



Številka: 35008-6/2019-2550-206
Datum: 17. 2. 2022

Zadeva: **Spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper**

STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV Z JAVNE RAZGRNITVE ŠTUDIJE VARIANT / PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE IN OKOLJSKEGA POROČILA V POSTOPKU PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA SPREMEMBE IN DOPOLNITVE DRŽAVNEGA LOKACIJSKEGA NAČRTA ZA DRUGI TIR ŽELEZNIŠKE PROGE NA ODSEKU DIVAČA-KOPER

Pobudnik: Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet

Investitor in naročnik: Ministrstvo za infrastrukturo Direkcija RS za infrastrukturo

Pripravljavec: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

Izdelovalec: URBIS d.o.o. Maribor

Datum: februar 2022

Gradivo, ki je bilo razgrnjeno v času javne razgrnitve:

- Študija variant/predinvesticijska zasnova za spremembe in dopolnitve DLN za II. tir železniške proge Divača-Koper (št. projekta: 2020/DPN-074, avgust 2021, izdelal Urbis d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: študija variant);
- Okoljsko poročilo za državni prostorski načrt za dvotirnost železniške proge Divača-Koper (št. projekta 1454-20-OP, maj 2021, izdelal Aquarius d.o.o.)
- ostale strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve študije variant
- povzetek za javnost.

Javna razgrnitev in javne obravnave:

Gradivo je bilo javno razgrnjeno od 13. oktobra 2021 do 12. novembra 2021:

- na Ministrstvu za okolje in prostor, Direktoratu za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 21, Ljubljana,
- v prostorih Občine Divača, Kolodvorska ulica 3/a, 6215 Divača,
- v prostorih Občine Hrpelje - Kozina, Hrpelje, Reška cesta 14, 6240 Kozina,
- v prostorih Mestne občine Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper,
- v prostorih Občine Sežana, Partizanska cesta 4, 6210 Sežana.

ter na spletnem portalu GOV.SI (<https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-okolje-in-prostor/javne-objave-ministrstva-za-okolje-in-prostor/>).

V sklopu javne razgrnitve so potekale javne obravnave:

- 8. novembra 2021, ob 16.00 uri, v sejni sobi Občine Sežana, Partizanska cesta 4, Sežana,
- 9. novembra 2021, ob 16.00 uri, v sejni dvorani Pretorske palače, Titov trg 3, Koper,
- 11. novembra 2021, ob 16.00 uri, v Vaškem domu, Klanec pri Kozini,
- 11. novembra 2021, ob 18.00 uri, v sejni sobi Občine Divača, Kolodvorska ulica 3/a, Divača.

Postopek v povezavi z javno razgrnitvijo:

V času javne razgrnitve in na javnih obravnavah so bile podane pripombe in predlogi na razgrnjeno gradivo. Pripombe in predlogi so bili podani v pisni obliki po pošti, po elektronski pošti ter ustno na javni obravnavi.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja ter Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet v skladu z Zakonom o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2, v nadaljnjem besedilu ZUPUDPP) preučita skupaj z investitorjem ter z izdelovalcem državnega prostorskega načrta in izdelovalci strokovnih podlag vse prispеле pripombe in predloge ter do njih zavzameta stališča.

Na podlagi sprejetih oz. usklajenih stališč do pripomb in predlogov javnosti ter občin se v nadaljevanju idejne rešitve smiselno dopolnijo in upoštevajo pri izdelavi predloga državnega prostorskega načrta.

V gradivu uporabljene kratice:

- AC: avtocesta
- DGD: dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja
- DLN: državni lokacijski načrt (veljavni DLN za II. tir)
- DPN: državni prostorski načrt (spremembe in dopolnitve DLN za II.tir)
- DRSI: Direkcija RS za infrastrukturo
- GD: gradbeno dovoljenje
- OP: okoljsko poročilo
- PGD: projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja
- PVO: poročilo o vplivih na okolje
- PZI: projekt za izvedbo
- ŠV/PIZ: študija variant/predinvesticijska zasnova
- VDJK: vzdrževalna dela v javno korist
- ZUreP-2: Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17 in 199/21 – ZUreP-3)
- ZON: Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 - uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18, 82/20 in 3/22 – ZDeb)
- ZVO: Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE in 158/20)

Pripombe so podali:

- Pripomba 1, Jože Kržišnik
- Pripomba 2, Krajevna skupnost Črni Kal, Vaška skupnost Osp
- Pripomba 3, Krajevna skupnost Dekani smernice MOK (v prilogi)
- Pripomba 4, Krajevna skupnost Škofije
- Pripomba 5, Krajevna skupnost Bertoki
- Pripomba 6, KS Vrhpolje
- Pripomba 7, Sergij Andrejaš
- Pripomba 8, Anton Šajna
- Pripomba 9, Primož Turšič (Kraški vodovod Sežana) - ustno na javni obravnavi v občini Sežana
- Pripomba 10, Boris Budal (Gasilna služba Sežana) - ustno na javni obravnavi v občini Sežana
- Pripomba 11, Jana Purger (Bertoki) - ustno na javni obravnavi v mestni občini Koper
- Pripomba 12, Pavel Frank (Gabrovica) - ustno na javni obravnavi v mestni občini Koper
- Pripomba 13, Sergij Andrejaš - ustno na javni obravnavi v mestni občini Koper
- Pripomba 14, Janko Sever (predsednik KS Črni kal) - ustno na javni obravnavi v mestni občini Koper
- Pripomba 15, Tavčar Bojan (županova komisija za izgradnjo II. tira) - ustno na javni obravnavi v mestni občini Koper
- Pripomba 16, Matjaž Čokl (Škofije) - ustno na javni obravnavi v mestni občini Koper
- Pripomba 17, Jože Kržišnik (CI Griža) - ustno na javni obravnavi v mestni občini Koper
- Pripomba 18, Dalja Čeranič (KS Vrhpolje) - ustno na javni obravnavi v občini Hrpelje-Kozina
- Pripomba 19, Primož Pečar (KS Klanec) - ustno na javni obravnavi v občini Hrpelje-Kozina
- Pripomba 20, anonimno - ustno na javni obravnavi v občini Divača
- Pripomba 21, anonimno - ustno na javni obravnavi v občini Divača
- Pripomba 22, Anton Šajna - ustno na javni obravnavi v občini Divača
- Pripomba 23, Borut Lozej (Jamarsko društvo) - ustno na javni obravnavi v občini Divača
- Pripomba 24, Jamarsko društvo (pisno na Občino Divača)

1.1. v dokumentu, Elaborat načinov ravnanja z izkopanim materialom (št. P1-E-03), investitor Ministrstvo za infrastrukturo (MZI), Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI):

v strokovnih podlagah NE prikazuje dejanskega stanja glede LOKACIJ in KOLIČIN materiala za odlaganje. Zato napačno prikazuje Materialni tok izkopanega materiala (preglednica 9) ter pomanjkljivo rešuje ugotovitev in mnenje recenzentke elaborata (Eva Prošek Razpotnik, DRI d.o.o.), zapisano pod pripombo 2.

Takšna izhodišča so v nasprotju z zahtevami drugega in tretjega odstavka 2. člena, 10. člena in tretjega odstavka 60. člena Zakona o urejanju prostora, ZUreP-2, UL 61/17.

Razlaga: naročnik 2TDK d.o.o. je 25.08. 2021 oddal javno naročilo JN004199-2021-E1, Zagotovitev ustreznega odlagalnega prostora in predelava viškov materiala drugega tira železniške proge Divača-Koper, in 19. 10. 2021 podpisal pogodbo z izvajalcema Kolektor CPG d.o.o. - vodilni partner in VOC Ekologija d.o.o. - partner (kot podizvajalec je vključen še Salonit Anhovo Kamnolomi d.o.o.). Iz dokumenta ponudbe izvajalcev - Obrazec 1A: Seznam gospodarskih subjektov, ki nastopajo v ponudbi (priloga: p1), je razvidno, da bo:

- Kolektor CPG d.o.o. na lokaciji kamnolom LAŽE prevzel 93,45% ali 1.865.000 m³ materiala - od tega 1.207.000 m³ FLIŠA in 658.000 m³ APNENCA
- VOC Ekologija d.o.o. na lokaciji kamnolom GRIŽA pri Rižani prevzel 5,59% ali 110.000 m³ materiala
- Salonit Anhovo Kamnolomi d.o.o. na lokaciji kamnolom ČRNOTIČE prevzel 0,96% ali 19.500 m³ materiala - od tega 10.000 m³ FLIŠA in 9.500 m³ APNENCA (opomba: količine so povzete iz pogodbe in priloge oddanega JN.)

PREDLOG A: ker javno razgrnjeno gradivo ne izpolnjuje navedenih zahtev Zakona o urejanju prostora, ZUreP-2, UL 61/17, in gre za bistvene spremembe strokovnih izhodišč za obravnavo VSEH treh variant, investitorju MZI - DRSI predlagam, da strokovne podlage projekta (št. 200436/1) posodobi in uskladi z dejanskim stanjem glede LOKACIJ in KOLIČIN za odlaganje izkopanih materialov.

STALIŠČE K PRIPOMBI 1.1.A:

V okviru priprave strokovnih podlag za ŠV/PIZ in OP je bil izdelan Elaborat načinov ravnanja z izkopanim materialom (IRGO Consulting d.o.o., št. P1-E-03, februar 2021/april 2021), ki je bil pripravljen upoštevajoč med drugim tudi veljavni DLN kjer je v 38. členu med drugim tudi navedeno, da se kot rezervna lokacija za odlaganje odvečnega materiala dopusti tudi možnost odlaganja v kamnolomih in da se pred začetkom odlaganja izdelata ustrezna projektna dokumentacija in pridobijo vsa potrebna dovoljenja.

V navedenih strokovnih podlagah torej ne gre za nobene bistvene spremembe, strokovne podlage za fazo priprave DPN pa bodo glede na aktualno stanje v času priprave ustrezno posodobljene.

V tej zvezi: investitorja MZI - DRSI obveščam, da je naročnik 2TDK d.o.o. pri oddaji in podpisu pogodbe za javno naročilo JN004199-2021-E1 kršil Razpisno dokumentacijo (priloga: p2), v Poglavju 3: Razlogi za izključitev in pogoji za sodelovanje ponudnika, točka 3.2.3.3..

Namesto da bi dosledno sledil pogoju (v odebeljenem delu):

"Lokacija ponudnikovega kamnoloma ima zagotovljeno cestno povezavo do lokacije gradbišča, ki omogoča tovorni promet brez omejitev vožnje v svetlem delu dneva vsak delovnik (razen nedelje in praznikov). Cestna povezava mora potekati po javni cesti ali po zemljiščih, na katerih ima ponudnik pridobljeno stvarno pravico za izvajanje prevozov materiala iz in do kamnoloma [...]" (točka 3.2.3.3.),

in zahteval (odebeljeno)

"DOKAZILO: Izpolnjen obrazec Izjava ponudnika o kamnolomu, prikaz poti na zemljevidu od lokacije gradbišča GR-05 in GR-14 do lokacije kamnoloma in ESPD obrazec- oddelek a: Skupna navedba za vse pogoje za sodelovanje. V primeru, da del poti poteka po zasebnem

zemljišču, je obvezna priloga tudi izpis iz Zemljiške knjige, iz katerega je razvidno razpolaganje z zahtevano stvarno pravico", je naročnik 2TDK d.o.o. za lokacijo kamnolom Griža pri Rižani kot dokazilo ponudnikov sprejel Uporabno dovoljenje, št. 351-8/74 z dne 23. 5. 1986 (priloga: p3), katero NI dokazilo - izpis iz Zemljiške knjige, ki je nedvoumno zahtevano v Razpisni dokumentaciji javnega naročila.

Uporabno dovoljenje iz leta 1986 ni dokument, ki bi lahko nadomeščal zemljiško-knjižne dokumente ter po 35 letih, denacionalizaciji ter spremembah in dopolnitvah rudarske zakonodaje Zrud-1 (UL 62/10) in ZRud-1-Upb3 (UL 14/14), ne odraža dejanskega stanja glede stvarnih pravic koncesionarja na parcelah, ki so v lasti drugih lastnikov ali javno dobro.

Hkrati to uporabno dovoljenje navaja tudi hudournik Žaneštra (na parcelah 3851 in 3881, k.o. 2614 Kubed), ki je naravno vodno javno dobro v upravljanju Direkcije RS za vode in zanj koncesionar v času oddaje ponudbe, 23. 7. 2021, ni imel pridobljenega nobenega vodnega soglasja ali dovoljenja.

Pri tem zlasti izstopa dejstvo, da je bil naročnik 2TDK d.o.o. predhodno že seznanjen in opozorjen, da: "Kamnolom Griža pri Rižani ima lastniško in uporabno neurejen makadamski dostop, ki na več mestih ne omogoča dvosmernega transporta." - kakor izhaja iz 5. točke, Zaključka dokumenta "Strokovna študija možnih lokacij za uporabo viškov materialov, ki nastanejo pri gradnji predorov drugega železniškega tira Divača-Koper" (PKG Šprinzer Mirko s.p., marec 2021), (priloga: p4).

O neurejenem lastniškem in tehničnem stanju dovozne ceste v kamnolom Griža, je bil naročnik 2TDK d.o.o. posredno seznanjen tudi s strani Civilne iniciative kamnolom Griža pri Rižani - z dopisoma MO Koper - Županova komisija za drugi tir, 19. 7. 2021 in 1. 9. 2021.

Ker je naročnik 2TDK d.o.o. zavestno kršil pogoje Razpisne dokumentacije, to poraja sum, da je z oddajo JN in podpisom pogodbe prišlo do zlorabe pooblastil ter posledično do neodgovorne porabe javnih sredstev RS in sredstev Evropske skupnosti.

Zato obstaja utemeljena možnost, da bo prišlo do izločitve kamnoloma Griža pri Rižani, kot ene od sprejetih lokacij, ali celo do odpovedi pogodbe in preklica tega JN. To pa bo vplivalo tudi na dejansko stanje glede strokovnih izhodišč za obravnavo VSEH treh variant v elaboratu št. P1-E-03 in projektu št. 200436/1.

PREDLOG B: investitorju MZI - DRSI, predlagam, da pred dokončno posodobitvijo strokovnih podlag in določitvijo vseh potencialnih lokacij in količin za deponije materialov v izhodiščih projekta št. 200436/1, preuči ZAKONITOST oddaje javnega naročila 2TDK - JN004199-2021-E1 in podpisa pogodbe.

K temu je investitor MZI-DRSI zavezan tudi na osnovi petega odstavka 9. člena Zakona o urejanju prostora, ZUreP-2, UL 61/17.

STALIŠČE K PRIPOMBI 1.1.B:

Naročanje, ki ga izvaja 2TDK ni predmet priprave DPN.

V postopku priprave DPN za »Spremembe in dopolnitve DLN za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper« sta bila v skladu z veljavno zakonodajo, javno razgrnjena tako ŠV/PIZ kot tudi OP, z vsemi pripadajočimi strokovnimi podlagami. Prav tako bodo, v skladu z veljavno zakonodajo, v naslednji fazi načrtovanja, javno objavljena tudi gradiva, ki se nanašajo na podrobnejšo fazo načrtovanja – izdelavo DPN.

1.2. v dokumentaciji projekta št. 200436/1 "Spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper" investitor Ministrstvo za infrastrukturo (MZI), Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI): NE prikazuje dejanskega stanja glede evidentiranja in VREDNOTENJA VPLIVOV. Takšna izhodišča v postopku priprave prostorskih aktov so v nasprotju z zahtevami prvega odstavka 18. člena Zakona o urejanju prostora, ZUreP-2, UL 61/17.

PREDLOG 2: investitorju MZI - DRSI, predlagam, da še pred nadaljevanjem postopka priprave prostorskih aktov projekta št. 200436/1, izdela in javno predstavi strokovne dokumente vplivov na okolje, kateri bodo skladni z veljavno prostorsko in okoljsko zakonodajo ter bodo vsem deležnikom omogočili objektivno presojo, vrednotenje in primerjavo predlaganih variant.

STALIŠČE K PRIPOMBI 1.2:

V okviru priprave prostorskega akta (DPN) je bilo izdelano OP (Aquarius d.o.o. Ljubljana, maj 2021), ki predstavlja med drugim tudi podlago za izvedbo postopka celovite presoje vplivov na okolje.

Strateška presoja vplivov na okolje se izvaja skladno z Zakonom o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE in 158/20), Zakonom o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18 in 82/20), Zakonom o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17) in Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05). Skladno z 42. členom Zakona o varstvu okolja (ZVO-1) mnenje o ustreznosti OP in sprejemljivosti vplivov izvedbe plana poda Ministrstvo za okolje in prostor na podlagi mnenj pristojnih ministrstev in drugih organizacij, ki so glede na vsebino plana pristojne za posamezne zadeve varstva okolja, varstvo ali rabo naravnih dobrin, krajine, varstvo zdravja ljudi ali varstvo kulturne dediščine. Presoja vplivov s planom povezanih posegov v fazi študije variant se izvede do nivoja, ki ga omogoča nivo izdelane projektne dokumentacije. Natančnejša presoja bo izvedena v naslednji fazi sprejemanja plana, ko bo izdelana projektna dokumentacija za izbrano varianto.

V postopku priprave DPN za »Spremembe in dopolnitve DLN za II. tir železniške proge na odseku Divača–Koper« sta bila v skladu z veljavno zakonodajo, javno razgrnjena tako ŠV/PIZ kot tudi OP, z vsemi pripadajočimi strokovnimi podlagami. Prav tako bodo, v skladu z veljavno zakonodajo, v naslednji fazi načrtovanja, javno objavljena tudi gradiva, ki se nanašajo na podrobnejšo fazo načrtovanja – izdelavo DPN.

PRIPOMBA 2 *(Pripomba podana pisno po pošti, Krajevna skupnost Črni Kal, Vaška skupnost Osp)*

Pozdravljamo, da je tudi študija variant ugotovila, da je najprimernejša Varianta 2 (kombinacija drugega tira, načrtovanega levega tira in obstoječe proge med Divačo in cepiščem Prešnica: na obstoječi progi na odseku Divača–cepišče Prešnica obratujejo čezmejni vlaki do Pulja (Hrvaška), tovorni in potniški vlaki (mednarodni in regionalni) obratujejo na drugem tiru v eno smer, na načrtovanem levem tiru pa v nasprotno smer. Obstoječa proga med Prešnico in Koprom se demontira in se lahko nameni drugi rabi).

Prav tako, da ste prisluhnili pobudi lokalne skupnosti glede obvoznice vasi Osp –Gabrovica z izgradnjo odseka ceste T7-e (Mlinarji – Fara). Omenjena cesta bo zelo pripomogla k skrajšanju časa v primeru intervencije, kajti gasilci PGD Osp bi lahko bili na lokaciji v nekaj minutah. Bistveno skrajša pot in še bolj infrastrukturno poveže vasi Osp, Urbanci, Tinjan, Plavje, Škofije z okolico med seboj.

Skrbi nas, da niti z besedico ni bila omenjena rekonstrukcija ceste med odcepom Stepiani do viadukta čez avtocesto (na parc. št.: 685/5, 371/6, 276/6,... K.O. Rožar), katera je široka le cca 3m in že pri izvajanju del oz. transporta pri izgradnji II. tira predstavlja oviro. Zato si niti ne predstavljamo, kako naj bi obvoznica delovala. Omenjeni odsek ceste smo večkrat komentirali na zborih krajanov s predstavniki 2TDK, izvajalci del in županovo komisijo MO Koper. Zagotovljeno nam je bilo, da se bo našo pobudo posredovalo naprej ustreznim inštitucijam, kar se očitno ni zgodilo. Skupaj s predstavniki KS Škofije in MO Koper smo tudi predlagali izgradnjo odseka ceste od Plavij mimo stare vojašnice do portala predora T8v Vinjanski dolini.

Izgradnja obvoznice bi zelo razbremenila vasi Osp in Gabrovica s tranzitnim prometom, kajti cesta R3-627 predstavlja glavno povezovalno pot za vozila brez vinjete med Trstom in Reko.

Glede na vse zgoraj napisano podajamo pripombo – predlog. Za vzpostavitev obvoznice vasi Osp – Gabrovica je potrebno poleg izgradnje ceste T7-e še izvesti:

1. rekonstrukcijo ceste od odcepa Stepiani do viadukta čez AC in
2. zgraditi odsek ceste od portala predora T8 v Vinjanski dolini mimo stare vojašnice od Plavij.

STALIŠČE K PRIPOMBI 2:

Pripombodajalec se strinja s predlogom najprimernejše variante iz ŠV/PIZ.

Pripomba se delno upošteva:

- **Predlog za rekonstrukcijo ceste od odcepa Stepani do viadukta čez AC je utemeljen in se upošteva. Navedena cesta, obstoječe širine 2,8 m se že sedaj, pri izgradnji II. (desnega) tira, uporablja za potrebe transporta med gradnjo (srečevanje kamionov se izvaja izven obstoječega cestišča) in predstavlja tudi del obvozne poti, ki se bo vzpostavila po zaključku ceste T7-e. Gre za trajno ureditev obvozne poti, za katero je potrebna celostna ureditev (na celotni potezi), zato se manjkajoči del vključi v DPN.**
- **Predlog za ureditev odseka ceste od portala predora T8 v Vinjanski dolini mimo stare vojašnice od Plavij ni utemeljen, saj ta cesta ni potrebna za izvedbo levega tira, ki je predmet DPN.**

PRIPOMBA 3

(Pripomba podana pisno po pošti, Krajevna skupnost Dekani)

Na KS Dekani v podporo smernice MOK (v prilogi), predvsem vključitev strateško pomembnih infrastrukturnih projektov v dvotirnost proge in odpravo vseh posledic gradnje.

Zaradi izpostavljenosti dolgotrajnosti gradnje si krajanje zaslužijo tudi nadgradnjo obstoječe infrastrukture in v obziru, da šele zdaj pri gradnji II. tira rešujemo težave, ki so ostale od gradnje predorov za avtocesto Koper-Ljubljana, ki bi morale biti že davno zaključene, ker na strani ministrstev in izvajalcev ni bilo odziva v zadnjih 15 letih.

Verjamemo, da z nadgradnjo proge krajanje lahko pridejo tudi do:

- ureditve križišča pri Y odcepu (Pri Jerebici) za Dekani;
- bolj varnega križišča ob Osnovni šoli Dekani;
- obhodno pot okoli portala T8 Koper ob ograji;
- izgradnja pločnika in osvetlitev od križišča Bivje do Osnovne šole Dekani.

Na dostopno cesto DP-1S ne podajamo posebnih pripomb.

STALIŠČE K PRIPOMBI 3:

Vključitev drugih infrastrukturnih projektov v spremembe in dopolnitve DLN za drugi tir Divača-Koper ni predvidena.

Odprava posledic gradnje: Obveznosti investitorja in izvajalcev so določene v veljavni Uredbi o DLN za drugi tir železniške proge na odseku Divača-Koper (Uradni list RS, št. 43/05, 48/11, 59/14 in 88/15). V skladu z 42. členom uredbe (organizacija gradbišča in transportne poti), se pred pričetkom del posame obstoječe stanje vseh lokalnih cest in dovozov, ki bodo služili kot poti na gradbišče. Vse ceste in poti, ki služijo obvozu ali transportu se ustrezno uredi in po končani gradnji nastale poškodbe sanira. Sanira se tudi morebiti nastale poškodbe na sosednjih objektih in zemljiščih.

Pripombe se delno upošteva:

- **V ureditve DPN se vključi obhodno pot okoli portala T8, ki bo služila tudi kot dostop za vzdrževalce.**
- **Ostale navedene ureditve niso povezane z izgradnjo levega tira in zato ne bodo vključene v DPN.**

PRIPOMBA 4

(Pripomba podana pisno po pošti, Krajevna skupnost Škofije)

KS Škofije oddaja naslednji predlog za dopolnitev:

- Obstoječa gozdna cesta Urbanci - Tinjan: asfaltiranje z urejanjem odvodnjavanja ceste (izravnalni ukrep)
- Podaljšanje ceste Plavje (bencinska črpalka) proti bivši karavli - Vinjan (dostopna cesta za intervencije), parcela št. 1290/40 k. o. Plavje, javno dobro
- Dokončna ureditev planinske poti (Slovenska tranzverzala) in poljskih poti (obstoječe)

Podani predlogi so bili že večkrat dogovorjeni in usklajeni z MOK (Urad za gospodarske dejavnosti in promet - Rafko Klinar ter Županova komisija za izgradnjo II tira - Danijel Božič).

STALIŠČE K PRIPOMBI 4:

Pripombe se ne nanašajo na ureditve, predvidene v variantah, ki so obravnavane v ŠV/PIZ. S predvideno gradnjo levega tira obstoječa gozdna cesta Urbanci – Tinjan ter cesta Plavje (bencinska črpalka) proti bivši karavli - Vinjan nista tangirani, zato se ne načrtujeta v okviru DPN.

Pri izvedbi dostopnih cest za potrebe izgradnje drugega tira so se med samo gradnjo uredile vse planinske poti (cesta T6T7) ki so bile z izgradnjo tangirane. Pri vseh dodatnih cestah v sklopu dvotirnosti planinskih poti ne tangiramo. Vse tangirane poljske poti ter gozdne vlake se ustrezno navežejo na nove dostopne ceste, za kar bodo izdelane ustrezne strokovne podlage, rešitve pa vključene v DPN.

PRIPOMBA 5

(Pripomba podana pisno po pošti, Krajevna skupnost Bertoki)

Predlagamo, da se za območje med: iztekom drugega tira železniške proge Divača - Koper, tovorno postajo Koper, mejo območij DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Koprju (iz leta 2011) in DLN za navezavo luke Koper na avtocestno omrežje (iz leta 2004) ter koridorjem zgrajene Hitre ceste Koper - Dragonja, pristopi k izdelavi prostorskega načrta, ki bo zapolnil vrzeli med državnimi prostorskimi akti in površinami v »pristojnosti« Mestne občine Koper tako, da se zagotovi primerno in celovito urejanje prostora za prebivalce in dejavnosti.

Menimo, da je to pot po kateri bi se v predmetnem območju in kontaktnih površinah zagotovilo nujno potrebno strateško sintezo državnih izvedbenih prostorskih aktov in opredelilo oblike, kapacitete, prečkanja in povezave vseh vrst prometa. Predvsem (avto)cestnega omrežja in železniškega prometa ter vpliva pomorskega terminala in potrebnih elementov za (javni) potniški promet ter prostorske povezave predmetnega območja (Koper, Bertoki, Sermin, Dekani, Škofije,...) s potrebami, povezavami ter umeščenostjo tovarne in potniške železniške postaje Koper,...

Opazamo da je od začetka priprave in načrtovanja drugega tira Divača - Koper ter tudi v vseh nadaljnjih postopkih vsa pozornost posvečena le tovarnemu prometu in so potniški promet ter pravila urejanja prostora in strateškega načrtovanja, ki govorijo o celovitosti prometnega omrežja kot sistema, ki naj bi povezoval vse oblike in vse vrste prometa, zanemarjeni in nedorečeni. To je razvidno tudi iz dejstva, da obravnavani državni prostorski načrt za II. tir železniške proge Divača Koper ne doseže niti tovarne postaje Koper niti potniške postaje Koper, ker je »prekratek« za 1 do 3 km. Predlagamo, da se železniške postaje vključi v obravnavo predmetnega državnega prostorskega načrta.

Koliko so in ali so obravnavane možnosti potniških postajališč kot sestavine železniškega prometa in sestavine koncepte za prestopanje med različnimi vrstami prometa tako, da se zagotavljajo čim krajše peš povezave med različnimi vrstami prometa, dobra funkcionalna in vidna povezanost z javnim odprtim prostorom mest in naselij ter dobra povezanost z omrežjem poti za kolesarje in pešce?

OBRAZLOŽITEV

Na svoji 12. redni seji, se je 8.11.2021, sestal Svet KS Bertoki in med drugim obravnaval gradiva vezana na spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper

V razpravi so člani povzemali izhodišča, ki jih je KS Bertoki, podala 2019 za pripravo OPN MOK ter za Spremembe in dopolnitve DLN za II. tir železniške proge Divača-Koper - nadgradnja v dvotirno progo. Opomnili so tudi na slabe izkušnje z neizvajanjem v državnih načrtih predvidenih rešitev (primer Serminska vpadnica). Poudarjamo dejstvo da so Bertoki na stičišču zelo raznovrstnih programov in stičišču najpomembnejših državnih prometnic, zato želimo, da se v času ko se sprejemajo strateške načrtovalske in izvedbene odločitve, upošteva celovitost prostora, kot skupnega dobra. Usklajeni (prostorski) načrti so dokumenti, ki predstavljajo tudi dogovorjeno in potrjeno, jasno predstavljeno vizijo s podatki za gospodarne in trajnostne realizacije (strategijo prostorskega razvoja in posegov v zemljišča).

Menimo, da bi ob predmetnem DPN in njegovih strokovnih podlag, na strateški in načelni ravni, v

obravnavo vključiti tudi problematiko povezav železniškega in cestnega prometa, ki se prav na območju naše krajevne skupnosti stopnjuje in bremeni s kapacitetami iz pomorskega transporta. Zahtevo po celovitosti obravnave cestnega, železniškega in pomorskega prometa ter razvoja potniškega prometa vidimo kot nujno za razrešitev težav in strateški pogled v bodočnost.

STALIŠČE K PRIPOMBI 5:

Celovitost obravnave območja za iztekom II: tira železniške proge Divača – Koper presega okvire naloge, zato ni in ne more biti predmet sprememb in dopolnitev veljavnega DLN za II. tir železniške proge Divača – Koper.

KS Bertoki izpostavljajo vrzel med državnimi prostorskimi načrti in ukrepi v pristojnosti Mestne občine Koper oz. pomen celostnega prometnega načrtovanja. Obravnavani DPN za dvotirnost nove proge Koper-Divača omogoča potniški promet vlakov na odseku Železniška postaja Koper (potniška)-Divača. Vozni čas potniškega vlaka se bo z današnjih 43 minut zmanjšal na 18 minut, kar bo močno izboljšalo povezanost občine Koper na mednarodno TEN-T omrežje (proti Ljubljani in proti Italiji). Dodatni (drugi) tir med tovorno in potniško postajo ni potreben, saj obstoječi tir zadostuje načrtovanemu prometu 38 potniških vlakov dnevno. Postajališča na novi progji niso bila načrtovana, saj proga poteka izven gosteje poseljenih območij oz. v predoru. Neposredna povezava brez ustavljanja na postajališčih omogoča tudi krajši potovalni čas.

Železniški javni prevoz predstavlja hrbtenico javnega potniškega prometa, zato se ostale oblike mobilnosti (avtobusni promet, kolesarske in peš povezave) smiselno navezujejo na železniško omrežje. Občina Koper je tudi zato v sprejeti celostni prometni strategiji (2017) predvidela naslednje ukrepe:

- **v okviru 2. stebra (optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja):**
 - **1A Povezati obstoječo kolesarsko mrežo v mestu ter jo povezati s primestjem (med drugim tudi Izgradnja in ureditev kolesarske poti ob Pobeški cesti, odsek pokopališče Škocjan-naselje Bertoki, Izgradnja in ureditev kolesarske poti Škofije-Sermin);**
- **v okviru 3. stebra (oblikovanje javnega potniškega prometa):**
 - **1A V sodelovanju z državo povečati frekvence primestnega JPP;**
 - **1C Uskladitev linij mestnega JPP, kjer so izražene potrebe;**
 - **3A Gradnja sistemov P+R izven naselja Koper (iz smeri zalednih vpadnic v mesto);**
 - **6C Ureditev železniške postaje Koper.**

PRIPOMBA 6

(Pripomba podana pisno na Občino Hrpelje-Kozina, KS Vrhopolje)

Pripomba se nanaša na varstvo vodnih virov.

Celotno območje Velika Gradišča je flišnato in ima veliko vodnih izvirkov:

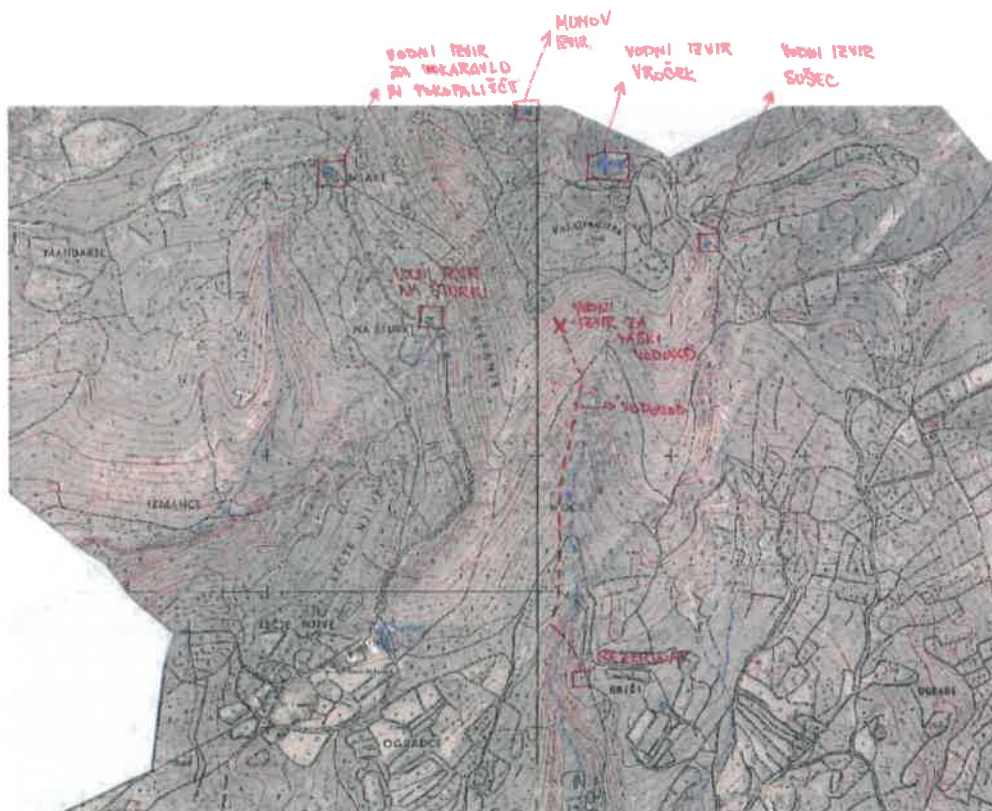
- Vroček na SZ strani,
- Sušec na SV strani,
- na JV strani je vodni izvir vaškega vodovoda,
- Šturk na JZ strani
- Muhov izvir na SZ strani in
- zajetje, ki je služilo za namene oskrbe s vodo nekdanji vojaški objekt (karavlo in pokopališče).

Vaški vodovod je bil zgrajen leta 1963 in služi svojemu namenu še danes kot rezervni vodni vir. Še vedno služi svojemu namenu tudi rezervoar za vodo. Vaški vodovod je označen na priloženi grafiki.

Vodni izvir Vroček je turistično zelo obiskana točka. V notranjost hriba je izkopen kakšnih dvajset metrov dolg ter dva metra širok in visok kamniti rov. Voda velja za zdravilno. Okoli izvira je kal in urejene so klopi. Ljudje na to točko radi prihajajo in se zadržujejo. Na temo vodnih izvirov pod Velikim Gradiščem obstaja tudi literatura in sicer je bila napisana knjiga 'V siju mesečine' avtorja Borisa Čoka s sosednji vasi Lokev. Prilagamo fotografije.

Glede na občutljivost tal in hitre spremembe toka podzemnih voda priporočamo veliko pazljivost pri gradnji. Predlagamo, da se pri gradnji predorov na tem območju ne uporabi miniranje temveč metode, ki ne povzročijo preusmerjanja vodnih virov, npr. vrtanje (frzenkanje) pri gradnji. Veliko Gradišče je zavarovano tudi kot arheološko najdišče, kar je še dodaten razlog za pazljivost oziroma uporabo ustreznih metod gradnje.

Na podlagi vsega zapisanega Krajevna skupnost Vrhpolje poziva, da se v čim večji možni meri upoštevajo vsi možni varstveni ukrepi za zavarovanje vodnih virov, ki so za krajanje Vrhpolj in okoliških vasi Gročana, Prelože, Lokev zelo velikega pomena.

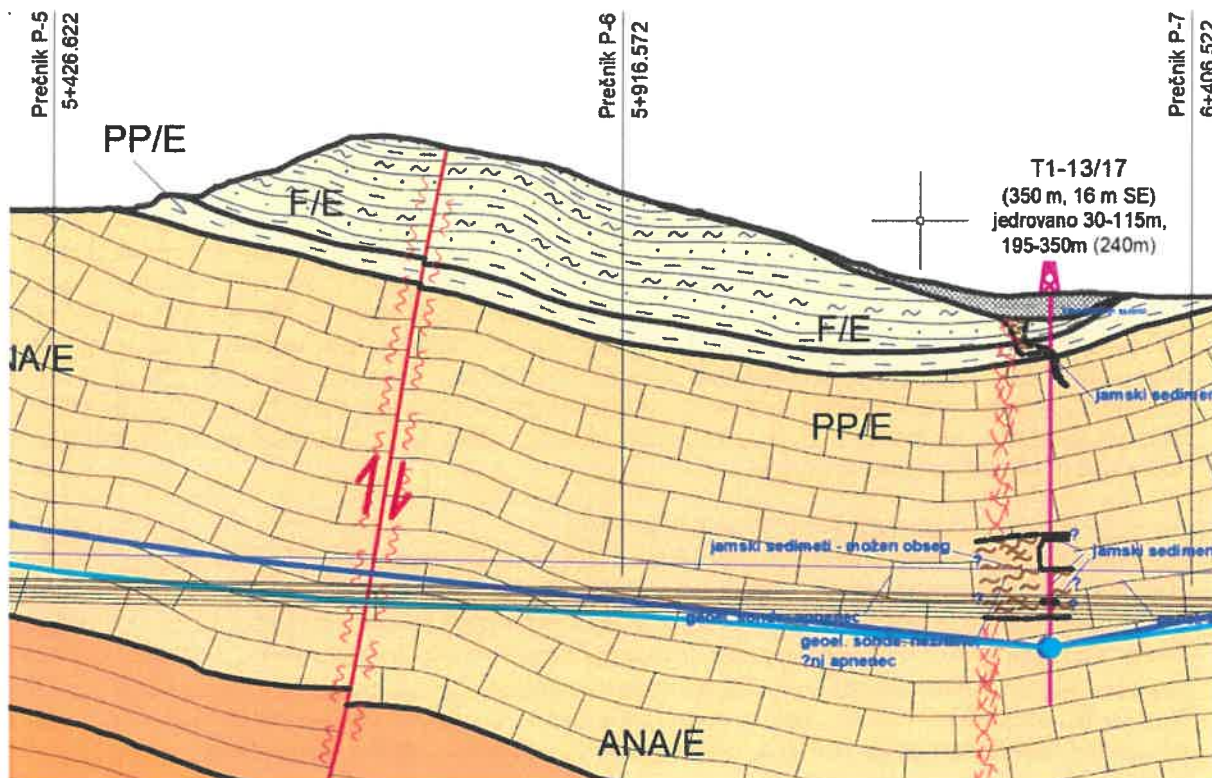


STALIŠČE K PRIPOMBI 6:

Izdelana je bila strokovna podlaga »Strukturne geološke, hidrogeološke, krasoslovne in geotehniške preiskave za PZI drugega tira proge med Divačo in Koproj (ZAG in Elea IC, februar 2019)«, iz katere izhaja, da na količinsko in kemijsko stanje navedenih vodnih virov na območju flišnih kamnin zaradi izvedbe predora ne bo negativnih vplivov. Kraški vodonosnik, kamor posega plan, z vodonosnikom v flišnih kamninah hidravlično ni povezan.

Vodni viri, kot je že navedeno v pripombi, se nahajajo na območju flišnih kamnin. Napajalno zaledje vseh vodnih virov navedenih in prikazanih na priloženi karti se nahaja na pobočjih vzpetine Veliko Gradišče. To pomeni, da se izviri napajajo izključno iz infiltrirane padavinske vode, ki pade na napajalno zaledje. Padavinska voda, ki ne odteče površinsko, se infiltrira v deluvialne sedimente in skozi deloma tudi v bolj prepustne dele flišne skladovnice, ki jih v tem primeru zastopajo plasti peščenjakov. Tako se ustvari večinoma nezvezna gladina podzemne vode, ki ob presečišču z površjem izdaja (izvir). To pomeni, da je napajalno zaledje navedenih izvirov še višje od same lokacije izvira. Dodatno območje fliša predstavlja relativno majhno krpo na debeli skladovnici karbonatnih kamnin, ki tvorijo kraški vodonosnik v katerem poteka tudi predvideni predor. Predor se na tem delu nahaja več kot 270 m pod koto terena in vsaj 190 m pod geološko mejo apnencev z zgoraj ležečimi flišnimi kamninami. Nivoji podzemne vode v kraškem vodonosniku se pod južnim delom območja fliša nahajajo celo pod niveleto predora, na severnem delu flišnega območja pa največ 50 m nad niveleto. To pomeni, da med flišnimi kamninami in zvezno gladino podzemne vode v kraškem vodonosniku, kamor posega predor, obstaja vsaj ca. 180 m debela nezasičena cona. Iz tega sledi, da kraški vodonosnik, kamor posega predor T1, ni hidravlično povezan z

vodonosnikom na območju flišnih kamnin iz katerega se napajajo navedeni vodni viri (Strukturne geološke, hidrogeološke, krasoslovne in geotehniške preiskave za PZI drugega tira proge med Divačo in Koprom, ZAG in Elea IC, februar 2019). Zgoraj opisano situacijo prikazuje tudi spodnji izsek iz vzdolžnega profila predora T1 (Slika spodaj)



Slika: Območje flišnih kamnin (F/E in PP/E), kjer se nahajajo navedeni izviri in kraški vodonosnik (ANA/E) s prikazom gladine podzemne vode (odebeljeni modri črti, ki predstavljata prevladujoči in maksimalni zabeležen nivo). Razdalja med najnižjo točko flišnih kamnin in predorom znaša slabih 200 m. (VIR: PZI. Dopolnilne strukturno geološke, hidrogeološke, krasoslovne in geotehniške preiskave za PZI drugega tira proge med Divačo in Koprom – vzdolžni prerez predora T1. ZRMK, februar 2019)

PRIPOMBA 7

(Pripomba podana pisno po pošti, [Sergij Andrejaš](#))

Ministrstvo za okolje in prostor in Ministrstvo za infrastrukturo je objavilo javno naznanilo o javni razgrnitvi študije variant/predinvesticijske zasnove in okoljskega poročila v postopku priprave državnega prostorskega načrta za spremembo in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača Koper šte. 35008-6/2019-25550-150 z dne 7. oktobra 2021.

Takoj na začetku moram spomniti na pripombe, katere smo podala z Aleksandrom Žvokljem na dokument MOP 35008-6/2019/5/10921-02 z dne 8. julija 2019 v javni obravnavi do 22. avgusta 2019 na pobudo za državno prostorsko načrtovanje v zvezi drugega tira. Na odgovore na naša vprašanja nisva pridobila zadostne mere povratnih informacij, saj z odgovorom »izraženo mnenje« nama ni bilo odgovorjeno na večino vprašanj.

V pripombah sva predlagala bolj učinkovite rešitve/variante za investitorja, za državo in za občino ter našo regijo. Predlagatelj javne obravnave je po zakonu dolžan vsebinsko obravnavati pripombe in utemeljiti zavrnitev ali sprejem pripomb. Odgovor bi se moral nanašati na postavljene pripombe ter mora biti utemeljen z dejstvi in podlagami v predpisih in zakonih. Odgovor »to je njihovo mnenje« je zgolj pasiven odziv in ne izpolnjuje zahtev za javno obravnavo. Predlagatelji dobijo vtis, da jih predlagatelj javne razprave izigrava in ignorira, kar postavlja pod vprašaj smiselnost javne razprave, vsekakor pa ruši zaupanje na razpravo vabljene javnosti v poštene namene izvajalcev javne

razprave. Posledično se s tako ignorantsko neodzivnostjo javnega sektorja na pripombe izgublja zaupanje v pravno državo in v demokracijo.

PRIPOMBE

na gradivo v javni obravnavi študije variant/predinvesticijske zasnove (?) in okoljskega poročila v postopku priprave državnega prostorskega načrta za spremembo in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača Koper števil. 35008-6/2019-25550-150 z dne 7. oktobra 2021

7.1 GLAVNE PRIPOMBE :

Razpis javne obravnave in vabila vsebujejo zavajajoče navedbe, da gre za obravnavo Državnega prostorskega načrta. Te navedbe v vabilu so zavajajoče. V javno obravnavo je dan večinoma nepodpisan dokument, ki nosi naziv »študije variant/predinvesticije« zasnove. Gradivo ne nosi oznak avtorstva in izvora, saj manjkajo skoraj vsi podpisi izdelovalcev. Navedeni so mnoga imena, morebitni nosilci strokovnih področij, za katere ni jasno, zakaj so v teh dokumentih navedeni. Vprašanje, ali oni sami vedo, da so navedeni in ali se strinjajo z vsebino. Manjka tudi strokovno in pravno mnenje in stališča predlagatelja javne razprave do vsebin v tem gradivu. Zato je status te javne obravnave nejasen in se ne more šteti za predpisano javno obravnavo po ZUreP-2 ali po direktivah, ki zadevajo urejanje prostora in varstvo okolja. V razpravo dano gradivo tudi ne vsebuje ključnih obveznih elementov, ki jih predpisuje Uredba vlade o ... investicijski dokumentaciji, na katero se gradiva mestoma sklicujejo.

Po drugi strani je zavajajoč naslov, ki se tudi pojavlja:

Dopolnitev pobude za spremembe in dopolnitve DLN za II. Tir železniške proge Divača Koper
Če v dokumentih navedena pobuda ni ustrezna, jo je treba nadomestiti z novo in začeti na novo pridobivati variante, ki ustrezajo novi pobudi. V zvezi s prvotno pobudo, pa tudi s to »dopolnitvijo« bi moral obstajati Dokument Identifikacije Investicijskega Projekta¹ za prvotno pobudo, ki bi imel vsebine, kot so zahtevane za DIIP. Za spremembe pobude je pač potreben nov ali noveliran DIIP. Kje so te konkretne vsebine, kot so sicer predpisane v UEM?? Če se obravnava šele vsebina »pobude«, potem seveda je možno v naslednji korak, v pripravo variant, vključiti naše predloge.

Med seboj je treba uskladiti vse te različne nazive javne razprave in gradiva v obravnavi, da se bo vedelo, kaj je predmet javne obravnave in da bo postopek in nastajajoči dokumenti imeli pravno podlago in pravno veljavo, potem pa bo odvečna vaša bojazen po pritožbah, morebitnih referendumih in podobno tako, kot je bilo rečeno na javni obravnavi v Kopru dne 9. novembra 2021 s strani projektanta g. Škerbca.

V javno razpravo dano gradivo nosi naziv »študija variant/pred-investicijska zasnova«. Napačno in zavajajoče je govoriti v tem koraku o DPN. V tej fazi se z obravnavo potrdi predlog izbrane variante, ali pa se predlog zavrne. Ta dokument ni DPN. Če in ko bo v ŠV/PIZ predlog predlagane variante na podlagi obravnavane »študija variant/pred-investicijska zasnova« potrjen tudi stani investitorja in pristojnih v MOP/MzI, bo »študija variant/pred-investicijska zasnova«, lahko podlaga, da lahko investitor naroči začetek izdelave DLN.²

Postopek je nezakonit, saj pobuda/DIIP dvotirno progo krši Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper. Veljavnost ZGUIDT je bila dodatno potrjena na referendumu. Odločitev vlade, da se namesto enotirne proge začne s postopki umeščanja v prostor dvotirne proge je nezakonita, v nasprotju z odločitvijo DZ in v nasprotju z na referendumu izraženo voljo. Odločitev o pobudi zato v osnovi pomeni kršitev demokratičnih postopkov. Pomeni samovoljno odločanje vlade v korist parcialnih interesov interesnih skupin (globoke države, stricev iz ozadja itd...)3.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.1:

Pripomba, ki se nanaša na postopek in obvezne sestavine dokumentov:

V skladu z ZUreP-2 je bila maju/juniju 2019 izdelana pobuda za izdelavo državnega prostorskega načrta za spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir

¹ V dokumentih ni jasno razvidno, da daje osnove po DIIP-u

² Literaturo in prakso na tem področju sem črpal iz mojega arhiva

³ Da ne bo zopet brez potrebe kdo uveljavljal demokratična sredstva in izpodbijal DLN in ostalo dokumentacijo v poznejši fazi.

železniške proge na odseku Divača–Koper (Urbis d. o. o. Maribor; št. 2019/POB-022), za katero je bil v maju 2019 sprejet sklep o potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta – pobude za spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za II. tir železniške proge na odseku Divača-Koper (nadgradnja v dvotirno progo).

Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper, je dne 23. 1. 2020 sprejela Vlada RS (št. 35000-14/2019/9; v nadaljnjem besedilu: sklep o DPN).

Sklep o DPN določa, da se v postopku priprave ŠV/PIZ preveri izvedljivost treh različnih variant. Varianta 1 je kombinacija obstoječe enotirne železniške proge in II. tira, ki je v fazi izgradnje in je pri funkcionalnem vidiku obravnavana kot primerjalna varianta. Varianta 2 je kombinacija II. tira, načrtovanega levega tira in obstoječe proge med Divačo in cepiščem Prešnica. Varianta 3 je kombinacija II. tira, načrtovanega levega tira in obstoječe proge do Kopra.

Glede na sintezno vrednotenje iz vseh vidikov vrednotenja, se varianta 2 (dograditev vzporednega levega tira ter ukinitve proge na odseku od Prešnice do Kopra) izkazuje kot bolj primerna od ostalih dveh variant, saj ima pred njima pomembne prednosti, ki so v zaključkih ŠV/PIZ podrobno predstavljene.

ŠV/PIZ je izdelana v skladu z vsemi veljavnimi predpisi. Dokument je podpisan in žigosan s strani avtorja (pooblaščenega prostorskega načrtovalca), avtorji strokovnih podlag, ki so bile podlaga za izdelavo ŠV/PIZ in so tudi priložene ŠV/PIZ, pa so podpisani na posameznih strokovnih podlagah.

ŠV/PIZ je bila obravnavana na MzI - Komisiji za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva (v nadaljnjem besedilu: Komisija). Komisija je izdelala strokovno oceno o ustreznosti gradiva in upravičenosti investicije.

Na podlagi strokovnega mnenja Komisije je minister za infrastrukturo sprejel Sklep o potrditvi ŠV/PIZ za dvotirnost nove železniške proge Divača – Koper (št. 411-15/2021/11 z dne 8. 9. 2021; v nadaljnjem besedilu: Sklep), s katerim je odobril izdelavo nadaljnje investicijske dokumentacije. Sklep je priložen k ostalim prilogam ŠV/PIZ.

Pripomba, ki se nanaša na javno razgrnitev:

V javnem naznanilu je natančno navedeno, da se javno razgrinja in obravnava ŠV/PIZ s strokovnimi podlagami, med njimi je izpostavljeno okoljsko poročilo. Pripravljavec DPN organizira javno razgrnitev skladno z ZUreP-2, in sicer, ko je gradivo ustrezno pripravljeno.

Naziv javne obravnave je bil naveden povsem jasno, gre za javno razgrnitev ŠV/PIZ in OP v postopku priprave DPN za Spremembe in dopolnitve DLN za II. tir železniške proge na odseku Divača–Koper.

Ministrstvo za okolje in prostor in Ministrstvo za infrastrukturo sta naznanila javno razgrnitev:

- Študije variant/predinvesticijske zasnove za spremembe in dopolnitve DLN za II. tir železniške proge Divača-Koper (št. projekta: 2020/DPN-074, avgust 2021, izdelal Urbis d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: študija variant);
- Okoljskega poročila za državni prostorski načrt za dvotirnost železniške proge Divača-Koper (št. projekta 1454-20-OP, maj 2021, izdelal Aquarius d.o.o.) in
- ostalih strokovnih podlag, na katerih temeljijo rešitve študije variant.

Pripomba, ki se nanaša na »Dopolnitev pobude za spremembe in dopolnitve DLN za II. tir železniške proge Divača Koper« je nejasna. V dokumentih, ki so bili javno razgrnjeni, ni tovrstnih navedb.

Postopek priprave DPN se prične s pobudo in potrdi s sprejemom sklepa o DPN (84. in 86. člen ZUreP-2). Znotraj postopka DPN se izdelajo vse potrebne strokovne podlage, ki jih je v postopku priprave DPN potrebno izdelati in so določene s sklepom, med drugim tudi ŠV/PIZ s predlogom najustreznejše variante, za katero se v nadaljevanju postopka izdelajo DPN in sprejme uredba o DPN.

Skladnost z ZIUGDT: Zakon ne govori o umeščanju prostorskih ureditev v prostor, kar je predmet DPN.

7.2 PODROBNE PRIPOMBE:

1. Prebivalci ob načrtovani progi vztrajamo na skrajšanem časovnem delu izgradnje levega tira. Čas je do dokončanje že planirane enotirne proge in to je leto 2026. Iz javno dostopnih podatkov državnega zbora je jasno razvidno, da se investicija levega tira v višini cca 467 milijonov € povleče v leto 2033. To pomeni, da je gradnja predvidena še dolgih 12 let. S tako časovno obremenitvijo, se ne morem strinjati. Menim, da z takim stališčem izražam mnenje večino prebivalcev izpod kraškega roba od Ospa pa do Dola pri Hrastovljah. Vsaka razlaga in vaša bojazen, da se bo našel nekdo, ki bo z referendum in drugimi pravnimi ukrepi omejeval izvedbo projekta, je neutemeljena⁴, če boste kot organizator projekta poskrbeli za pravočasno in z zakonom zahtevano komuniciranje z javnostjo in se pri tem ne boste izmikali strokovno utemeljenim pripombam in vprašanjem z ignoriranjem pripomb z navajanjem »to je izraženo mnenje«... **Postopke vodite jasno in transparentno predvsem pa zakonito.** Če lahko v primeru »Magna« projekt zraste zelo hitro, ne vidim razlogov, zakaj ne bi v primeru levega tira bilo enako.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.1:

Gradnja II. tira (enotirne proge) se je že pričela. Zaključek gradnje je predviden v letu 2026. Pred pričetkom gradnje vzporednega (levega) tira je potrebno izdelati zakonsko predpisano dokumentacijo. V prvi fazi je potrebno sprejeti ustrezen prostorski akt. Za prostorske ureditve, ki v veljavni Uredbi o DLN za II. tir železniške proge Divača – Koper še niso opredeljene, je potrebno sprejeti spremembe in dopolnitve veljavnega DLN oz. DPN o spremembah in dopolnitvah DLN za II. tir železniške proge Divača – Koper, ki bodo pravna podlaga za izdelavo dokumentacije, potrebne za pridobitev GD. Šele pravnomočno GD in projekt za izvedbo (PZI) je podlaga, da se lahko prične z deli na terenu.

V postopku priprave DPN (spremembe in dopolnitve DLN za II. tir železniške proge Divača – Koper) je najprej potrebno potrditi ustrezno varianto (zaključek ŠV/PIZ), za katero se nato izdelajo podrobne strokovne podlage in DPN.

Trenutno je postopek priprave v fazi zaključevanja študije variant (ŠV/PIZ) za umestitev levega tira v prostor. Sprejem sprememb in dopolnitev uredbe o DLN za II. tir Divača-Koper (levi tir) je predviden v letu 2023. Temu sledi izdelava DGD in PVO ter pridobitev gradbenega dovoljenja s postopkom presoje vplivov na okolje. Nato bo izdelan PZI, na podlagi katerega se lahko gradnja začne. V skladu s predvidenimi roki za izdelavo dokumentacije in predpisanimi postopkovnimi zakonskimi roki se bi gradnja levega tira lahko pričela najprej v letu 2025. Pred pridobitvijo dovoljenja za gradnjo (GD) je potrebno pridobiti tudi vsa zemljišča ter v skladu z veljavno zakonodajo izvesti vsa javna naročila (tako za projektno dokumentacijo, kot tudi za samo izvedbo), kar lahko dodatno vpliva na časovnico.

Postopek priprave DPN določa ZUreP-2, in vključuje tudi vse postopke v zvezi s presojo vplivov na okolje, kot jih določa ZVO. Pripravljenec akta je dolžan skrbeti za zakonitost postopka priprave DPN. Vse udeleženci v postopku priprave DPN se trudijo opraviti vse aktivnosti v najkrajših možnih rokih.

2. Študije variant so bile izvedene že pred uveljavitvijo DLN iz leta 2005.⁵ Če me spomin ne vara je omenjeno število 14 (zakaj jih ne uporabimo).

⁴ Če bi upoštevali uvodne dane pripombe se vaš dvom ne sme zgoditi, ker nima zakonskih podlag.

⁵ Variante so bile pripravljene in obravnavane do leta 2000, ko je bilo delo na variantah ustavljeno z odločitvijo nadzornikov SŽ. Kasneje je na nejasnih podlagah za hitro progo, povezavo s Trstom itd. nastala sedaj z zakonom določena enotirna varianta drugega tira. MOP je vlado z izbiro te »variate« seznanil leta 2003. Pri seznanitvi v vladni obravnavi je predlogu variante odločno nasprotoval takratni minister za finance.

Trenutne variante (tri variante) so neustrezne in ne pomenijo primerjavo z bolj ustrezno in manj ustrezno (ker gre za eno in isto progo le v kombinaciji). Vse se dogajajo na istem mestu in na istem kraju, s tem, da je ena že delujoča brez uporabnega dovoljenja in druga se pa gradi po veljavnem gradbenem dokumentu. Tu bi morali biti bolj domiselni.⁶ Že leta 2017 je slovenska vlada sprejela sklep, da se umesti levi tir. Štiri leta je bilo potrebno, da pridemo z neustreznimi variantami do polovice umeščanja Državnega lokacijskega načrta. Stališče krajanov, ponavljam je ukinitve proge Prešnica – Koper. Sprašujem se komu je namen pisanja o varianti ena in varianti tri, morda samo o zadostitvi zakonskih lukenj!

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.2:

Predhodno obravnavane variante so bile izdelane z namenom iskanja ustrezne rešitve povečanja kapacitete obstoječe proge, ki je mogoča samo z gradnjo dodatnega tira. Takrat izbrana varianta 1/3 je bila utemeljena kot najustreznejša, na podlagi katere je bil sprejet DLN za II. tir, ki je trenutno v izvedbi.

Pri načrtovanju variant za dodatni tir je bilo treba upoštevati dejstvo, da se nova enotirna proga med Divačo in Koperom že gradi (gradbeno dovoljenje je izdano za enotirno progo). Ob upoštevanju tega dejstva je bilo iskanje novih variant omejeno na koridor nove enotirne proge, hkrati pa so bile obravnavane različne kombinacije obratovanja obstoječe in nove enotirne proge. Ni namreč nujno, da se variante razlikujejo prostorsko, pomembna je tudi razlika v funkcionalnosti, oz. razlike iz ostalih vidikov, ki se presojujejo v ŠV/PIZ (poleg prostorskega tudi okoljski, funkcionalni oz. prometno tehnični, ekonomski vidik ter družbena sprejemljivost). Na osnovi tega so bile kot smiselne in funkcionalno ustrezne prepoznane samo tri variante, ki so tudi bile obravnavane v ŠV/PIZ.

Varianta 1 je kombinacija obstoječe enotirne železniške proge in II. tira, ki je v fazi izgradnje in je pri funkcionalnem vidiku obravnavana kot primerjalna varianta. Varianta 2 je kombinacija II. tira, načrtovanega levega tira in obstoječe proge med Divačo in cepiščem Prešnica. Varianta 3 je kombinacija II. tira, načrtovanega levega tira in obstoječe proge do Kopra.

Glede na sintezno vrednotenje iz vseh vidikov vrednotenja, se varianta 2 (dograditev vzporednega levega tira ter ukinitve proge na odseku od Prešnice do Kopra) izkazuje kot bolj primerna od ostalih dveh variant, saj ima pred njima pomembne prednosti, ki so v zaključkih ŠV/PIZ podrobno predstavljene.

3. Pri imenovanju tega projekta je bolj primerno imenovati »Državni lokacijski načrt levega tira Divača Koper ob načrtovani progi drugega tira«. ⁷ S sedanjim imenovanjem projekta se oddaljujemo o zadostitvi pravno formalnega vidika umeščanja v prostor tako, kot veleva veljavna zakonodaja. Nujno je potrebno upoštevati vsa zahteve direktiv SEA in EIA ter ostalega prava EU in drugih aktov pri načrtovanju, pisanju podrobnih zahtevanih

*Nobena od variant ni obravnavala nove **dvotirne** proge, niti ne dograditve obstoječe proge ali dograditve drugega tira ob obstoječi progi. V tehnično – strokovnem smislu je to groba napaka pri primerjavi variant.*

Ne obstaja dokument o primerjavi variant, kot ga je narekovala takrat veljavna UEM, pa tudi UEM podobni takrat veljavni dokumenti EU, kot na primer CBA Manual. Manjka osnovna analiza in utemeljitev potreb na podlagi plačilno sposobnega povpraševanja po tovarnem tranzitu z železnico na odseku Divača-Koper.

⁶ Umeščanje tretjega tira ob drugem, ki je v gradnji, ni dodaten ali nov projekt, ampak gre za **bistveno spremembo osnovnega projekta enotirne proge** v dvotirno progo. Trditev, da gre za nov projekt ali za »manjše spremembe projekta« je zgolj poskus izigravanja zakona in predpisanih postopkov. Za spremembo projekta iz enotirne proge v dvotirno bi bilo po UEM najprej treba sprejeti nov Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), v katerem bi ugotovili spremenjene potrebe ali okoliščine, ki narekujejo tako pomembno spremembo projekta. Po Zakonu o vladi bi bili ministri in vlada dolžni o spremenjenih okoliščinah seznaniti Državni zbor in predlagati spremembo ZGUIDT, ki sedaj izrecno velja za enotirno progo. Projekt enotirne proge je bil dodatno potrjen v investicijskem programu (januar 2019) in nato v novelaciji investicijskega programa (april 2021). Čeprav je vsebina in postopek sprejemanja teh dveh investicijskih dokumentov močno sporen in nezakonit, je v obeh dokumentih jasno in nedvoumno, da gre za enotirno progo.

⁷ Predlagano imenovanje »Državni lokacijski načrt levega tira Divača Koper ob načrtovani progi drugega tira« bi samo povečalo zmedo in nezakonitost (bojazen). Gradnja dvotirne proge je en projekt, gradnja dvotirne je pa drug projekt. Predlog projekta in zahteve po novem DPN za dodatni vzporedni tir bi lahko nastal šele po dokončanju projekta, ki je sedaj v gradnji. Vse druge variante poimenovanja so zgolj spremembe obstoječega projekta – z vsemi usodnimi posledicami za čas gradnje in za pogodbene odnose, za poslovni položaj koncesionarja itd. Pomeni rušitev koncesijske pogodbe in koncesijskih aktov... vse z velikim finančnimi posledicami in zamudami pri gradnji. Spremembe te vrste tipično ustrezajo parcialnim interesom globoki državi, stricem iz ozadja itd.

dokumentov in poročil. Trdim, da v danih dokumentih manjkajo podrobnosti, predvsem iz direktiv SEA in EIA. Predlagana javna razprava in predloženo gradivo kategorično in grobo krši poleg ZGUIDT tudi ZUreP-2, zlasti tudi evropsko pravo, ki je navedeno v 1. Členu ZUreP-2⁸. V dosedanjih postopkih, vključno s sedanjo »javno obravnavo« so bili grobo kršena pravila in postopki po teh direktivah.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.3:

Prostorske ureditve, ki se načrtujejo, so neposredno povezane z ureditvami iz veljavnega DLN za II. tir železniške proge Divača – Koper in zanje ni možno sprejemati ločenega prostorskega akta. V DPN je namreč potrebno vključiti vse ureditve, ki so potrebne, da se poseg lahko umesti v prostor. Levega tira brez ureditev načrtovanih pri II. tiru ni možno izvesti. Torej je za prostorske ureditve, ki v veljavni Uredbi o DLN za II. tir železniške proge Divača – Koper še niso opredeljene, potrebno sprejeti spremembe in dopolnitve veljavnega DLN oz. DPN o spremembah in dopolnitvah DLN za II. tir železniške proge Divača – Koper.

Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/42/ES z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje (SEA direktiva) je bila v slovenski pravni red prenesena z Zakonom o varstvu okolja (ZVO-1, Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE in 158/20). OP, ki je bilo izdelano v okviru priprave DPN (Aquarius d.o.o. Ljubljana, maj 2021), je skladno z Zakonom o varstvu okolja (ZVO-1) kot tudi z ostalimi zakonodajnimi podlagami: Zakonom o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18 in 82/20), Zakonom o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17) in Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05). Skladno z 42. členom Zakona o varstvu okolja (ZVO-1) mnenje o ustreznosti OP, sprejemljivosti vplivov izvedbe plana, skladnosti z nacionalno zakonodajo in zakonodajo EU poda Ministrstvo za okolje in prostor. V okviru priprave DPN je bil izdelan tudi Dodatek za varovana območja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, maj 2021), ki je izdelan skladno z zahtevami Direktive 2009/147/ES z dne 30. novembra 2009 o ohranjanju prosto živečih ptic in Direktive 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst. Direktivi sta v slovenski pravni red preneseni z Zakonom o ohranjanju narave (ZON, Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18, 82/20 in 3/22 – ZDeb) in Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11). Skladno z 42. členom Zakona o varstvu okolja (ZVO-1) mnenje o ustreznosti OP in Dodatka za varovana območja ter sprejemljivosti vplivov izvedbe plana, skladnosti z nacionalno zakonodajo in zakonodajo EU poda Ministrstvo za okolje in prostor na podlagi mnenj pristojnih ministrstev in drugih organizacij, ki so glede na vsebino plana pristojne za posamezne zadeve varstva okolja.

⁸ Drugi odstavek 1. Člena ZUreP-2 nalaga ravnanja po direktivah – pravu EU in sicer:

(2) S tem zakonom se v slovenski pravni red prenašajo:

- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/42/ES z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje **SEA – direktiva** (UL L št. 197 z dne 21. 7. 2001, str. 157), v delu, ki se nanaša na presojo vplivov načrtov in programov na okolje, če gre za prostorske akte;
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2011/92/EU z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje **EIA - direktiva** (UL L št. 26 z dne 28. 1. 2012, str. 1), zadnjič spremenjeno z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2014/52/ES z dne 16. aprila 2014 o spremembi Direktive 2011/92/EU o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L št. 124 z dne 25. 4. 2014, str. 1), v delu, ki se nanaša na združitev presoje vplivov posega na okolje z združenim postopkom načrtovanja in dovoljevanja prostorskih ureditev državnega pomena;
- Direktiva Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst **HABITAT – direktiva** (UL L št. 206 z dne 22. 7. 1992, stran 7), zadnjič spremenjeno z Direktivo Sveta 2013/17/EU z dne 13. maja 2013 o prilagoditvi nekaterih direktiv na področju okolja zaradi pristopa Republike Hrvaške (UL L št. 158 z dne 10. 6. 2013, str. 193), v delu, ki se nanaša na presojo sprejemljivosti planov in programov ter posegov v naravo, če so ti združeni s postopki celovite presoje vplivov na okolje prostorskih aktov ter presoje vplivov na okolje v okviru združenega postopka načrtovanja in dovoljevanja prostorskih ureditev državnega pomena;
- Direktiva 2014/89/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o vzpostavitvi **okvira za pomorsko prostorsko načrtovanje** (UL L št. 257 z dne 28. 8. 2014, str. 135).

Direktiva 2011/92/EU z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (EIA direktiva) je v slovenski pravni red prav tako prenesena z Zakonom o varstvu okolja (ZVO-1). Upoštevana bo v fazi priprave projektne dokumentacije in postopka presoje za pridobitev gradbenega dovoljenja.

Skladnost z ZIUGDT: Zakon ne govori o umeščanju prostorskih ureditev v prostor, kar je predmet DPN.

4. Pri zagotavljanju prometa na novi progi je do sedaj narejenih več študij. Žal ne obstaja javni spisec vseh študij. Med seboj se razlikujejo. Iz vsebine in dostopnosti študij je videti, da so bile študije izdelane na podlagi potreb politike in ne stroke.
 - A. Pri sedaj predlagani prometni študiji ni omenjeno kako in kje se bo razširila tovorna postaja v Kopru, da bo imela zadostno kapaciteto za sestavo, pošiljanje in sprejemanje načrtovanih preko 300 vlakov dolžine 750 m dnevno – namesto sedanjih 90 vlakov dnevno, ki so dolgi samo do 500 m?? Obstoječe tirne kapacitete Koper Tovorna in v Luki Koper ne zadostujejo niti za sedanji promet. Za zagotovitev načrtovane 750 m dolge kompozicije sedanja infrastruktura ne zadostuje tem potrebam. Iz ene izmed »strokovnih študij« je omenjeno, da bo potreben za dograditev kapacitet železniške postaje Koper Tovorna celoten prostor od tovarne postaje do transformatorske postaje v Dekanih. Po veljavnih predpisih mora predinvesticijska zasnova za bodoči DLN vključevati tudi obravnavo tega segmenta nujne infrastrukture.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.4.A:

Ni predmet tega DPN. DRSI je že pričela s postopki za izdelavo strokovnih podlag za preveritev zadostnih zmogljivosti za železniško vozlišče Koper - tovorna postaja. V kolikor se bo izkazalo, da obstoječe ureditve na območju tovarne postaje v Kopru ne ustrezajo, ustreznih ukrepov pa ni mogoče zagotoviti znotraj obstoječih površin tovarne postaje, bo Ministrstvo za infrastrukturo podalo pobudo za pripravo ločenega prostorskega akta.

- B. Prav tako govorijo nekatere prometne študije o nujnih prečnih povezavah obeh vzporednih tirov na odseku Divača Koper. Kaj je s tem, kako bo zares potekal promet, če bi se gradila dvotirna proga?? Dosedanji veljavni dokumenti (gradbeno dovoljenje) tega ne predvideva? Kako se bodo te prečne povezave zgradile v predorih? Ali je to predvideno v investicijskih stroških dvotirne proge in v izvedbenih načrtih? Kako je to v obravnavani ŠV/PZI?

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.4.B:

Na platoju med predoroma T6 in T7 se nahaja dvojna križna tirna zveza med levim in desnim tirom za prehajanje vlakov iz levega na desni tir in obratno, v primeru zapor posameznih odsekov proge zaradi vzdrževanja ali izrednih dogodkov. Zveza je torej izven predora na platoju med predoroma. Gradbeno dovoljenje je izdano za enotirno progo. Tirne zveze se izvajajo tam, kjer je tirov več, za prehod iz enega tira na drugi tir. Projektna dokumentacija nivoja PZI je predvidevala kasnejšo vgradnjo kretnic za omenjeno tirno zvezo, ki je vključena v stroške investicije.

Prečne tirne povezave v predorih niso predvidene. V skladu z varnostno zasnovo predorov so med drugim in levim tirom predvideni prečniki oz. izstopne cevi za reševanje potnikov v primeru nezgode. Projektna dokumentacija za izgradnjo drugega tira že predvideva prečnike, ki povezujejo servisne in glavne cevi predorov T1, T2 in T8. Izstopne cevi predorov T4 in T7 so pripravljene, da se jih lahko podaljša in tako poveže z levo predorsko cevjo.

- C. Pri vzpostavitvi dvotirne proge in pri povečevanju tovarnega prometa tudi do 300 vlakovnih kompozicij niso razdelani vplivi na bodoči promet na vplivnem območju koridorja, na katerem je predvideno praktično 3x povečan tovorni tranzit v zaledne

države po železnici, ob tem, ko je že sedaj javni železniški potniški promet povsem zapostavljen, neurejen in mnogo predrag zlasti za dnevne migracije na delo??? Ta vpliv mora biti tudi okoljevarstveno ocenjen (SAE direktiva!). Kako bo v tem primeru potekal potniški promet ob ožjem in širšem ljubljanskem urbanem območju in v drugih urbanih območjih, ki jih zadeva ta tranzit (Jesenice, Kranj, Celje, Maribor...).

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.4.C:

Železniška infrastruktura v RS se v zadnjih letih pospešeno posodablja. Izvajajo se obnove, nadgradnje in novogradnje železniških prog in postaj na njih. Investicije se izvajajo skladno s strateškimi dokumenti na tem področju in so usklajene s predvideno rastjo prometa.

V letu 2050 je na dvotirni progi predvidenih 221 tovornih vlakov. Država Slovenija v svojih strateških dokumentih načrtuje nadaljnji razvoj železniškega omrežja (nadgradnja proge Divača-Ljubljana, ureditev ljubljanskega železniškega vozlišča, dvotirnost proge Ljubljana-Jesenice), ki bo omogočil tako ustrezno prepustnost za tovorni promet kot taktni promet v konicah za potnike.

Z izvedbo nove dvotirne železniške proge se tovorni železniški promet na preostalem prometnem koridorju v smeri središča Slovenije ne bo povečal, cilj obravnavanega plana je predvsem razbremenitev obstoječega tira med Divačo in Koprom.

Porast prometa na državnem železniškem omrežju je pričakovan že v izvedbo drugega tira Divača-Koper, ki je trenutno v gradnji. Izvedba nove proge med Divačo in Koprom je vključena v Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je sprejela Vlada RS julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8) in ki je celovito obravnavala razvoj prometnega sistema za obdobje do leta 2030. Strategija je bila presojana v Okoljskem poročilu za celovito presojo vplivov na okolje (Aquarius d.o.o., št. 1307-13 OP, julij 2015), v katerem so opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe strategije na okolje, vključno s pričakovanim povečanjem obremenitve s hrupom na preostalem železniškem omrežju.

Sanacija hrupa ob obstoječem omrežju se skladno z določili področne zakonodaje izvaja na podlagi Operativnega programa varstva pred hrupom, ki ga pripravi Ministrstvo za okolje in prostor v sodelovanju z ministrstvom, pristojnim za promet in ministrstvom, pristojnim za zdravje, na podlagi rezultatov obratovalnega monitoringa hrupa, ki se izvaja periodično na vsakih 5 let.

Srednjeročno in dolgoročno se bo emisija hrupa železniškega prometa ne glede na pričakovan porast prometa občutno zmanjšala zaradi pričakovane posodobitve voznega parka. Ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa tirnih vozil so sprejeti na mednarodni ravni s predpisi o dovoljenih emisijah novih tirnih vozil glede na njihove kategorije in na državni ravni s programi za zmanjšanje emisije obstoječih vozil (tehnični ukrepi na vozilih). Pričakovano je, da bodo ti ukrepi najbolj občutno zmanjšali obremenjevanje in obremenjenost okolja ob železniškem omrežju. Za območja strnjene stanovanjske pozidave ob glavnem železniškem koridorju, kjer bo obremenitev s hrupom še vedno čezmerna, bodo skladno z Operativnim programom varstva pred hrupom in z zakonodajo s področja varstva pred hrupom izvedeni tudi ukrepi za preprečevanje širjenja hrupa v okolico (protihrupne ograje) in ukrepi na stavbah za izboljšanje razmer v bivalnih prostorih v čezmerno obremenjenih stavb (pasivna zaščita). Trenutno je v pripravi izvedbena dokumentacija za sanacijo hrupa na posameznih odsekih proge med Ljubljano in Borovnico, med Ljubljano in Jesenicami ter med Ljubljano in Obrežjem, pri kateri je že upoštevan pričakovan porast prometa na železniškem omrežju. Na progi med Zidanim Mostom in Šentiljem ter med Pragerskim in Hodošem so protihrupni ukrepi po večini že izvedeni, v primeru če bo skladno z rezultati z rezultati rednega obratovalnega monitoringa hrupa ocenjeno povečanje obremenitve s hrupom, bo obseg ukrepov ustrezno nadgrajen oziroma povečan.

D. Ali se zavedamo, da v nedogled izčrpavanja davkoplačevalskega denarja za vzdrževanje železniške infrastrukture pri koriščenju tranzitnega prometa skozi Slovenijo, ne vodi nikamor. Po podatkih dobljenih iz zaključnih računov slovenskega železniškega podjetja je razvidno, da preračunano na odpeljani ali pripeljani vlak v Koper (vzeto za promet iz celotne Slovenije po statistiki) davkoplačevalce stane najmanj štiri povprečne bruto plače v Sloveniji. Slovenske železnice – SŽ Infrastruktura iz naslova uporabnine pobere 9 milijonov € za odškodnine pa plača prevoznikom 14 milijonov €. Prevozniki po železnici so sedaj pretežno v zasebni lasti, torej se z neprimerno nizko uporabnino pretaka javni denar davkoplačevalcev v zasebne žepe prevoznikov po železnici. Čas bi bil, da se strošek rednega vzdrževanja železnice porazdeli po kakšnem drugačnem ključu, da ga v večjem deležu pokrivajo prevozniki, ki uporabljajo železnico. Morda z povečano uporabnino, kar govori tudi pozitivna zakonodaja in z udeležbo ostalih uporabnikov kot so špediterji, Luka, transportna podjetja, povečana cestnina za tovorni promet na avtocesti itd. Slovenija z zelo velikim deležem tovornega tranzita od vseh držav v EU edina praktično ne zaračunava prevoznikom uporabnine, oziroma jih celo nagrajuje, če vozijo po državnih železnicah, ki jo plačujemo davkoplačevalci (letos preko 600 mio EUR v državnem proračunu, naslednja leta podobno!)

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.4.D:

Pripombe se ne nanašajo na prostorsko umeščanje levega tira, ki je predmet prostorskega akta (ŠV/PIZ in DPN).

5. Deponije izkopanega materiala so tudi v teh dokumentih v obravnavi nedorečene⁹. Nedopustno je, da tako pomemben segment, kot je odlaganje mineralnih surovin in odpadkov ni podrobno razrešen. Obstaja študija odlaganja materiala v bližnje kamnolome. Res je, da občina Koper nima narejene geološke rudarske študije kot je rečeno v rudarskem zakonu pa vendar moramo v študiji variant/PIZ določiti točne in dokazano sprejemljive lokacije. Zahtevam, da se v novem dokumentu umeščanje v prostor določi najprej strokovno in ne po interesih posameznih podjetij lokacije možnih deponij viška materiala (okoljevarstveno najmanj obremenjuje lokacija Kamnolom Črnotiči in Ankaranska bonifika in Luka koper. Najprej je bilo določeno mimo DLN za kamnolom Črnotiči, izdelana je bila celotna dokumentacija in izdano okoljevarstveno soglasje. Prebivalci smo se sprijaznili z tako odločitvijo predvsem s tem, da se reši saniranje kamnoloma Črnotiči. Deponija Bekovec bo po trenutnem poteku del kmalu zapolnjena z mineralno surovino in ne z kategorizirano strukturo odpadka tako, kot je bila deponija namenjena. Podajam predlog, da v kolikor je problem deponij, bi lahko nadaljevali z deponijo Bekovec nizvodno po Krniškem potoku prot Krnici. Tu bi lahko ves fliš izpod tinjanskega hriba pripeljali. Podani so bili predlogi že v času nastajanja gradbenega dovoljenja za Bekovec pa vendar niso bili upoštevani (interes bližnjih lastnikov kamnoloma)¹⁰

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.5:

V okviru priprave strokovnih podlag za ŠV/PIZ in OP je bil izdelan Elaborat načinov ravnanja z izkopanim materialom (IRGO Consulting d.o.o., št. P1-E-03, februar 2021/april 2021), ki je bil pripravljen upoštevajoč med drugim tudi veljavni DLN kjer je v 38. členu med drugim tudi navedeno, da se kot rezervna lokacija za odlaganje odvečnega materiala dopusti tudi možnost odlaganja v kamnolomih in da se pred začetkom odlaganja izdelata ustrezna projektna dokumentacija in pridobijo vsa potrebna dovoljenja.

V navedenih strokovnih podlagah torej ne gre za nobene bistvene spremembe, strokovne podlage za fazo priprave DPN pa bodo glede na aktualno stanje v času priprave ustrezno posodobljene.

⁹ Ignoriranje ravnanja z gradbenimi odpadki in viški materiala je kršitev ZUreP-2 in prej navedenih direktiv, pa tudi ključna napaka za Predinvesticijsko zasnovo, kot je zahtevana v UEM. Ne-obravnavajo deponij in ravnanja z odpadki je kršitev tudi več drugih slovenskih in evropskih predpisov ter mednarodnih obveznosti Slovenije.

¹⁰ Nobena varianta ni primerna za primerjavo in za ocenjevanje prednosti, dokler ni na sprejemljiv način razrešeno vprašanje deponij viškov materiala in virov potrebnih materialov.

6. Križanje železniških mostov s cestnim viaduktom predstavlja strateško nevarno točko križanja. V tem kontekstu je potrebno zagotoviti in zahtevati visoko stopnjo tveganja v DLN. Potrebno je zagotoviti in zahtevati fizično zaščito viaduktov (železobetonske in ostale fizične pregrade in varovala) in navsezadnje opredelitev kaj to pomeni za varnost bližnje okolice (do enega kilometra levo in desno ob srednje osi proge)!¹¹

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.6:

Rešitve križanje železniških mostov s cestnim viaduktom so bile podrobno preverjene že v fazi izdelave projektne dokumentacije za enotirno progo, za katero je bilo pridobljeno gradbeno dovoljenje in je v izvedbi. Tudi za DPN so bile pridobljene smernice Ministrstva za infrastrukturo, Direktorata za kopenski promet - za področje državne cestne infrastrukture (smernice št. 3712-3/2011/368-02111217 z dne 8. 8. 2019), iz katerih izhaja, da se med drugimi strokovnimi podlagami v sklopu DPN izdelata:

- *geološko geomehanski elaborat iz katerega bo razvidno, da zaradi izvedbe načrtovanih ureditev (predori in viadukti) ne bo vpliva na stabilnost AC predorov in stebrov AC viadukta Črni Kal;*
- *analizo morebitnega vpliva blodečih tokov železnice v območju viadukta Črni Kal in zagotoviti ukrepe za zaščito.*

Z ukrepi predvidenimi v DPN se zagotovi popolno varnost prometa na AC oz. viaduktu Črni kal v primeru železniške nesreče (preprečitev trka vlakovne kompozicije oz. vagona s konstrukcijo viadukta v primeru morebitnega iztirjanja vlaka). Z DPN morajo biti načrtovanimi ukrepi, ki zagotavljajo popolno varnost na AC in viaduktu Črni kal pred vplivi gradnje in obratovanja železnice ter v primeru izrednih dogodkov na železnici.

V DPN so tako predvidene ustrezne rešitve z vidika varnosti, kot npr.: preko viadukta je na tiru predvidena vgradnja varnostnih tirnic, ki preprečuje iztirjenje vlaka; oblika prečnega preseka viadukta je načrtovana na način, da preprečuje padec kompozicije z objekta in je hkrati v vlogi protihrupne zaščite itn.. Take rešitve se bodo uporabile tudi pri načrtovanju in izvedbi bodočega levega tira nove proge.

7. Bližnjo okolico železniške proge posebno ob strateških objektih in povsod tam, kjer je označeno za nezadostno, povečan vpliv in podobno kraj proglašiti za degradirano-ogroženo območje, ki pri tem upošteva načelo odgovornosti in načela **plačilo za obremenitev okolja**. Kljub temu, da se gradnja pričela v mesecu Februar 2019 se vrednost nepremičnin vsled temu zmanjšala za tretjino. Opredeliti kaj pomeni v času več deset letne graditve proge in v času uporabe le te. Sedanja proga proizvaja hrup tako, da je v nočnem času moteče. Tudi iz tega razloga je potrebno opredeliti določeno odškodnino za lastnike nepremičnin.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.7:

Investitor je dolžan izvesti vse ukrepe, da v času gradnje in obratovanja ne bo prišlo do obremenitev okolja, ki bi presegle zakonsko določene vrednosti.

Plačila za obremenitev okolja ni mogoče izplačati, saj pobudnik in investitor nimata zakonske podlage za kaj takšnega. Zakon o varstvu okolja ne vsebuje določil za izplačilo ekološke rente ali odškodnine za razvrednotenje bivalnega okolja. Zakon sicer določa, da "mora biti vsak poseg v okolje načrtovan in izveden tako, da povzroči čim manjše obremenjevanje okolja" (7. čl., načelo preveritve), vendar v okviru dopustnih obremenitev izplačilo odškodnin za razvrednotenje bivalnega okolja ne utemeljuje. V primeru prekomernih obremenitev okolja (t.j. preko zakonsko določenih mejnih vrednosti) je povzročitelj obremenitve obvezan obremenitev sanirati oz. zmanjšati na sprejemljivo raven. Iz 9. člena zakona izhaja, da je (1) "

¹¹ Varnost in strateške posledice nevarna točke – križanja viadukta in železnice – bi morale oceniti službe Ministrstva za obrambo v sodelovanju z NATO. Posebej vprašljiva za strateško varnost države in zaledja je varianta, po kateri naj bi ne samo v celoti opustili uporabo obstoječe proge in celo odstranili tire in naprave na obstoječi progi. Da pri tem niti ne omenjamo pomena obstoječe proge in potniškega prometa na njej za regionalni prostorski razvoj in poselitev v območju te proge. Železniška povezava za potniški promet je ključna tudi za namene kolesarjenja. Kolesarji potrebujejo dostop z vlakom do območja kolesarjenja, ukinitvev proge bi preprečila kolesarjem dostop do območja z vlakom.

Povzročitelj obremenitve je odgovoren za odpravo vira čezmernega obremenjevanja okolja in njegovih posledic v skladu s tem zakonom.. (2) Povzročitelj obremenitve je odgovoren za preprečevanje in sanacijo okoljske škode v skladu s tem zakonom.. Morebitne prekomerne obremenitve bodo lahko ugotovljene na podlagi rezultatov monitoringa kot bo podrobno določen v PVO. Na podlagi rezultatov monitoringa je investitor po potrebi dolžan izvesti ustrezne zaščitne ukrepe (dodatne prostorske in tehnične rešitve, dodatne krajinsko arhitekturne ureditve, sanacije poškodb, spremembe rabe prostora ali objektov in druge ukrepi v skladu s predpisi, ki urejajo posamezno področje varstva okolja). Obveznost izvajanja monitoringa določa tudi uredba o DPN.

Morebitna bodoča škoda ni pravno priznana kategorija. Za določitev »povračila« škode je potrebno, da škoda dejansko nastane in da je dokazana vzročna zveza med nastalo škodo in povzročiteljem. Šele takrat se lahko izračuna višina odškodnine. Povračilo take škode bremeni povzročitelja.

8. Ob načrtovanem 3x povečanju tranzita v zaledne države po železnici in ob načrtovanju podobnega večkratnega povečanja pretovora v Luki Koper je pri vseh primerjavah variant nujno preveriti tudi variante, po katerih bi potrebe po povečanju kapacitete železnice dosegli z električnim napajanjem železnice na odseku od Divača do Kopra. Napajanje naj bi se spremenilo iz sedanjega zastarelega in za velik in naraščajoč daljinski tovorni promet iz neprimerne napajanja z enosmerno elektriko 3kV DC na evropski in svetovni standard – izmenično napetost 25 kV AC. Na to je posebej že pravočasno pred leti opozorila Slovenska inženirska zveza, vendar je predlog strokovnjakov ostal brez primerno utemeljenega odgovora ali pojasnila! Nedopustno je, da pristojni ignorirajo taka za razvoj pomembna strokovna opozorila in priporočila. Tih opuščenje odgovora in teh variant pomeni tudi nedopustno ogrožanje okolja na območju kjer se izvaja promet, je v nasprotju z politikami zmanjševanja emisij, nadaljuje se nevarnost požarov, onemogočeno je vračanje elektrike v omrežje, neupravičeno se povečujejo stroški gradnje s predrago zastarelo opremo za enosmerno napajanje s 3kV DC brez pojasnila in nujnih analiz in primerjav posledic. Povečuje se ogljični odtis Slovenije.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.8:

Sistem vleke z enosmernim tokom napetosti 3 kV je skladen z evropskimi standardi za električno vleko vlakov (TSI ENG). Vse elektrificirane proge v RS so opremljene za vleko s tem sistemom. Tak sistem vleke je v rabi tudi v drugih evropskih državah (Italija, Španija, Nizozemska, Belgija, Poljska, Francija (1,5 kV) - delno na Češkem, Slovaškem, Ukrajini, Rusiji...). Menjavo sistema el. vleke vlakov je potrebno strokovno preučiti kot vsako investicijo, ki se financira iz javnih sredstev. Potrebno je izdelati ustrezno investicijsko dokumentacijo z jasno definiranimi stroški in koristmi ter analizo le teh. Sistem 25 kV AC ima določene prednosti, se pa je treba zavedati, da pomeni menjava sistema tudi strošek. Ne le na železniški infrastrukturi ampak tudi zaradi nabave novih vozniških sredstev za vleko na tem sistemu. Potrebna je predelava marsikaterega sistema na železnici, zagotoviti ustrezno napajanje iz daljnovodov (mogoče le iz VN sistema 110 kV in več), ki jih je potrebno še zgraditi. Vsako državno železniško omrežje mora imeti čim bolj enoten sistem vleke, saj je sicer potrebno na meji različnih sistemov izvajati tehnološke operacije (npr. menjava lokomotiv in potniških garnitur,...), ki podaljšujejo potovalne čase. Prav tako celotnega omrežja električne vleke ni mogoče zamenjati čez noč. Med potencialno menjavo sistema bodo določeni odseki z enim in drugi odseki prog z drugim sistemom, kar bo povzročalo dodatne težave z vidika organizacije prometa, zamude in s tem povezane stroške. Dejstvo je, da se tudi večje in bogatejše države od RS, niso odločile za menjavo sistema električne vleke vlakov na konvencionalnih progah in so po tehtni analizi ostale pri uveljavljenem sistemu električne vleke.

9. Pri vzpostavitvi dostopnih cest že dalj časa opozarjamo na odsek od izhoda iz avtoceste za Črni Kal nato pride križišče za Rožar, malo naprej pa odcep ceste za Tinjan. Cesta je na tem delu do mosta čez avtocesto Črni Kal Bivje široka v povprečju 2,8 m in ne zadostuje za varen in ne moten potek dvosmernega prometa. Dostopne ceste za projekt drugi tir so širše

do 6 m. Omenjena cesta je na zemljišču last Države Slovenije, je ne kategorizirana in ni v seznamu nobenih občinskih cest. Omenjeno cesto uporabljajo tudi domačini do svojih zemljišč. Srečanje z tovornimi vozili je skoraj nemogoče ali zelo nevarno. Prosimo za predložitev ocene varnostnih lastnosti teh cest s strani za tako oceno pooblaščenih in od projektantov ter načrtovalcev prostora neodvisnih pooblaščenih ekspertov – ocenjevalcev, kot to določa Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture, dopolnjena z DIREKTIVA (EU) 2019/1936 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 23. oktobra 2019 o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.9:

Predlog za rekonstrukcijo ceste od odcepa Stepani do viadukta čez AC je utemeljen in se upošteva. Navedena cesta, obstoječe širine cca. 2,8 m se že sedaj pri izgradnji II. (desnega) tira uporablja za potrebe transporta med gradnjo (srečevanje kamionov se izvaja izven obstoječega cestišča) in predstavlja tudi del obvozne poti, ki se bo vzpostavila po zaključku ceste T-7e. Gre za trajno ureditev obvozne poti, za katero je potrebna celostna ureditev (na celotni potezi), zato se manjkajoči del vključi v DPN.

Evropska direktiva 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture, ki jo je izdala Evropska komisija je začela veljati novembra 2008, cilj direktive pa je zagotoviti, da je varnost vključena v načrtovanje, oblikovanje in obratovanje cestne infrastrukture v vseevropskem cestnem omrežju (TEN), tako da direktiva od držav članic zahteva določitev in izvajanje postopkov v zvezi z oceno učinka varnosti v prometu, preverjanjem varnosti v prometu, upravljanjem varnosti cestnih omrežij in varnostnimi pregledi cest.

Direktiva se uporablja za ceste, ki so del TEN omrežja. Omenjene ceste niso vključene v TEN omrežje zato ocena varnosti ni potrebna, se pa kot dobro prakso pri samem načrtovanju cest direktiva tudi smiselno upošteva, tako da je varnost pri uporabi cest maksimalno zagotovljena.

10. Zahtevamo, da se v bodočem DLN opredeli in zagotovi popolna preglednost vseh dokumentov, kateri so pogoj za izdajo gradbenega dovoljenja. Dokumenti naj bodo navedeni taksativno, ne ponovno kot »vsa druga dokumentacija«. Kljub temu, da je to napisano že v veljavnem DLN iz leta 2005, tega investitor ne izpolnjuje. Investitor drugega tira zavlačuje za posredovanje informacij javnega značaja izven razumnih rokov. Izgovarja se, da naj bi bili v informacijah osebni podatki. To ni res, saj dokumenti, ki jih zahtevamo, ne vsebujejo osebnih podatkov, ki bi bili zaupni po zakonu, saj so to razna naravovarstvena soglasja, soglasja občin in podobno. Prav tako nas upravičeno zanimajo dokumenti o izvajanju monitoringa na habitatih. Nas ne zanimajo kupoprodajne pogodbe zemljišč in ostala dokumentacija v zasebni lasti.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.10:

Postopek izdaje gradbenega dovoljenja poteka skladno z gradbeno zakonodajo, ki določa stranke v postopku, ki morajo biti seznanjene z vlogo za pridobitev GD.

Postopek priprave DPN in vsi dokumenti, izdelani v tem postopku, so javni. Pripravljaivec omogoča vpogled v vse dokumente ob upoštevanju varstva osebnih podatkov, pri čemer podatki o pravnih osebah niso osebni podatki. V postopku posredovanja informacij javnega značaja se morajo osebni podatki v skladu z zakonom o varstvu osebnih podatkov (Zakon o varstvu osebnih podatkov (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo in 177/20)) prekriti na način, da do njih ni možen nepooblaščen dostop.

Drugi del pripombe (monitoring) se nanaša na gradnjo drugega tira, ki je v izvajanju, in ne na razgrnjeno ŠV/PIZ, ki je predmet DPN. Monitoring izvajajo institucije v skladu s področnimi predpisi, ki urejajo tudi obveznosti glede poročanja.

11. V pričakovani stopnji izrabe zmogljivosti in ekonomski upravičenosti projekta bo imela pozitiven vpliv na širjenje Luke Koper. Postavlja se vprašanje kam in kako. V novem DLN za

drugi tir je nujno opredeliti tudi to, kako se bo širila Luka in kakšen tovor je lahko upravičen do pretovarjanja v tako specifičnem območju kot je Luka Koper. Potrebno je opredeliti prenos električne energije za potrebo priključitvi ladij. Ali zmore Luka Koper na sedanji lokaciji do leta 2035 pretovoriti 45 milijonov ton blaga, saj se za to količino načrtuje dvotirno progo?

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.11:

Pripomba se ne nanaša na razgrnjeno ŠV/PIZ in predmetni DPN. Prostorska širitev kopskega pristanišča je opredeljena v Uredbi o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. 48/11). V DPN je načrtovana tudi energetska infrastruktura, potrebna za delovanje pristanišča.

12. Pri načrtovanju in primerjavi variant povečanja kapacitet tovarnega tranzita po železnici manjkajo informacije o bodoči porabi elektrike in načinu oskrbe z elektriko na območju projekta Divača – Koper in Luke Koper. Obvezno morajo variante obravnavati načine zagotavljanja elektrike ob povečani porabi za povečanje obsega pretovora v Luki Koper in tranzita po železnici. povečanja porabe energije tako za vleko vlakov, kot za potrebe v Luki Koper. Dokumentacija mora določiti bodočo potrebno moč za povečani tovarni promet in za potrebe Luke Koper ter ostale Južne Primorske. Zbornik SIZ napoveduje potrebe v velikosti srednje velike elektrarne – na plin, nafto? Koliko je realno možno pridobiti električne moči iz obnovljivih virov? Kje so te ocene v okoljskem poročilu?

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.12:

Napajanje nove proge je projektno obdelano že v dokumentaciji za desni tir, ki je v gradnji. Praviloma bo promet po bodoči dvotirni progi potekal levo-smerno, kot je običajno na večini dvotirnih prog v RS. To pomeni, da bodo vlaki vozili v smeri iz Kopra proti Divači (navkreber) po tiru, ki je v gradnji. Po bodočem levem tiru pa bodo vlaki vozili v smeri Divača – Koper (navzdol). Pri tem je mogoče pri novejših tipih lokomotiv (npr. Elok 541) t. i. rekuperativno zaviranje, kar pomeni vračanje električne energije v sistem električne vleke, kar lahko izkoristijo vlaki, ki vozijo v smeri Koper – Divača. Širitev Luke Koper in njena navezava na energetska omrežje je predmet drugih prostorskih aktov.

13. Prosimo za strokovno argumentiran odgovor na to, kar piše Okoljsko poročilo za spremembe in dopolnitve DLN za enojni tir Divača Koper (Aquarius d.o.o. marec 2012) navaja »Upoštevajoč lastnost parka in posege, ki so načrtovani z DLN na drugem tiru železniške proge Divača Koper ugotavljamo, da bodo že predvideni posegi povzročili nepovratne spremembe v zavarovano območje Krajinskega parka Beka in doline Glinščice in presegli mejo dopustnosti, ki zagotavlja ohranjanje tistih značilnosti, zaradi katerih je območje zavarovano. Glede na to naj se v varovanem območju ne načrtuje dodatnih gradbenih posegov oz. posegov, ki bi pomenili povečanje negativnih vplivov glede že na sprejeti načrt.« Zahtevan strokoven in poglobljen odgovor.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.13:

Zapisano je citat smernic Zavoda RS za varstvo narave (ZRSVN), št. 7-III-1/2-O-09/TT, 21. 1. 2009). Prvotno je bilo prečkanje doline Glinščice predvideno z nasipom, na vodotoku Glinščica pa je bil predviden prepust. Tekom postopka sprejemanja sprememb in dopolnitev državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper so bila izvedena številna usklajevanja z nosilci urejanja prostora. Ugotovljeno je bilo, da bi prečkanje doline Glinščice z mostom pomenilo bistveno manjši vpliv na morfologijo Krajinskega parka Beka in doline Glinščice, zato se je projekt v tem delu spremenil. Omilitveni ukrep za zmanjšanje negativnih vplivov na naravo je vključeval izvedbo premostitve doline Glinščice v celoti (brez opornih struktur v strugi vodotoka) in izvedbo mostne konstrukcije na način, da konstrukcija preprečuje iztiranje vlaka (kar bi lahko povzročilo onesnaženje doline Glinščice). Popolnoma zaprta mostna konstrukcija preprečuje tudi obremenitev okolja s hrupom. Zaradi poseganja v Krajinski park Beka so bili predvideni tudi izravnalni ukrepi (27. člen veljavne Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku

Divača–Koper (Uradni list RS, št. 43/05, 48/11, 59/14 in 88/15), ki med drugim obsegajo tudi ureditev informacijskega centra za Krajski park Beka v naselju Klanec pri Kozini, na območju nekdanje železniške vodne črpalke Klanec pri Kozini, v objektu nekdanje čuvajnice. V OP navedeni omilitveni (in t. i. izravnalni) ukrepi so zmanjšali negativne vplive v taki meri, da je bil vpliv izvedbe železniške proge preko doline Glinščice lahko ocenjen kot sprejemljiv, kar je bilo potrjeno tudi z Odločbo Ministrstva za kmetijstvo in okolje (št. 35409-406/2008/98, 25. 4. 2014). Dodatni posegi, ki so predvideni za zagotavljanje dvotirnosti, so bili že obravnavani v eni izmed faz že sprejete Uredbe. V javno razgrnjenem OP za DPN za zagotavljanje dvotirnosti so bili že predlagani številni ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov umestitve dodatnega tira v dolino Glinščice, usklajevanja z ZRSVN pa še potekajo.

14. V Okolijskem poročilu ni nič omenjeno o vplivu na divjad. V tem kraju Tinjanskega pobočja domujejo divji prašiči, srne, zajce in prav tako iščejo zatočišče veliko zaščitene ptice (po izjavah lovcev). Pri sprehodih opazim, da ptičjega petja ni. Divji prašiči pa so se razbežali po pobočjih Kraškega roba. Vsakodnevno pri sprehodih izpod kraškega roba lahko opazujemo, kako divjad išče hrano tudi v bližini stanovanj. Taka je tudi ocena gozdnega gospodarstva na tem delu.

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.14:

Vpliv na divjad je v OP obravnavan kot vpliv na velike sesalce. Izpostavljen je predvsem vpliv zaradi obremenitve s hrupom, motenj vsakodnevnega ritma živali in obredov kot so parjenje, razmnoževanje, kotenje, prehranjevanje in podobno med gradnjo (str. 105, 107) ter motenj med obratovanjem zaradi dostopnih cest, ki bodo ostale v funkciji tudi po končanju gradnje in železniške proge kot nove ovire v habitatu živalskih vrst, saj bo površinski potek trase železniške proge ograjen (str. 108).

15. Pri vsej tej napisani literaturi me moti naslednje:

- Podjetje, ki je bilo izbrano na javnem naročilu nima sistema zagotavljanja kakovosti po ISO standardih ali drugih potrditvenih ugodnih referenc. Kako lahko verjamem v strokovnost napisanega okoljskega poročila in ostalih dokumentov. Saj pri primerjavi z prejšnjimi izdelanimi dokumenti so nasprotujoči in ne logični.
- Odgovorne osebe se niso podpisale na dokumente, kot tudi ne poročevalci ali izvajalci delov gradiva. Lahko bi dokument tudi elektronsko podpisali. Ali lahko verjamemo verodostojnosti posameznih aktov.
- V dokumentih je na desnem robu zgoraj napisana »projektantska skupina DDK«. Sam ne vem, kaj to pomeni in ni niti obrazloženo v predloženih dokumentih. Ali je to pravna oseba, družba za pultom ali kakšna druga družba? Na kakšni pravni podlagi se pojavlja? Zakaj je na dokumentih napisanih več izvajalcev, da se potem ne ve, kdo je za kaj odgovoren?

STALIŠČE K PRIPOMBI 7.2.15:

Projektantska skupina DDK pomeni skrajšano ime za skupino vseh projektivnih podjetij, ki sodelujejo na projektu za dvotirnost železniške proge Divača – Koper.

Vsa podjetja, ki so izdelovala strokovne podlage, OP in ŠV/PZ so ustrezno strokovno usposobljena.

Odgovorne osebe so podpisane na vseh strokovnih podlagah, na katerih temelji ŠV/PIZ. ŠV/PIZ je pripravljen na podlagi vsebin, ki izhajajo iz različnih strokovnih podlag in ravno zaradi preglednosti gradiva, so med naslovnimi stranmi povzeti izdelovalci posameznih vsebin, ki izhajajo iz ločenih strokovnih podlag. ŠV/PIZ je podpisana in žigosana s strani odgovornega prostorskega načrtovalca, ki je nosilec tega dela naloge. Enako velja za OP.

PRIPOMBA 8

(Pripomba podana pisno na Občino Divača, Anton Šajna)

1. Predstavljene spremembe DLN predstavljajo nadaljevanje vlaganj v posodobitev železniške povezave Divača-Koper, ki se je v letu 2012 začela z rekonstrukcijo železniške postaje Divača,

nadaljevalo z gradnjo II. tira Divača-Koper v letu 2018 s pripravljalnimi deli in 5. maja 2021 z glavnimi deli. Kot tretja faza se bo nadaljevalo z dograditvijo levega-vzporednega tira na tej relaciji. Sedaj poteka faza priprave spremembe in dopolnitve DLN za vzporedni tir.

Tako pri rekonstrukciji železniške postaje Divača, kot v postopku pridobivanja gradbenega dovoljenja za 2. tir, in vseh pred gradbenim dovoljenjem izvedenih postopkih, je prišlo do pomanjkljivosti, ki bi jih bilo potrebno v tretji fazi odpraviti. Predvsem pri rekonstrukciji postaje so bila izvedena nekatera dela, ki niso niti potrebna niti smiselna, izpuščeni so pa ukrepi, ki bi bili nujno potrebni. N.pr. zgrajenih je 1400m peronov, z obrazložitvijo, da je to EU standard. Ljubljana ob neprimerno večjem prometu nima takih peronov. Zgrajenih je 6 dvigal, ki se, razen dveh ne uporabljajo, nadvoz na cesti Divača-Lokev je obložen z naravnim kamnom. Ni pa zgrajena obojestranska dostopna klančina za kolesarje do Gabrovega naselja. Ni zgrajena povezava Učne poti Risnik z njenim podzemnim delom - Divaško jamo, protihrupni in drugi zaščitni ukrepi so pomanjkljivi in nezadostni.

STALIŠČE K PRIPOMBI 8.1:

Pripomba se ne naša na ŠV/PIZ, navedene ureditve niso predmet DPN. Za postajo Divača je bil izdelan ločen projekt, ki je že realiziran.

Na rekonstruirani postaji Divača sta bila zgrajena dva perona, bočni in otočni (3 peronizirani tiri) v dolžini 400 m vsak, kar je standard za postaje, kjer se ustavljajo mednarodni vlaki s klasično kompozicijo (lokomotiva in vagoni). Vsaka nadgradnja ali novogradnja železniške infrastrukture mora biti izvedena (in pred tem projektirana) skladno z evropsko zakonodajo – potrebno je upoštevati TSI (tehnične specifikacije za interoperabilnost). Omenjene TSI predpisujejo kako morajo biti izvedeni posamezni sistemi in podsistemi železniške infrastrukture. Ko je govora o infrastrukturi za potniški promet, so posebej pomembne TSI PRM, ki predpisujejo ukrepe za varno rabo infrastrukture s strani funkcionalno oviranih oseb. Nadvoz na cesti Divača-Lokev je obložen z naravnim kamnom, ker je bila taka zahteva podana s strani NUP, v tem primeru ZVKDS.

Podhod pod tiri, ki povezuje center Divača z Gabrovim naseljem ima na eni strani klančino za invalide (lahko tudi za kolesarje), na drugi strani pa je zgrajeno dvigalo (klančine zaradi prostorskih omejitev ni bilo mogoče umestiti).

Izvedba povezave učne poti z Divaško jamo s podhodom pod železniško progo bo realizirana. Podhod pod železniško progo se vključuje v DPN.

Protihrupni ukrepi na postaji Divača so načrtovani in izvedeni skladno z veljavno zakonodajo in izdanim GD za rekonstrukcijo postaje Divača. V kolikor se bo v času priprave strokovnih podlag izkazalo za potrebno, bodo na območju načrtovanega posega predvideni dodatni protihrupni ukrepi.

2. V fazi izdelave DLN za II. tir niso bile upoštevane pripombe Občine Divača, da se učna pot ustrezno poveže. Šele po vztrajanju komisije za spremljavo gradnje 2. tira je bila sprejeta odločitev in izdeluje se projekt za izvedbo podhoda in s tem bo krasoslovna učna pot povezana v smiselno celoto. Tako bo učna pot namreč uresničila svoj namen, da se skupaj, na enem obisku prepozna nadzemni in podzemni del Krasa, ki sta v medsebojni soodvisnosti, nastajala sta soodvisno.

Pri gradnji, ki se je začela na tem delu v avgustu, je prišlo do neupoštevanja določil DLN, da se mora med gradnjo omogočiti dostop do vseh za ljudi pomembnih točk. Izvajalec je prekinil učno pot in šele po odločnih posredovanjih komisije in občine Divača je izvajalec končno usposobil začasno povezavo, kar predstavlja 100m pokošene in s smerokazi označene začasne steze. Izvajalec se namreč ni seznanil z določili okoljevarstvenega soglasja, niti z določili DLN in jih tudi ni upošteval. Ta določila v GD niso navedena, investitor pa v razpisnih pogojih ta določila ni navedel, niti ponudnika opozoril da jih mora spoštovati.

STALIŠČE K PRIPOMBI 8.2:

Na območju južno od naselja Divača poteka Krasoslovna učna pot, ki povezuje kraške znamenitosti kot so udorna dolina Risnik, dolini Divaški Radvanj, Gorenjski Radvanj in Divaško jamo. Divaška jama se sicer nahaja na drugi strani državne ceste iz Divače v Lokev pa tudi na drugi strani obstoječe glavne proge št. 60. Učna pot je v preteklosti prečkala železnico preko nezavarovanega nivojskega prehoda, ki pa je bil v času izvedbe del na modernizaciji obstoječe proge ukinjen in nadomeščen s povezovalno cesto do novega cestnega nadvoza nad progo na C strani postaje Divača. Projektna rešitev za izvedbo

podhoda pri Divaški jami je bila že pripravljena v okviru toleranc za II. tir (Idejna rešitev podhoda za pešce in kolesarje pod novo progo in deviacijo obstoječe proge pri Divači; SŽ PP Ljubljana d. d., št. proj. 190175/3, junij 2020, Ljubljana) in predstavlja osnovo za izdelavo PZI in samo izvedbo objekta. Rešitev se vključi v DPN, pri čemer se v sklopu podhoda predvidi tudi cevna kanalizacija za potrebe elektrifikacije Divaške jame.

Drugi del pripombe, ki se nanaša na gradnjo, ni predmet postopka priprave DPN.

3. DLN 2. tir je bil izdelan v letu 2005, uredba sprejeta leta 2014 in dopolnjena leta 2015. Ni podatkov, da bi bile v tem obdobju preverjena nova dejstva, ki bi morda zahtevala dopolnitve in nekatere spremembe ter ukrepe. Primer - viški izkopnih materialov se bodo odvažali v Črni kal. Predviden je odvoz po R205 Divača-Lokev, ki je pomembna turistična povezava Škocjanske jame-Divača-Lipica. Promet na tej cesti je mešan, tudi kolesarski, v letu 2019, 4800 PLDP. Odvoz, ki bo trajal najmanj 2 leti, bo dodal 230 težkih tovornjakov na dan, v eno smer. Namesto tega bi lahko uporabljali lokalno cesto Lokev-Matavunsko križišče, ki nima prometa in je 2 km krajša. V času od nastanka DLN je bil nivojski prehod nadomeščen z izven nivojskim, tako da tu lahko poteka promet nemoteno in ne predstavlja dodatne obremenitve na pomembni cestni povezavi R 205. Investitor v razpisnih pogojih ni podal te možnosti, ampak je vztrajal, da se uporablja R 205.

STALIŠČE K PRIPOMBI 8.3:

V nadaljevanju priprave strokovnih podlag bo preverjena možnost preureditev gradbiščnih poti in potreba po dodatni preureditvi navedene povezave. Če se bo izkazala za potrebno, se jo bo vključilo v DPN.

4. Pri izdelavi DLN za 2.tir ni bila, po znanih podatkih, izdelana celovita presoja vpliva na okolje.

Z izgradnjo 2. tira se bo kapaciteta proge povečala in s tem se bo tudi povečal promet skozi Divačo od sedanjih 90 vlakov na dan na 240 vlakov. Od sedanjih 19 mio ton na dan, se bo prevoženi tovor povečal na 51 mio ton na dan. S tem se bo za 2,7 krat povečala obremenitev okolja - emisije, nevarnosti nesreč in k temu bi bilo potrebno dodati še, po podatkih iz leta 2019, da se zdaj na dan na A1, ki poteka praktično tik ob naseljih Divača in Dolnje Ležeče, prepelje 5500 tovornjakov na dan, in na A3 še 4000 tovornjakov na dan. Poleg tega tik ob Divači stoji velika RTP in na njo je navezanih 14 daljnovodov od 30 do 400 KV.

Trenutno se v Občini Divača, in neposredno ob Divači izvaja gradnja 2. tira, pripravlja se DLN za 2X 110 KV daljnovod Divača-Koper, pripravlja DLN za vzporedni tir in DLN za zajezitev Suhorščice in Padeža za oskrbo obale z vodo. Z vsemi temi investicijami bo pridobila širša skupnost, Občina Divača in njeni krajani pa izgubili velik del prostora, občutno se bodo povečale obremenitve okolja, tudi bivalnega, in povečala se bo nevarnost, ki z gradnjo in obratovanjem teh sistemov nastajajo. Za razbremenitev negativnega vpliva na kraj in prebivalce pa ni predvidenih nobenih učinkovitih varovalnih ukrepov. Ni pa tudi predvideno nadomestilo za rabo prostora in nadomestilo zaradi degradirano okolje.

Postopke umestitve v prostor vodi MOP, ni pa razvidno, da bi skupaj obravnavali vse posege in sprejeli skupne ukrepe za ublažitev prekomerne obremenitve prostora. Naložbe so v interesu celotnega prebivalstva Slovenije in širše, obremenitve pa gredo zgolj in nesorazmerno na račun prebivalcev Divače.

STALIŠČE K PRIPOMBI 8.4:

Projekt izgradnje II. tira Divača – Koper je projekt, za katerega je sicer obvezna strateška okoljska presoja. Glede na to, da je bil prvi uradni pripravljalni akt pripravljen pred 21.07.2004 (program priprave sprejet 17.3.2000), državni lokacijski načrt pa je bil posredovan na Vlado pred 21. 7. 2006, po določbah 13.(3) člena Direktive 2001/42/EC (SEA), izvedba celovite okoljske presoje ni bila potrebna.

Ne glede na to, so bile v fazi izdelave primerjalne študije variant alternativne rešitve preverjene z vseh vidikov vplivov na okolje, ohranjanja narave, varstva kulturne dediščine in

človekovega zdravja. V vseh fazah izdelave strokovnih podlag so bili uporabljeni vsi relevantni podatki in analize za preučitev vplivov na okolje. Poleg tega so bile v postopke vključene pristojne organizacije in ministrstva z smernicami in mnenji ter javnost in lokalne skupnosti na javnih razgrnitvah in predstavitvah.

Iz navedenega sledi, da presoja skladno z Direktivo 2001/42/ES ni bila obvezna, so pa bila v postopku proučitve variant, upoštevajoč zakonodajo s področja prostorskega načrtovanja in varstva okolja v R Sloveniji, smiselno upoštevana in izpolnjena vsa določila Direktiv 2001/42/ES in 2003/35/EC.

V postopku sprememb in dopolnitev DLN je potekal postopek celovite presoje vplivov na okolje skladno z določili Direktive 2001/42/EC (SEA) in postopek presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na varovana območja skladno z Direktivo 92/43/EGS, ki se je zaključil z izdajo Odločbe o sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na okolje. V postopku je bilo zagotovljeno sodelovanje pristojnih organizacij in ministrstev s podajo smernic in mnenj ter sodelovanje javnosti na javnih razgrnitvah in seznanitvah.

Porast prometa na državnem železniškem omrežju je pričakovan že v izvedbo drugega tira Divača-Koper, ki je trenutno v gradnji. Z izvedbo nove dvotirne železniške proge se tovorni železniški promet na preostalem prometnem koridorju v smeri središča Slovenije ne bo povečal, cilj obravnavanega plana je predvsem razbremenitev obstoječega tira med Divačo in Koprom. Izvedba nove proge med Divačo in Koprom je vključena v Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je sprejela Vlada RS julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8) in ki je celovito obravnavala razvoj prometnega sistema za obdobje do leta 2030. Strategija je bila presojana v OP za celovito presojo vplivov na okolje (Aquarius d. o. o., št. 1307-13 OP, julij 2015), v katerem so opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe strategije na okolje, vključno s pričakovanim povečanjem obremenitve s hrupom na preostalem železniškem omrežju.

Kar se tiče vplivov na okolje se bo n.p.r. srednjeročno in dolgoročno emisija hrupa železniškega prometa ne glede na pričakovan porast prometa občutno zmanjšala zaradi pričakovane posodobitve voznega parka. Ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa tirnih vozil so sprejeti na mednarodni ravni s predpisi o dovoljenih emisijah novih tirnih vozil glede na njihove kategorije in na državni ravni s programi za zmanjšanje emisije obstoječih vozil (tehnični ukrepi na vozilih). Pričakovano je, da bodo ti ukrepi najbolj občutno zmanjšali obremenjevanje in obremenjenost okolja ob železniškem omrežju. Za območja strnjene stanovanjske pozidave ob glavnem železniškem koridorju, kjer bo obremenitev s hrupom še vedno čezmerna, bodo skladno z Operativnim programom varstva pred hrupom in z zakonodajo s področja varstva pred hrupom izvedeni tudi ukrepi za preprečevanje širjenja hrupa v okolico (protihrupne ograje) in ukrepi na stavbah za izboljšanje razmer v bivalnih prostorih v čezmerno obremenjenih stavb (pasivna zaščita).

Povezava DPN z drugimi plani na širšem območju: Z DPN se umešča v prostor posamezne prostorske ureditve, ki so že opredeljene v strategiji prostorskega razvoja Slovenije, ki obravnava vse tako razvojne kot varstvene vidike prostorskega razvoja. Pri umeščanju prostorskih ureditev v prostor je potrebno zagotoviti, da načrtovane prostorske ureditve ne povzročajo prekomernih vplivov na okolje (zdravje, vodo, zrak, naravo, kulturno dediščino...). Vplivi se ocenijo v okoljskem poročilu, ki določi tudi omilitvene ukrepe s katerimi se zagotovi, da niso preseženi s predpisi določeni vplivi na okolje. Na podlagi ocene varstvenih nosilcev urejanja prostora MOP izda odločbo o sprejemljivosti vplivov plana na okolje.

Glede izplačil nadomestil za degradirano okolje glej stališče k pripombi št. 7.2.7.

5. Predlog ukrepov:
 - Predlagatelj mora zagotoviti, da se napake in pomanjkljivost iz predhodnih posegov odpravijo.
 - Za omilitev vpliva na okolje in bivalni prostor naj predlagatelj pripravi načrt razbremenitve prebivalcev Divače zaradi dosedanjih in predvidenih infrastrukturnih objektov na področju

naselja Divača in Dolnje Ležeče in Občine Divača. Načrt mora biti sestavni del dveh DLN-jev, ki so v postopku. Za varovalne ukrepe je potrebno zagotoviti potrebna sredstva.

- V DLN je potrebno dodati obvezo, da investitor v razpisne pogoje za gradnjo poda tudi zahtevo po varovanju okolja po predpisanih ukrepih.
- Uredi se priključek učne poti in s tem tudi do Divaške jame.
- Obvezno se izvede po predlogu Občine Divača in Jamarskega društva Divača revitalizacija opuščenege dela proge. Po končanih delih, oz. takoj, ko bo to možno se dokončno uredi učna pot.
- Med gradnjo se uredi in varno vodi na širšem območju gradnje pohodnike, kolesarje in druge uporabnike tega prostora. Obvešča se jih o morebitnih obvozih-obhodih.
- Naselje Divača in Dolnje Ležeče se z ustreznimi tehničnimi ukrepi zaščiti pred hrupom in pred drugimi negativnimi vplivi gradnje in obratovanja.
- Če popolna zaščita ni izvedljiva se krajanom in Občini Divača zagotovi nadomestna renta za degradirano okolje.
- Redno, v določenih terminih se vrši meritve obremenitve okolja skupno za vse infrastrukturne sistem, ki obremenjujejo Divačo in v primeru preobremenitve se ustrezno ukrepa.

STALIŠČE K PRIPOMBI 8.5:

Načrt razbremenitve prebivalcev Divače zaradi dosedanjih in predvidenih infrastrukturnih objektov na področju naselja Divača in Dolnje Ležeče ter Občine Divača, za katerega je navedeno, da mora biti sestavni del dveh DLN-jev, ki so v postopku, se ne nanaša na prostorsko umeščanje levega tira zato ni predmet DPN. Vsi potrebni ukrepi za omilititev vplivov gradnje in obratovanja levega tira bodo predvideni v DPN, ter nadalje podrobneje opredeljeni v DGD in PVO in bodo predmet investicije.

V veljavni uredbi so zapisani ukrepi, ki jih je treba zagotoviti v času gradnje. Morebitni dodatni ukrepi, ki so potrebni zaradi zahtev varstva okolja, bodo dodani v uredbo v naslednji fazi načrtovanja (v fazi priprave DPN). Vsi ukrepi, ki so v uredbi predvideni, pa se morajo upoštevati v fazi podrobnejšega načrtovanja, pri izdelavi dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD) in so kot taki, v skladu z veljavno zakonodajo, tudi predmet razpisnih pogojev, ter skladno s pogodbo obveznost izvajalca gradbenih del

Vpliv gradnje in obratovanja obravnavanega državnega prostorskega načrta z izjemo prevozov gradbiščnega transporta mimo naselja Divača ne bo vplival na povečano obremenitev s hrupom na območju občine Divača. Ob obstoječem železniškem omrežju je obremenitev s hrupom na območju občine Divača povečana ob progi št. 50 Ljubljana-Divača-Sežana-d. m. v naseljih Dolnje Ležeče in Divača. V naselju Divača je sanacija hrupa ob železniški progi delno že izvedena, medtem ko naselje Dolnje Ležeče pred hrupom železniškega prometa ni zaščiteno.

Sanacija hrupa ob obstoječem železniškem omrežju ni predmet obravnavanega državnega prostorskega načrta. Omilitveni ukrepi v primeru novogradnje se izvajajo v skladu s projektnimi rešitvami, ki upoštevajo zahtevano stopnjo varstva pred hrupom in morajo biti sestavni del državnega prostorskega načrta, omilitveni ukrepi ob obstoječem železniškem oziroma tudi AC in državnem cestnem omrežju se izvajajo v skladu z Operativnim programom varstva pred hrupom, ki ga ki ga pripravi Ministrstvo za okolje in prostor v sodelovanju z ministrstvom, pristojnim za promet, in ministrstvom, pristojnim za zdravje, na podlagi rezultatov obratovalnega monitoringa hrupa, ki se izvaja periodično na vsakih 5 let.

Obveza izvajanja obratovalnega monitoringa hrupa izhaja iz določil 96. člena Zakona o varstvu okolja ter zakonodaje s področja varstva pred hrupom. Vsak upravljavec vira hrupa mora zagotoviti izvajanje obratovalnega monitoringa v skladu s predpisom, ki ureja prvo ocenjevanje in obratovalni monitoring za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje, razen upravljavca ceste, katere letni pretok je manjši od 3 000 000 vozil, in železniške proge z letnim prevozom manj kot 30 000 vlakov. Prvo ocenjevanje hrupa je potrebno na odseku nove proge izvesti najkasneje v obdobju 15 mesecev po odprtju nove infrastrukture, zavezanec za izvedbo monitoringa pa je upravljavec. Obratovalni monitoring hrupa ob obstoječih progah, AC omrežju in ob državnih cestah se izvaja v okviru rednega obratovalnega monitoringa hrupa na državnem cestnem in železniškem omrežju, ki pa je treba zagotoviti vsakih pet let.

Glede izplačil nadomestil za degradirano okolje glej stališče k pripombi št. 7.2.7.

V skladu z veljavno uredbo se po končani gradnji zagotovita celovita sanacija in rekultivacija zemljišč na območjih opuščeni tirov in vseh opuščeni zemljišč. Vsi opuščeni deli obstoječega železniškega omrežja se sanirajo s poravnavo terena in nasipavanjem rodovitne zemlje ter zveznim oblikovanjem reliefa upoštevajoč okoliški teren. Vse sanirane površine se zatravijo, zasaditve drevnine pa se izvedejo skladno s krajinskimi značilnostmi posameznih delov odseka.

Okolica Divaške jame:

Podan je bil predlog za ureditev oz. širitev infrastrukture v bližini Divaške jame, ki vključuje ureditev parkirišč, podhoda pod železniško progo, podhoda pod regionalno cesto R1-205, ureditev križišča z levimi zavijalci, fitnes na prostem, informacijsko točko z učilnico in sanitarijami ipd.

S prostorsko urbanističnega vidika so posredovani predlogi za ureditev okolice Divaške jame smiselni in utemeljeni z vidika razvoja rekreacijskih površin naselja Divača, za razvoj turizma v občini, služijo pa tudi izobraževalnemu namenu.

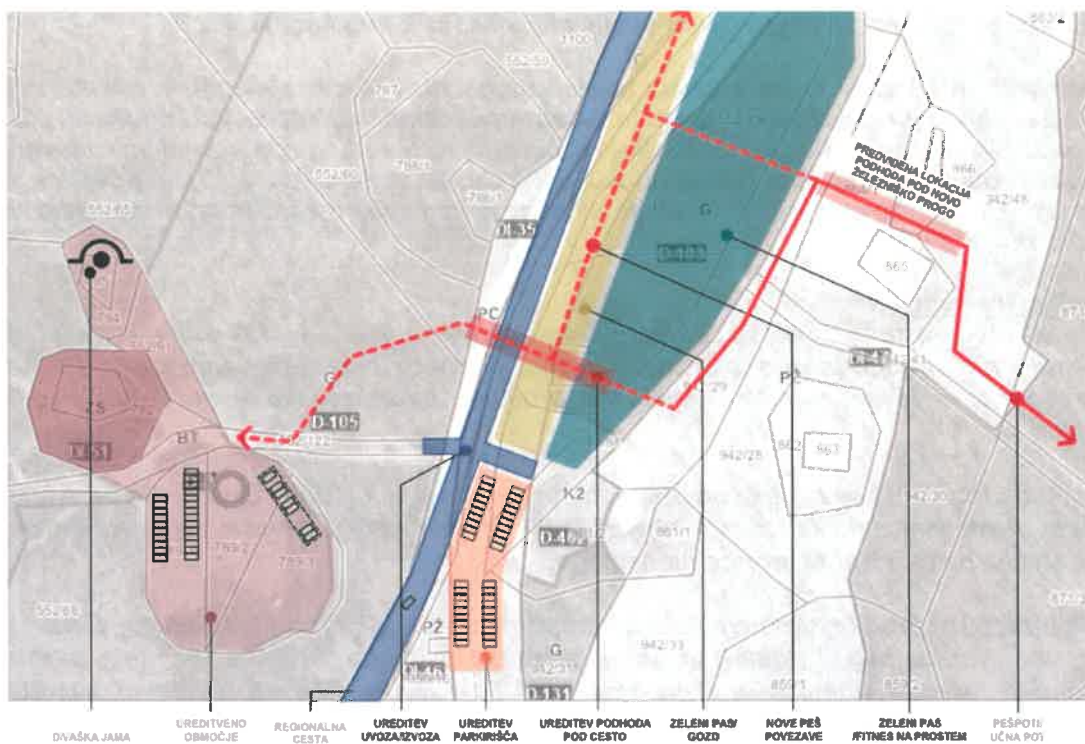
Glede na pridobljen predlog ureditve/širitve infrastrukture Divaške jame (parkirišča, center) je iz prometno varnostnega vidika smiselna ureditev varnega križišča na tem mestu, predvidoma z levozavijalnimi pasovi na reg. cesti R1-205. Predlog se upošteva, ureditev križišča z levozavijalnimi pasovi se vključi v DPN.

Znotraj območja veljavnega DLN je smiselno dopustiti ureditev površin za parkiranje, izvedbo poti ter umestitev fitnesa na prostem, pri čemer pa same ureditve ne morejo biti predmet te investicije. V uredbo o DPN se zapišejo določila, s katerimi se dopusti umestitev površin za parkiranje, postavitev fitnesa na prostem in ureditev poti.

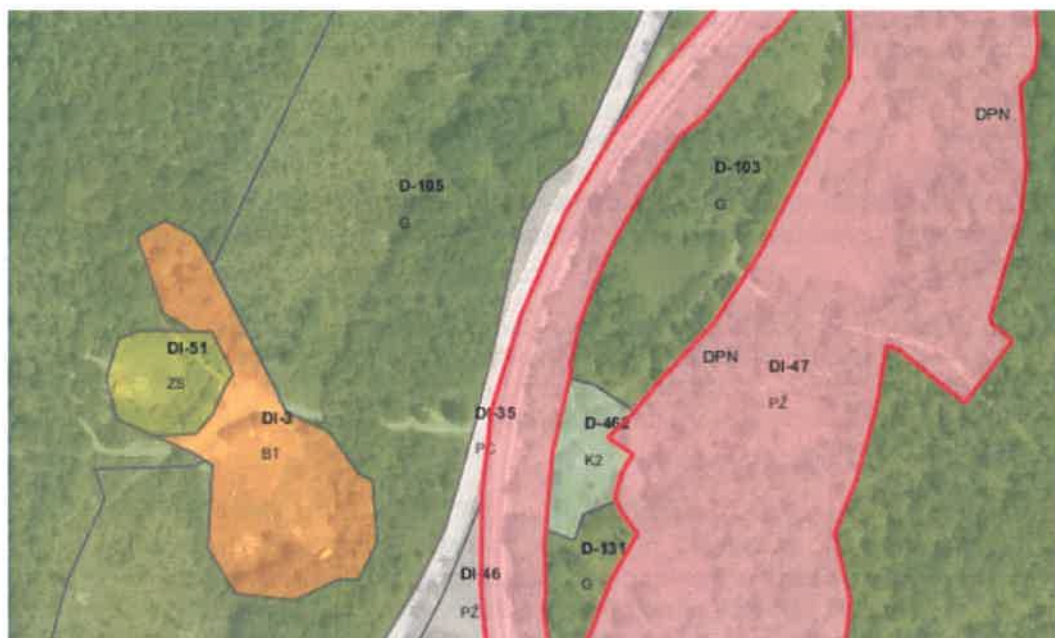
Predlog za ureditve okolice Divaške jame izven območja DPN ni utemeljen. Le te se niti ne nahajajo ob območju DPN, niti niso povezane z ureditvami načrtovanimi v DPN zato se jih ne vključi v DPN. Predmetne ureditve se v prostor lahko umesti v skladu z veljavnim Občinskim prostorskim načrtom Občine Divača, ki ima v tem delu določeno namensko rabo prostora kot površine za turizem.

Ocenjujemo, da gradnja podhoda pod obstoječo regionalno cesto ni utemeljena, saj je možno v sklopu ureditve križišča urediti tudi varen nivojski prehod za pešce čez cesto (npr. s semaforjem). Tudi sicer gre pri podhodu (z nosilnim razponom do 5 m, dolžine do 10 m) za nezahteven objekt, za katerega se lahko pridobi GD v sklopu VDJK in sprememba prostorskega akta ni potrebna.

Predlog po umestitvi podhoda pod železniško progo pri Divaški jami se upošteva. Projektna rešitev za izvedbo podhoda pri Divaški jami je bila že pripravljena v okviru toleranc za II. tir (Idejna rešitev podhoda za pešce in kolesarje pod novo progo in deviacijo obstoječe proge pri Divači; SŽ PP Ljubljana d. d., št. proj. 190175/3, junij 2020, Ljubljana) in predstavlja osnovo za izdelavo PZI in samo izvedbo objekta. Rešitev se vključi v DPN, pri čemer se v sklopu podhoda predvidi tudi cevna kanalizacija za potrebe elektrifikacije Divaške jame. Navezava poti od novega podhoda pod levim tirom in novim prehodom preko regionalne ceste je predmet tega DPN in se vključi med predvidene ureditve.



SLIKA: Predlog ureditve na območju Divaške jame (VIR: Jamarsko društvo)



SLIKA: Izsek iz veljavnega OPN Občine Divača - namenska raba prostora

Preureditev trase 110kV in zagotovitev priklop jame na el. omrežje:

Dela na ureditvi daljnovoda se izvajajo skladno z veljavnim GD za novo enotirno progo. Rešitve prestavitve daljnovoda ustrezajo tudi bodoči dvotirnosti. Predlagana prestavitve daljnovoda ni v povezavi s pripravo prostorskega akta za umestitev levega tira in torej ni predmet DPN.

Za potrebe napajanja Divaške jame z električno energijo se v sklopu ureditve podhoda pod železnico vanj vgradi cevna kanalizacija.

A/ PRIPOMBE PODANE USTNO NA JAVNI OBRAVNAVI V OBČINI SEŽANA (SEŽANA)

PRIPOMBA 9

Primož Turšič (Kraški vodovod Sežana)

1. Kako je rešena požarna varnost v tunelih, kako se pridobi voda za gašenje?

STALIŠČE K PRIPOMBI 9.1:

Požarna varnost v predorih je rešena v skladu z evropsko zakonodajo s področja železnic ali natančneje v skladu s Tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost, v zvezi z Varnostjo v železniških predorih (TSI SRT).

2. Kam se odvodnjava onesnažena voda po gašenju?

STALIŠČE K PRIPOMBI 9.2:

V predorih bo nameščeno hidrantno omrežje, ki se napaja iz vodohranov nad posameznimi predori kapacitete 200 m³, ki se polnijo z avtociстерnami. Do portalov predorov so zgrajene dostopne ceste, ki služijo intervenciji in reševanju ter vzdrževanju proge.

Onesnažena voda po gašenju se zbira v posebnih bazenih (rezervoarjih kapacitete 100 m³), ki ležijo na platoji ob nižje ležečih portalih predorov. V primeru intervencije ob nesreči se ti rezervoarji sproti praznijo (črpanje vsebine v avtociстерne in odvoz na ustrezne deponije za predelavo).

PRIPOMBA 10

Boris Budal (Gasilna služba Sežana)

1. Pričakujejo, da bodo vključeni v fazah podrobnejšega načrtovanja. Želeli bi biti pravočasno obveščeni, da se lahko vključijo v pogovore o zagotavljanju požarne varnosti.

STALIŠČE K PRIPOMBI 10.1:

Postopek DPN vodi in koordinira Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, ki v skladu z veljavno zakonodajo v zakonsko predpisanih fazah načrtovanja rešitve usklajuje s pristojnimi nosilci urejanja prostora ter v postopek priprave vključuje zainteresirano javnost.

2. Opozarjajo, da bo potrebno zagotoviti dodatno število gasilcev ter dodatno izobraževanje.

STALIŠČE K PRIPOMBI 10.2:

Varstvo pred požarom ureja v svojem 36. členu že veljavna uredba o DLN, ki določa številne ukrepe za zagotavljanje požarne varnosti. Med drugim je v uredbi o DLN določeno tudi zagotavljanje ustreznega števila intervencijskih gasilskih vozil in povečanega števila ustrezno usposobljenih gasilcev v pristojnih enotah. V skladu z uredbo se financiranje določi v tripartitnem sporazumu, ki ga mora investitor pred pričetkom gradnje objekta skleniti s pristojnimi gasilskimi enotami ter ministrstvom, pristojnim za zaščito in reševanje.

B/ PRIPOMBE PODANE USTNO NA JAVNI OBRAVNAVI V MESTNI OBČINI KOPER (KOPER)

PRIPOMBA 11

Jana Purger (Bertoki)

Rešuje se samo tovorni promet oz. povezovanje pomorskega in železniškega prometa. Ni rešen potniški promet, predvsem na strateški ravni, ni rešeno povezovanje železniškega in avtobusnega potniškega prometa.

Potrebno je usklajevanje med vsemi DPN-ji (sprejetimi in v pripravi) na tem območju ter teh z OPN.

STALIŠČE K PRIPOMBI 11:

Glej stališče k pripombi št. 5.

PRIPOMBA 12

Pavel Frank (Gabrovica)

Ni omenjena rekonstrukcija ceste od naselja Stepani do viadukta Črni kal, cesta je preozka (2.8m). Pripombo so že podali v predhodnih fazah, a ni bila upoštevana.

STALIŠČE K PRIPOMBI 12:

Glej stališče k pripombi št. 2.

PRIPOMBA 13

Sergij Andrejaš

1. Nima smisla graditi obvoznice, če se je dovozna cesta (ki s navezuje nanjo?) široka le 2.8m.

STALIŠČE K PRIPOMBI 13.1:

Glej stališče k pripombi št. 7.2.9.

2. Obstoječa proga bo morala delovati do leta 2033, v tem času so prebivalci še vedno izpostavljeni hrupu, onesnaženju, nevarnostim... Kakšni so omilitveni ukrepi zaradi prahu med gradnjo.

STALIŠČE K PRIPOMBI 13.2:

Sanacija hrupa ob obstoječem železniškem omrežju ni predmet obravnavanega DPN. Omilitveni ukrepi v primeru novogradnje se izvajajo v skladu s projektnimi rešitvami, ki upoštevajo zahtevano stopnjo varstva pred hrupom in morajo biti sestavni del DPN, omilitveni ukrepi ob obstoječem železniškem oziroma tudi AC in državnem cestnem omrežju se izvajajo v skladu z Operativnim programom varstva pred hrupom, ki ga ki ga pripravi Ministrstvo za okolje in prostor v sodelovanju z ministrstvom, pristojnim za promet, in ministrstvom, pristojnim za zdravje, na podlagi rezultatov obratovalnega monitoringa hrupa, ki se izvaja periodično na vsakih 5 let.

Kot je to zapisano v OP, podpoglavju 4. Omilitveni ukrepi poglavja 4.9.1 Vpliv na kakovost zraka bo vpliv na kakovost zraka največja pri najbližjih stavbah ob gradbišču, gradbiščnih poteh in dovoznih cestah, kadar bosta intenzivna gradnja in z njo povezan transport potekala v sušnih obdobjih in pri močnih vetrovih. V skladu z Zakonom o varstvu okolja mora izvajalec del v takšnih razmerah zagotoviti, da pri najbližjih stavbah niso presežene mejne koncentracije onesnaževal (predvsem delcev PM 10) v zunanjem zraku. Ukrepi za zagotavljanje kakovosti zunanjega zraka med gradnjo izhajajo iz zakonodaje.

Gradbišče bo glede na površino in količino vgrajenega materiala ter potrebnega časa trajanja poseg, za katerega velja Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11) v celoti. Med gradnjo bo potrebno na celotnem gradbišču izvajati redne in učinkovite ukrepe za zmanjšanje emisije prahu z območja gradbišča, začasnih lokacij gradbiščnih naprav ter transportnih poti. Po oceni bo v času gradnje potrebna tudi izvedba začasnih protiprašnih ponjav, kjer se plan približa stanovanjski pozidavi (območje južnega portala predora T8 v Dekanih ob novi progi in območje Podpeči v času gradnje zaprte galerije v primeru odvijanja tovarnega prometa po obstoječi progi).

Natančnejši obseg omilitvenih ukrepov v času izvedbe plana bo določen v fazi pridobivanja Okoljevarstvenega soglasja v sklopu izdelave Poročila o vplivih na okolje.

3. Izgradnja naj bo zaradi vplivov na prebivalce med gradnjo zaključena do leta 2026.

STALIŠČE K PRIPOMBI 13.3:

Glej stališče k pripombi št. 7.2.1.

PRIPOMBA 14

Janko Sever (predsednik KS Črni kal)

1. So za to varianto, obstoječa proga se mora opustiti zaradi možnosti nesreč.

STALIŠČE K PRIPOMBI 14.1:

Izraženo je strinjanje s predlagano varianto.

2. Zavedajo se, da je proga potrebna za državo, je pa zaradi gradnje za lokalno prebivalstvo katastrofa, gradnja naj se pospeši. Vzdrževanje obstoječe proge je drago, če bi se gradnja vzporednega tira pospešila, bi lahko obstoječi tir prej opustili.

STALIŠČE K PRIPOMBI 14.3:

V veljavnih prostorskih aktih trenutno ni podlage za pridobitev gradbenega dovoljenja za gradnjo vzporednega tira na celotnem poteku trase. Zato je potrebno najprej sprejeti ustrezen prostorski akt, v ta namen se pripravljajo spremembe in dopolnitve veljavnega DLN (predmetni DPN). Za podrobnejši odgovor glej stališče k pripombi št. 7.2.1.

3. Izogibališče naj se izvede že v fazi gradnje osnovnega II. tira

STALIŠČE K PRIPOMBI 14.3:

Izogibališče je bilo sicer predvideno v PGD dokumentaciji za II. tir. Zaradi odločitve, da bo proge dvotirna se je odstopilo od gradnje izogibališča (tudi zaradi racionalizacije stroškov). Tudi enotirna proga brez izogibališča bo imela še vedno znatno kapaciteto in bo lahko prevzela zelo velik delež vlakov, ki sedaj vozijo po obstoječi enotirni progi.

PRIPOMBA 15

Tavčar Bojan (županova komisija za izgradnjo II. tira)

Zavzemajo se za sočasno gradnjo drugega in vzporednega tira.

STALIŠČE K PRIPOMBI 15:

Sočasna gradnja ni možna. Glej stališče k pripombi št. 7.2.1.

PRIPOMBA 16

Matjaž Čokl (Škofije)

Priključek T8a bo obremenil cesto v Tinjan, povečan bo promet.

STALIŠČE K PRIPOMBI 16:

Cesta T-8a je že zgrajena. Navezana je na druge ceste zgrajene za potrebe gradnje nove proge. Nobena od teh cest ne poteka skozi naselje Tinjan. Tudi vsi gradbiščni transporti se vršijo po novih cestah in ne potekajo skozi naselje Tinjan.

PRIPOMBA 17

Jože Kržišnik (CI Griža)

DPN se zelo razlikuje od realnosti, izračuni imajo luknjo 2000000 m³. V osnovnem DPN je predvideno odlaganje viškov materiala v Bekovcu in Črnotičah, zdaj je objavljeno javno naročilo za odlaganje 2000000 m³ v kamnolomu Griža. Najprej naj se zapolni Črnotiče, kamnolom Griža pa naj se takoj sanira.

STALIŠČE K PRIPOMBI 17:

V okviru priprave strokovnih podlag za ŠV/PIZ in OP je bil izdelan Elaborat načinov ravnanja z izkopanim materialom (IRGO Consulting d.o.o., št. P1-E-03, februar 2021/april 2021), ki je bil pripravljen upoštevajoč med drugim tudi veljavni DLN kjer je v 38. členu med drugim tudi navedeno, da se kot rezervna lokacija za odlaganje odvečnega materiala dopusti tudi možnost odlaganja v kamnolomih in da se pred začetkom odlaganja izdelata ustrezna projektna dokumentacija in pridobijo vsa potrebna dovoljenja.

V navedenih strokovnih podlagah torej ne gre za nobene bistvene spremembe, strokovne podlage za fazo priprave DPN pa bodo glede na aktualno stanje v času priprave ustrezno posodobljene.

C/ PRIPOMBE PODANE USTNO NA JAVNI OBRAVNAVI V OBČINI HRPELJE-KOZINA (KLANEC PRI KOZINI)

PRIPOMBA 18

Dalja Čeranič (KS Vrhopolje)

Pod Gradiščem izvira voda na štiri strani, pri gradnji drugega tira, ki poteka je prišlo spreminjanja vodnih tokov. Izvire je potrebno ohraniti. Občina in KS bosta pripravili točen opis problematike s podatki in ga posredovali po pošti.

STALIŠČE K PRIPOMBI 18:
Glej stališče k pripombi št. 6.

PRIPOMBA 19

Primož Pečar (KS Klanec)

1. Pohvali rešitev dovozne poti s krožiščem, potrebno pa ga je preurediti na način, da bo lahko trajen (visi v eno smer). Ko bo urejeno, naj se uredi tudi stara regionalna cesta, da bo mogoč boljši dostop za obiskovalce turističnih točk.

STALIŠČE K PRIPOMBI 19.1:

Zaradi povečanega prometa v času gradnje glavnih del za drugi tir žel. proge Divača - Koper je smiselna ureditev krožišča na način, ki zagotavlja ustrezno prometno varnost, zato se bo v naslednji fazi preverila možnost ureditve takega krožišča v sklopu vzdrževalnih del v javno korist (VDJK).

2. Kako bo potekal prevoz gasilskih avtomobilov, po katerih cestah?

STALIŠČE K PRIPOMBI 19.2:

Gasilska vozila uporabljajo obstoječe cestno omrežje in nove dostopne ceste za najhitrejši možen dostop do portalov predorov. Za območje Občine Hrpelje – Kozina velja, da gasilci iz Kopa in Sežane vozijo po AC do priključka Kozina in po tem po regionalni cesti do prej omenjenega krožišča in dalje po cestah T-1b1 in T-1b2 (po trasi opuščene proge in po novi cesti v dolino Glinščice).

3. Kakšen promet do platoja je pričakovati v zvezi z vzdrževanjem?

STALIŠČE K PRIPOMBI 19.3:

Promet po dostopnih cestah v zvezi z vzdrževanjem bo minimalen, predvidoma ena vožnja na teden, oziroma ob večjih delih ena vožnja na dan.

D/ PRIPOMBE PODANE USTNO NA JAVNI OBRAVNAVI V OBČINI DIVAČA (DIVAČA)

PRIPOMBA 20

anonimno

1. Ali bo Ventilatorska postaja povzročala hrup?

STALIŠČE K PRIPOMBI 20.1:

Ventilatorji v ventilatorski postaji delujejo samo v primeru izrednega dogodka – nesreče s požarom. V tem primeru ventilatorji odsesavajo dim iz predorske cevi v kateri se je zgodil požar.

2. Ali je mogoče dobiti podatek o posameznih parcelah v območju ŠV?

STALIŠČE K PRIPOMBI 20.2:

Natančni podatki o zemljiških parcelah bodo določeni v fazi izdelave DPN. Za osnutek DPN bo v skladu s Pravilnikom o geodetskem načrtu (Uradni list RS, št. 40/04) izdelan geodetski načrt, ki bo vseboval tudi podatke iz zemljiškega katastra.

PRIPOMBA 21

anonimno

1. Kako bo organiziran potniški promet do Kopra, če se obstoječa proga ukine?

STALIŠČE K PRIPOMBI 21.1:

Tudi po novi progi bodo vozili potniški vlaki v smeri Kopra in nazaj. Ti vlaki bodo ustavljali na postaji Divača. To bodo regionalni potniški (RG, LP) in brzi vlaki (ICS, IC, EC) iz smeri Ljubljane. Med postajama Divača in Koper na novi progi ni drugih postaj, saj je proga večinoma v predorih in je oddaljena od naselij. Vlaki vozijo direktno.

2. Ali MzI razmišlja o uvedbi manjših in bolj pogostih avtobusov?

STALIŠČE K PRIPOMBI 21.2:

MzI predvideva uvedbo upravljavca integriranega javnega potniškega prometa, ki je predviden z Zakonom o javnem potniškem prometu, kateri je v pripravi. Uvedba manjših in bolj pogostih avtobusov bo izvedena na podlagi dodatne analize potreb po prevozih.

3. Zakaj se ne ukine tudi proga proti Puli in se je ne nadomesti z drugimi prevozi (postaje Prešnica, Kozina in Rodik bodo izgubila potnike, ki so bili namenjeni v Koper)?

STALIŠČE K PRIPOMBI 21.3:

Število odpravljenih potnikov na postajah in postajališčih Prešnica, Črnotiče in Hrastovlje je bilo po zadnjih podatkih SŽ majhno, se pa kaže predvsem sezonski interes ostalih prevoznikov. Prevoz bo vzpostavljen v kolikor bo za to obstajal zadosten potencial oz. interes (tudi glede na sezonski vpliv povpraševanja po prevozih).

PRIPOMBA 22

Anton Šajna

1. Kako so upoštevani kumulativni vplivi v Divači (železnica, ceste, elektrovi, vodovod za oskrbo obale)?

STALIŠČE K PRIPOMBI 22.1:

Kumulativni vplivi, hrup, onesnaženje: Skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05) se kumulativni vpliv v OP ugotavlja v primeru, če se s planom načrtuje poseg v okolje, ki bi lahko skupaj z obstoječimi ali načrtovanimi posegi v okolje lahko imel velik vpliv na izbrana merila vrednotenja. Ureditve v okviru obravnavanega plana so od Divače oddaljene cca 500 m, zato neposrednih kumulativnih vplivov ne bo. Možni pa so kumulativni vplivi na zrak med gradnjo in na obremenitev okolja s hrupom zaradi povečanja železniškega prometa med obratovanjem.

Vpliv gradnje in obratovanja obravnavanega državnega prostorskega načrta z izjemo prevozov gradbišnega transporta mimo naselja Divača ne bo vplival na povečano obremenitev s hrupom na območju občine Divača. Ob obstoječem železniškem omrežju je obremenitev s hrupom na območju občine Divača povečana ob progi št. 50 Ljubljana-Divača-Sežana-d. m. v naseljih Dolnje Ležeče in Divača. V naselju Divača je sanacija hrupa ob železniški progi delno že izvedena, medtem ko naselje Dolnje Ležeče pred hrupom železniškega prometa ni zaščiteno.

Kot je to zapisano v OP, podpoglavju 4. Omilitveni ukrepi poglavja 4.9.1 Vpliv na kakovost zraka bo vpliv na kakovost zraka največja pri najbližjih stavbah ob gradbišču, gradbiščnih poteh in dovoznih cestah, kadar bosta intenzivna gradnja in z njo povezan transport potekala

v sušnih obdobjih in pri močnih vetrovih. V skladu z Zakonom o varstvu okolja mora izvajalec del v takšnih razmerah zagotoviti, da pri najbližjih stavbah niso presežene mejne koncentracije onesnaževal (predvsem delcev PM₁₀) v zunanjem zraku). Ukrepi za zagotavljanje kakovosti zunanjega zraka med gradnjo izhajajo iz zakonodaje.

Natančnejši obseg omilitvenih ukrepov med gradnjo bo določen v fazi pridobivanja GD v sklopu izdelave PVO.

2. Kako je z monitoringom vplivov na okolje? In z vplivom na Kras, ki je svetovni pojem?

STALIŠČE K PRIPOMBI 22.2:

V OP je za vsako izmed področij okolja, na katerega je bil evidentiran možen vpliv zaradi izvedbe plana, opredeljen tudi monitoring oz. spremljanje stanja. Natančnejši obseg monitoringa med gradnjo in obratovanjem bo določen v DGD in PVO.

Vpliv na Kras je bil obsežno proučevan že v fazi priprave dokumentacije za izgradnjo II. tira, ki je v gradnji in nadalje v okviru priprave strokovnih podlag za ŠV/PIZ in OP. Glavni (vidni in raziskani) kraški pojavi so evidentirani kot geomorfološke in podzemeljske geomorfološke naravne vrednote, ki so obravnavane v poglavju Narava. Še neodkrite jame so varovane kot območje pričakovanih naravnih vrednot Karbonati ter se varujejo skladno z Zakonom o varstvu podzemnih jam in Zakonom o ohranjanju narave. Pričakovane naravne vrednote so v OP obravnavane v poglavju Narava. Vidne prvine Krasa so obravnavane v poglavju Krajina, voda, ki omogoča nastajanje kraških prvin, pa je obravnavana v poglavjih Površinske in Podzemne vode.

3. Treba je zaščititi prebivalce pred negativnimi vplivi - hrupom, onesnaženjem.

STALIŠČE K PRIPOMBI 22.3:

Z namenom zaščite okolja se pri vseh večjih planih izvede celovita presoja na okolje. V primeru, da je evidentiran vpliv, ki bi lahko bistveno vplival na okolje ali zdravje ljudi, so predpisani omilitveni ukrepi, kot je bilo to tudi v presoji tega plana. Omilitveni ukrepi se vključijo v DPN kot predvidene ureditve ali obveze, ki se navedejo v uredbo o DPN. Natančnejši ukrepi bodo podani v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije (PVO), ko bo znan natančen način gradnje in obseg gradbišč. Obveznosti, ki izhajajo iz vidika zmanjšanja vplivov na zdravje ljudi, so tako navedene v uredbi o DPN in v PVO.

Vse obveznosti, ki izhajajo iz DPN in PVO, mora investitor oz. izvajalec del upoštevati in s tem zagotoviti, da v času gradnje ne bo prekomernih vplivov. Z namenom preprečitve negativnih vplivov, ki jih v času projektiranja ni možno natančno opredeliti, je predviden tudi monitoring oz. spremljanje stanja tako med gradnjo kot tudi med obratovanjem. V primeru, da je med monitoringom evidentirana prekomerna obremenitev okolja, se predvidijo dodatni ukrepi, ki bodo te vplive zmanjšali.

4. Presekana je (oz. še bo v nadaljnjih fazah gradnje) učna pot, treba je zagotoviti vzporedne peš in kolesarske poti.

STALIŠČE K PRIPOMBI 22.4:

Na območju južno od naselja Divača poteka Krasoslovna učna pot, ki povezuje kraške znamenitosti kot so udorna dolina Risnik, dolini Divaški Radvanj, Gorenjski Radvanj in Divaško jamo. Divaška jama se sicer nahaja na drugi strani državne ceste iz Divače v Lokev pa tudi na drugi strani obstoječe glavne proge št. 60. Učna pot je v preteklosti prečkala železnico preko nezavarovanega nivojskega prehoda, ki pa je bil v času izvedbe del na modernizaciji obstoječe proge ukinjen in nadomeščen s povezovalno cesto do novega cestnega nadvoza nad progo na C strani postaje Divača. Projektna rešitev za izvedbo podhoda pri Divaški jami je bila že pripravljena v okviru toleranc za II. tir (Idejna rešitev podhoda za pešce in kolesarje pod novo progo in deviacijo obstoječe proge pri Divači; SŽ PP Ljubljana d. d., št. proj. 190175/3, junij 2020, Ljubljana) in predstavlja osnovo za izdelavo PZI

in samo izvedbo objekta. Rešitev se vključi v DPN, pri čemer se v sklopu podhoda predvidi tudi cevna kanalizacija za potrebe elektrifikacije Divaške jame.

5. Gradnja bo trajala dolgo, treba je zagotoviti ukrepe za omilitev vplivov na prebivalce.

STALIŠČE K PRIPOMBI 22.5:

Splošni ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov gradnje, ki jih je bilo možno opredeliti že v tej fazi, so že zapisani v OP.

Glej tudi stališče k pripombi št. 22.3.

6. Obveznosti iz DPN niso prenešene v gradbeno dovoljenje (konkretne pripombe bodo podane pisno)

STALIŠČE K PRIPOMBI 22.6:

Pripomba se ne nanaša na postopek priprave DPN. Stališča k pisnim pripombam so podana pod št. 8.

PRIPOMBA 23

Borut Lozej (Jamarsko društvo)

1. Predstavi problematiko dostopa do Kačne jame in projekt učne poti. Predloge bodo posredovali pisno. Ob gradnji je presekana učna pot, to je treba pri gradnji vzporednega tira rešiti.

STALIŠČE K PRIPOMBI 23.1:

Predlog po umestitvi podhoda pod železniško progo pri Divaški jami se upošteva, podhod s potrebno preureditvijo učne poti (povezava od novega podhoda do prehoda čez cesto) in cevna kanalizacija se vključijo v strokovne podlage in DPN. S tem bo ponovno vzpostavljena povezava učne poti do Divaške jame.

Glede na pridobljen predlog ureditve/širitve infrastrukture Divaške jame (parkirišča, center) je iz prometno varnostnega vidika smiselna ureditev varnega križišča na tem mestu, predvidoma z levozavijalnimi pasovi na reg. cesti R1-205. Ureditev križišča z levozavijalnimi pasovi se vključi v DPN. V sklopu ureditve križišča se uredi tudi varen nivojski prehod za pešce čez cesto (npr. s semaforjem).

Stališča na pisne pripombe so obravnavana pri stališču do pripombe št. 24 (od 24.1 do 24.5).

2. Opozarja na potrebo po širših prehodih (podvozih) za divje živali.

STALIŠČE K PRIPOMBI 23.2:

V okviru Okoljskega poročila je bila s strani strokovnjakov preverjena potreba po izvedbi prehodov za živali. Ugotovljeno je bilo, da izvedba ukrepov ni potrebna, saj večina trase nove železniške proge Divača–Koper poteka v predorih, na viaduktih in mostovih, kjer bo omogočeno prehajanje živalim (tudi velikim sesalcem), odsek trase železniške proge med Prešnico in Dekani pa bo imel zaradi opustitve uporabe železniške proge pozitiven vpliv na prehajanje živali.

3. Kjer se tir odstrani, naj se območje ozeleni in nameni za turistične namene.

STALIŠČE K PRIPOMBI 23.3:

Na območju odstranjenega tira v bližini Divaške jame se v skladu z veljavno uredbo po končani gradnji zagotovita celovita sanacija in rekultivacija zemljišč na območjih opuščeni tirov in vseh opuščeni zemljišč. Vsi opuščeni deli obstoječega železniškega omrežja se sanirajo s poravnavo terena in nasipavanjem rodovitne zemlje ter zveznim oblikovanjem reliefa upoštevajoč okoliški teren. Vse sanirane površine se zatravijo, zasaditve drevnine pa se izvedejo skladno s krajinskimi značilnostmi posameznih delov odseka.

Znotraj območja veljavnega DLN je na območju opuščene proge smiselno urediti površine za parkiranje in dopustiti izvedbo poti ter umestitev fitnesa na prostem, pri čemer pa ureditev

fitnesa ne more biti predmet te investicije. V uredbo o DPN se zapišejo določila, s katerimi se dopusti postavitve fitnesa na prostem in ureditev poti, med ureditve DPN se vključi le ureditev površin za parkiranje.

PRIPOMBA 24

Jamarsko društvo (pisno na Občino Divača (posredovano skupaj z mnenjem Občine Divača))

Izgradnja drugega tira Divača Koper bo presekala Krasoslovno naravoslovno učno pot Divaški kras in prekinila povezavo poti z Divaško jamo (za obiskovalce odprta leta od 1887). Obstoječa trasa železniške povezave Divača - Koper se pri uvozu k Divaški jami umika. Divaški jamarji smo v sodelovanju z Občino Divača in drugimi subjekti pripravili idejno zasnovo ureditve tega območja. Menimo, da moramo izkoristiti priložnost izgradnje drugega tira in posega v prostor na tem območju in zagotovimo povezavo učne poti z Divaško jamo in samim krajem. Učna pot je namreč vse bolj priljubljeno sprehajalno in rekreativno območje za domačine in druge obiskovalce in kot taka predstavlja pljuča Divače. Kompleks kraških pojavov na učni poti je skupaj z Divaško jamo delo podzemne reke Reke, ki ponika v znamenite Škocjanske Jame in teče proti morju preko tega območja v Kačni jami. Kačna jama je eden večjih jamskih sistemov v Sloveniji. Jamarji so pod Divačo do danes raziskali že preko 20km jamskih rovov ogromnih dimenzij. Jama je domovanje številnih podzemnih organizmov tudi proteusa (človeške ribice). Jamski sistem Škocjanskih jam je na seznamu svetovne dediščine UNESCO in ga letno obišče do 200.000 obiskovalcev. Škocjanske jame so eden od treh stebrov turizma na Krasu poleg Lipice in Štanjela. Jamski turizem pa predstavlja pomembno gospodarsko panogo v občini in se razvija že 130 let. Divaška jama je del tega sistema in postaja z urejanjem vse bolj obiskana. Zaradi vsega povedanega je zato potrebno območje urediti po najvišjih standardih varovanja narave in zagotoviti peš in kolesarske povezave z učno potjo, Škocjanskimi jamami in Lipico. Verjamemo, da smo kot razumna družba, Slovenci se z varovanjem narave radi pohvalimo, sposobni najti rešitev in območju dati neko dodatno vrednost. Predlog ureditve vsebuje poleg opisnega tudi shematsko in slikovno gradivo. Predstavljena pa je tudi idejna zasnova sprejemnega centra za obiskovalce, ki je sestavljena iz premičnih objektov (kontejnerjev). Lokacija sprejemnega centra za obiskovalce jame je umeščena na ureditveno območje Divaške jame, zato je na regionalni cesti Divača Lokev nujno potrebno urediti uvoz k jami. Obstoječi uvoz je namreč neprimeren in izjemno nevaren, hkrati pa je potrebno zagotoviti tudi peš povezave z učno potjo.

Predlogi ureditve:

1. Na regionalni cesti Lokev Divača predlagamo ureditev varnega uvoza k Divaški jami in uvoz na novo predlagano parkirišče na lokaciji opuščene tira.
2. Ureditev poti med območjem Divaške jame in Krasoslovno naravoslovne učne poti divaški kras in ureditev podhoda pod magistralno cesto za omogočanje peš in kolesarske povezave.
3. Predlog ureditve parkirišča na ureditvenem območju divaške jame (na parcelni št. 789/2, 789/3). Uredi se manjše parkirišče in sprejemni center za obiskovalce Divaške jame (DJ). Na območju obstoječega železniškega tira se uredi manjše parkirišče za obiskovalce in rekreativce, ki se podajo na učno pot. Parkirišče služi tudi kot dodatno parkirišče za obiskovalce DJ ob prireditvah, ko jame obišče več ljudi.
4. Postavitve telovadnih elementov (fitnes na prostem) na območju trase opuščene železniškega tira po vzoru Živega muzeja krasa v Sežani, kjer se naravoslovne vsebine prepletajo z rekreativnimi. Ureditev povezovalne poti proti Divači - smer podhod Gregorja Žiberne po obstoječem kolovozu, ter povezavo na učno pot preko novega podhoda na lokaciji nove železniške trase.

STALIŠČE K PRIPOMBAM od 24.1 do 24.4:

Podan je bil predlog za ureditev oz. širitev infrastrukture v bližini Divaške jame, ki vključuje ureditev parkirišč, podhoda pod železniško progo, podhoda pod regionalno cesto R1-205, ureditev križišča z levimi zavijalci, fitnes na prostem, informacijsko točko z učilnico in sanitarijami ipd.

S prostorsko urbanističnega vidika so posredovani predlogi za ureditev okolice Divaške jame smiselni in utemeljeni z vidika razvoja rekreacijskih površin naselja Divača, za razvoj turizma v občini, služijo pa tudi izobraževalnemu namenu.

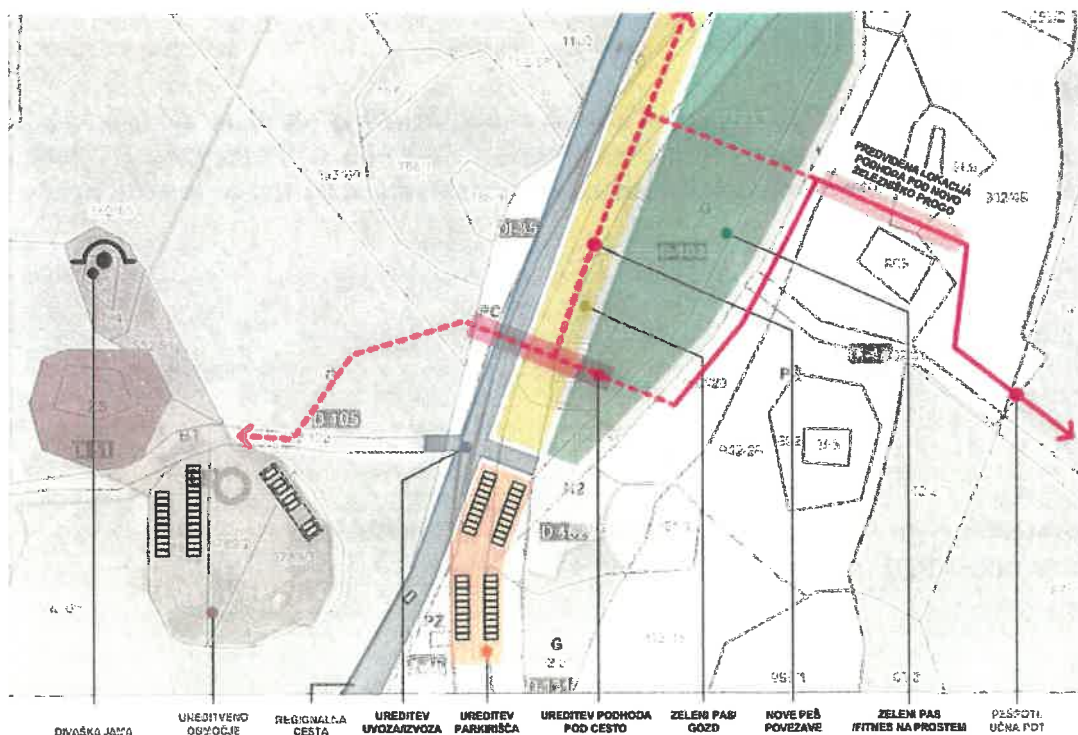
Glede na pridobljen predlog ureditve/širitve infrastrukture Divaške jame (parkirišča, center) je iz prometno varnostnega vidika smiselna ureditev varnega križišča na tem mestu, predvidoma z levozavijalnimi pasovi na reg. cesti R1-205. Predlog se upošteva, ureditev križišča z levozavijalnimi pasovi se vključi v DPN.

Znotraj območja veljavnega DLN je smiselno dopustiti ureditev površin za parkiranje, izvedbo poti ter umestitev fitnesa na prostem, pri čemer pa same ureditve ne morejo biti predmet te investicije. V uredbo o DPN se zapišejo določila, s katerimi se dopusti umestitev površin za parkiranje, postavitve fitnesa na prostem in ureditev poti.

Predlog za ureditve okolice Divaške jame izven območja DPN ni utemeljen. Le te se niti ne nahajajo ob območju DPN, niti niso povezane z ureditvami načrtovanimi v DPN zato se jih ne vključi v DPN. Predmetne ureditve se v prostor lahko umesti v skladu z veljavnim Občinskim prostorskim načrtom Občine Divača, ki ima v tem delu določeno namensko rabo prostora kot površine za turizem.

Ocenjujemo, da gradnja podhoda pod obstoječo regionalno cesto ni utemeljena, saj je možno v sklopu ureditve križišča urediti tudi varen nivojski prehod za pešce čez cesto (npr. s semaforjem). Tudi sicer gre pri podhodu (z nosilnim razponom do 5 m, dolžine do 10 m) za nezahteven objekt, za katerega se lahko pridobi GD v sklopu VDJK in sprememba prostorskega akta ni potrebna.

Predlog po umestitvi podhoda pod železniško progo pri Divaški jami se upošteva. Projektna rešitev za izvedbo podhoda pri Divaški jami je bila že pripravljena v okviru toleranc za II. tir (Idejna rešitev podhoda za pešce in kolesarje pod novo progo in deviacijo obstoječe proge pri Divači; SŽ PP Ljubljana d. d., št. proj. 190175/3, junij 2020, Ljubljana) in predstavlja osnovo za izdelavo PZI in samo izvedbo objekta. Rešitev se vključi v DPN, pri čemer se v sklopu podhoda predvidi tudi cevna kanalizacija za potrebe elektrifikacije Divaške jame. Navezava poti od novega podhoda pod levim tirom in novim preходом preko regionalne ceste je predmet tega DPN in se vključi med predvidene ureditve.



SLIKA: Predlog ureditve na območju Divaške jame (VIR: Jamarsko društvo)



SLIKA: Izsek iz veljavnega OPN Občine Divača - namenska raba prostora

5. Glede na to, da se bo med gradnjo urejalo tudi traso daljnovoda proti Divača - Kozina - Koper, je smiselno urediti tudi traso, ki preči ureditveno območje Divaške jame. Predlagamo da bi se traso 110kV, premaknilo na traso sredinskega 35kV daljnovoda in se obenem zagotovilo zadostne odmike tako z višjimi nosilnimi stebri, kot z dodatnimi izolatorji. Hkrati je potrebno zagotoviti priklop jame na el. omrežje.

STALIŠČE K PRIPOMBI 24.5:

Dela na ureditvi daljnovoda se izvajajo skladno z veljavnim GD za novo enotirno progo. Rešitve prestavitve daljnovoda ustrezajo tudi bodoči dvotirnosti. Predlagana prestavitve daljnovoda ni v povezavi s prostorskim aktom za umestitev levega tira in torej ni predmet DPN.

Št. 35008-6/2019-2550-206
Ljubljana, 17. februarja 2022.

Georgi BANGIEV
GENERALNI DIREKTOR
DIREKTORATA ZA PROSTOR,
GRADITEV IN STANOVANJA



Monika PINTAR MESARIČ
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA KOPENSKI PROMET

