvijo nepremičnin in odkupi zemljišč se lahko pričnejo šele na podlagi sprejete Uredbe o DPN. Sprejeta Uredba je tista pravna podlaga, ki omogoča, da se pričnejo izvajati premoženjsko-pravne aktivnosti v okviru priprav na gradnjo. Brez pridobljenih zemljišč in drugih nepremičnin ni možno pridobiti dovoljenja za gradnjo.

Možnosti, ki se ponudijo lastniku nepremičnine v času urejanja premoženjsko-pravnih zadev, sta dve, bodisi odškodnina ali pa nadomestna gradnja.

Lastnik, ki se mu odvzame določena nepremičnina, ima možnost namesto odškodnine zahtevati nadomestno zemljišče. Nadomestno kmetijsko zemljišče lahko oškodovanec kot kupec kupi sam, pri čemer mu investitor nudi pomoč pri pravni realizaciji kupoprodajne pogodbe. Po zakonu pa je nadomestna zemljišča zavezan zagotavljati tudi Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov, pri čemer pa so predmet menjave lahko le parcele, ki niso v postopku vračanja v naravi po zakonu o denacionalizaciji in tiste, kjer je zakupno razmerje poteklo ali da je možno doseči dogovor, da zakupno razmerje predčasno preneha.

Kriterij za zamenjavo zemljišč je menjalna vrednost odvzetega in v zamenjavo danega zemljišča. Pri določanju odškodnine za zemljišča se poleg drugih kriterijev upošteva tudi zaščitenost kmetije. V primeru, da bo lastnik želel nadomestna zemljišča, se bodo pri reševanju iskale možnosti nadomestitve le teh v naravi.

Nadomestna zemljišča bo investitor iskal preko svojega pogodbenega izvajalca del, ko bo imel podatke posameznih oškodovancev, saj jih ne sme pridobivati na zalogo. Za zemljišča, ki so last Republike Slovenije in v upravljanju Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov bo potrebno ugotoviti, da ni zadržkov za zamenjavo. Za druga kmetijska zemljišča se v primeru večjih potreb izvede objava v sredstvih javnega obveščanja, na podlagi katere lahko morebitni interesenti posredujejo ponudbe.

AVTORJI PRIPOMB

1. Ana Kočevar, Portorož
2. Božič Andrej
3. Damjan Gregorič
4. Denis Goja
5. družina Gregorič, Dragonja 35
6. Flavio Grižon
7. Fredi Mlakar, Dragonja 28
8. Igor Morgan
9. Ingrid Mahnič
10. Iniciativni odbor za varovanje zelene doline Drnice
11. Iztok Plahuta
12. Jožef Horvat
13. Krajski zaselka Pesjanci
14. Lovrečič Valerij
15. Mahnič
16. Marino Bažec
17. Markič Ivan
18. Mate Krmac
19. Međeši Rado in Dragica, Dragonja 44
20. Mlakar Marija
21. Mlakar
22. n.n. Knjiga pripomb, Koper, str.2
23. Nain Brdar
24. Občina Izola, Barbara Miklavc
25. Občina Izola, župan
26. Pino Klabjan
27. Prebivalci zaselka Orešje in vasi Padna
28. Pribac Andro
29. Renato Biloslavo
30. Slobodan Kos
31. Vladimir Drobnjak
32. Zdravko Vatovec
33. Zoran Thaler