



OBČINA IZOLA – COMUNE DI ISOLA
ŽUPAN – IL SINDACO
Sončno nabrežje 8 – Riva del Sole 8
6310 Izola – Isola
Tel: +386 5 66 00 100
E-mail: posta.oizola@izola.si
Internet: www.izola.si

Številka: 3505-81/2019

Datum: 26. 2. 2021

Zadeva: **Pripombe na osnutek Pomorskega prostorskega plana Slovenije**

Spoštovani!

V postopku javne razgrnitve osnutka Pomorskega prostorskega plana Slovenije in pripadajočega Okoljskega poročila z dne 28. 12. 2020, podajamo v nadaljevanju pripombe Občine Izola.

Uvodoma navajamo nekaj splošnih pripomb, ki se nanašajo na posamezne sklope in na ključne vsebine plana, ki imajo ali bodo imele na prostor štirih obmorskih občin velik vpliv. V nadaljevanju so nanizani ustrezni amandmaji.

V zadnjem poglavju so navedene pripombe na posamezne enote urejanja prostora (EUP), ki sodijo v območje občine Izola.

A. SPLOŠNE PRIPOMBE

1. Zmanjševanja poplavne in erozijske ogroženosti

Poplavna in erozijska ogroženost in posledice procesov in dogodkov, ki jih sprožata, vedno bolj vplivajo na stanje okolja v štirih obmorskih občinah in na kakovost oz. ogroženost bivanja na kritičnih območjih. Zaradi pogostejših dogodkov te narave se vedno pogosteje izkazuje potreba po izvajanju ukrepov za preprečevanje škodljivih posledic teh dogodkov in procesov. Zato je v okoljskem poročilu potrebno posebej omeniti konkretno posledico podnebne spremembe: višanje gladine morja in nujnost opredelitve ukrepov ter sredstev za ukrepanje. V PPP je to omenjeno v splošnem delu na str. 43, zato bi bilo v nadaljevanju dokumenta potrebno to dodatno predeliti v ustreznem poglavju.

2. Protipoplavni ukrepi

Protipoplavni ukrepi so v PPP sicer le omenjeni kot ukrepi, h katerim bo zaradi vedno bolj pogostih poplav potrebno nemudoma pristopiti k reševanju. Od Ministrstva pričakujemo, da v okviru proračunskih sredstev RS zagotovi zadostna finančna sredstva za naročilo in izdelavo potrebnih strokovnih podlag in da se priprava le-teh obravnava kot prioriteta naloga. Nenazadnje, izdelava takšnih strokovnih podlag in ukrepov zahteva tudi potreben čas in strokovno usposobljeno ekipo z ustreznimi, specifičnimi kompetencami za pripravo takih podlag in usklajevanje s posameznimi nosilci urejanja prostora. Ne gre samo za vpliv na kulturno dediščino, temveč tudi za obsežne posege v naravo in v obstoječo komunalno, cestno in drugo infrastrukturo, ki jo bo potrebno predelati ali premestiti. Glede na to, da se poplave na kritičnih območjih pojavljajo vedno pogosteje in so vsakokrat obsežnejše menimo, da je potrebno v PPP zapisati konkretni skrajni rok, v katerem je potrebno izdelati te podlage.

3. Območja ohranjanja narave

Povezanost morskih zavarovanih območij in vzpostavitev njihovega upravljanja je bistvena za učinkovito varstvo narave ter krepitev zavesti o pomenu in vlogi morskega ekosistema. S PPP je smiselno zato določiti izrecne širitve, ki izhajajo iz strokovnih ugotovitev Zavoda RS za varstvo narave, saj smo k temu zavezani tudi preko EU direktiv. Hkrati je ohranjanje in varovanje redkih

naravnih vrednot, kar specifični morski habitati v našem morju tudi so, zapisano tudi v slovensko ustavo.

4. Ureditev obalne črte

Resorno ministrstvo mora nujno ažurirati uradno razmejitev med kopnim in morjem. Ob skorajšnjem sprejemu PPP, je to nujen vhodni podatek za razmejitev pristojnosti lokalnih skupnosti in države. Ponovno pozivamo, da se formalno in evidenčno uredi obalna črta, na kar občine opozarjamo že leta.

5. Veljavnost planskih aktov občin

Vsak prostorski akt ima v ustreznem poglavju določila o pravni veljavnosti akta ter predvsem o odnosu do drugih, predhodno sprejetih aktih. PPP v poglavju II. Namen, na strani 10, predzadnji odstavek (8. odst.) navaja:

»Vsebina tega plana predstavlja obvezujoče izhodišče za strateške in izvedbene akte na državni, regionalni in lokalni ravni, za izvajanje vseh dejavnosti, režimov in rab na morju, za prostorske in upravljalne ukrepe na morju in v priobalnem pasu na kopnem. V obstoječe predpise, pravne režime in pravna razmerja ter strateške in izvedbene akte ob uveljavitvi pomorskega prostorskega plana ta akt ne posega. To velja tudi za prostorske planske in izvedbene akte lokalnih skupnosti.«

Iz razgrnjenega osnutka akta to ne drži, saj PPP posega v Družbeni plan Občine Piran z umikom širitve marine iz veljavnih dokumentov, kot tudi v še veljavni plan Občine Izola iz leta 2004, ki predvideva otok na območju Viližanskega zaliva. PPP bi moral izrecno uvesti distinkcijo med izvedbenimi in planskimi akti ter predvideti postopek razveljavitve občinskih planskih dokumentov.

6. Glede na zahtevo po celovitem prostorskem upravljanju obalnih območij v Sredozemlju (str.10) se predvidi vzpostavitev koordinacijske strukture po tem protokolu kot aktivnost, ki mora biti izvršena v roku 1 leta od sprejetja PPP s strani MOP. V koordinacijsko strukturo je potrebno vključiti tudi obmorske občine, bodisi v smislu njihove koordinacije ali skupne občinske uprave

B. PRIPOMBE IN PREDLOGI PO POGLAVJIH:

1. Str.6

Poglavje: I. Uvodne določbe

Podpoglavje 4. Vsebinski pomen uporabljenih pojmov

definicija Celovito upravljanje obalnih območij:

Predlagamo, da se bodisi v celoti črta ali pa se jo v celoti prepiše iz mednarodno zavezujočih dokumentov.

Obrazložitev: Glede na parcialno povzemanje definicij iz pravnih aktov definicija v PPP ustvarja zmedo in negotovost.

Direktiva o celovitem upravljanju obalnih območij v Sredozemlju v uvodnih določbah določa:

»V pomorskih prostorskih načrtih so popisane obstoječe človekove dejavnosti in opredeljen njihov najbolj učinkovit prihodnji prostorski razvoj, medtem ko strategije celostnega upravljanja obalnih območij zagotavljajo celovito upravljanje teh dejavnosti. Skupna uporaba obeh prispeva k izboljšanju načrtovanja in upravljanja področij prekrivanja pomorskih in kopenskih dejavnosti. Na obalnih območjih veljajo različni ukrepi iz različnih politik. Za doseganje ciljev te direktive bi morale države članice pripraviti evidenco teh ukrepov in analizirati potrebo po dodatnih ukrepih, kot so ukrepi za preprečevanje erozije in obvladovanje akrecije, prilagajanje učinkom podnebnih sprememb, boj proti odpadkom na obalah in v morju, razvoj zelene infrastrukture in pomoč pri preprečevanju naravnih nesreč. Uporabljati bi jih bilo treba usklajeno in celovito. Pri tem bi morale države članice upoštevati vse ustrezne obalne dejavnosti ter posebno pozornost nameniti medsektorskemu in medsebojnemu kopensko-morskemu vplivanju teh dejavnosti.«

Poleg tega je celovito upravljanje obalnih območij v točki f, 2. člena protokola o celovitem upravljanju obalnih območij v Sredozemlju, ki ga je z Zakonom RS razglasila 5.10.2009 na podlagi sprejetja Državnega zbora RS 25.9.2009, definirano:

"Celovito upravljanje obalnih območij" je dinamično trajnostno upravljanje in raba obalnih območij ob hkratnem upoštevanju občutljivosti obalnih ekosistemov in krajine, raznolikosti dejavnosti in rabe, »njihovega medsebojnega delovanja, pomorske usmeritve nekaterih dejavnosti in rabe ter njihovega vpliva na morje in kopno«. Tekst v navednicah - del v definiciji je bil opušen.

Evropska okojska Agencija, pa ICZM definira še širše!¹:

»Integrated coastal zone management (ICZM) is a dynamic, multidisciplinary and iterative process to promote sustainable management of coastal zones. It covers the full cycle of information collection, planning (in its broadest sense), decision making, management and monitoring of implementation. ICZM uses the informed participation and cooperation of all stakeholders to assess the societal goals in a given coastal area, and to take actions towards meeting these objectives. ICZM seeks, over the long-term, to balance environmental, economic, social, cultural and recreational objectives, all within the limits set by natural dynamics. 'Integrated' in ICZM refers to the integration of objectives and also to the integration of the many instruments needed to meet these objectives. It means integration of all relevant policy areas, sectors, and levels of administration. It means integration of the terrestrial and marine components of the target territory, in both time and space.«

2. Str.7

Poglavje: I. Uvodne določbe

Podpoglavje: Vsebinski pomen uporabljenih pojmov

Predlagamo, da se dopolni definicija priobalnega pasu v morju, tako da se glasi:

»Sega 150 metrov od meje obale proti morju in obsega območja, ki jih določijo lokalne skupnosti v skladu s svojimi pristojnostmi urejanja prostora (z občinskimi prostorskimi akti). Iz priobalnega pasu v morju so izločene površine veljavnih državnih prostorskih aktov ter površine pristanišč in marin.«

Obrazložitev:

Tudi občine so pristojne skladno z zakonom prostorsko načrtovati na morju skladno s 50. členom ZUreP-2. Zato absolutna izključitev občinskih pristojnosti v zvezi z določanjem in upravljanjem priobalnega pasu v morju tudi na urbaniziranih delih obale predstavlja neupravičen poseg v občinsko pristojnost, ki ga ICZM ne zahteva. Tako kot so občine na kopnem pristojne določiti priobalni pas, so v okviru svojih pristojnosti, torej načrtovanja grajene obale, kopaljšč in ostalih ureditev, pristojne to določiti tudi v morju, ko gre za urbaniziran del obale. Stroga delitev med kopnim in morjem glede pristojnosti za prostorske ukrepe ustvarja nekoordiniran pristop in slabše upravljanje. Na naravnih delih obale in morja pa je državna pristojnost v okviru ICZM v celoti upravičena in ne posega v izvirne pristojnosti lokalnih skupnosti.

3. Str. 7

Poglavje: I. Uvodne določbe

Podpoglavje: Vsebinski pomen uporabljenih pojmov

Navedeno je, da ploščad za kopanje obsega do 100 m² površine in pomol za kopanje obsega do 50 m dolžine in do 100 m² površine.

¹ <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/integrated-coastal-zone-management>

Predlagamo, da se absolutne omejitve glede površine in dolžine infrastrukture namenjene kopanju črtajo, ker jih noben predpis ne definira oz. so definirane le glede na namen.

4. Str. 7

Poglavje: I. Uvodne določbe

Podpoglavje: Vsebinski pomen uporabljenih pojmov

Predlagamo, da se vključi definicija pojma »infrastruktura za kopanje«, kot npr. servisni in spremljevalni objekti namenjeni kopalcem in kopališču – sanitarije, tuši, slačilnice, prostori za shranjevanje ležalnikov ipd.

Ali mednje sodi tudi gostinska ponudba?

5. Str. 10

Poglavje III. Vsebinski okvir pomorskega prostorskega planiranja

Podpoglavje 1. Splošni okvir

Ekološki pomen morja

Doda se besedilo:

Premeščanje morskega sedimenta na morskem dnu ima lahko bistvene, negativne, neposredne, začasne, trajne in kumulativne vplive na morsko okolje, zato se za odlaganje morskega sedimenta pridobljenega ob vzdrževanju pomorskih prometnih poti oziroma pristanišč prednostno išče druge vzdržne in trajnostne rešitve z uporabo naj sodobnejše tehnologije.

Obrazložitev: 73.člen Ustave RS: Vsakdo je dolžan v skladu z zakonom varovati naravne znamenitosti in redkosti ter kulturne spomenike. Država in lokalne skupnosti skrbijo za ohranjanje naravne in kulturne dediščine.

Pomorstvo

Celotno besedilo se nadomesti kot sledi:

Zgodovina nas uči, da je bil slovenski narod vselej tudi pomorsko usmerjen. Izhajajoč iz tega smo se v samostojni državi zavezali k oblikovanju razvojne nacionalne politike, ki bo tudi pomorsko usmerjena. S tem smo se neposredno zavezali k zagotavljanju pogojev za razvoj ladjarstva, ki bo sposobno poslovati na svetovnem trgu, in k spodbujanju in podpori razvoja pomorskega izobraževanja in znanstveno-raziskovalnega dela na področju pomorskih dejavnosti in morja. Pri tem je izrazit pozitiven učinek ladjarstva in ladjarskih družb opaziti predvsem na področju trga dela, zaposlovanja na ladjah in izobraževanja pomorskega kadra.

Nacionalni program razvoja pomorstva Republike Slovenije temelji na spoznanju o vlogi in pomenu pomorske panoge za gospodarski in družbeni razvoj. Hkrati pomeni vizijo in soustvarja razmere za razvoj pomorstva ter s tem učinkovitejšo uporabo nacionalnih prednosti, kot so izhod na odprto morje, sodobno mednarodno tovorno in potniško pristanišče v Kopru, mornariški rod Slovenske vojske ter gospodarstvo in šolstvo z dolgoletno usmeritvijo v pomorske dejavnosti.

Pomorstvo je ena izmed nacionalnih strateških prednosti, ki Sloveniji omogoča vključitev v mednarodno delitev dela in prilagajanje merilom svetovnega gospodarstva, ob tem pa zagotavlja boljše možnosti za razvoj Slovenije v sodobno državo.

Desetletja skrbnega razvoja ladjarske gospodarske dejavnosti nas opominjajo, da je Slovenija kljub svoji majhnosti znala izkoristiti svoje potenciale ter najti svoje mesto na svetovnem trgu ladjarskih

prevozov. Opominjajo nas na pomen te dejavnosti za Slovenijo, naše gospodarstvo, prisotnost na globalnem trgu in ne nazadnje, za naše naslednje rodove.

Razvoj slovenske trgovske mornarice

Pomorstvo vključuje gospodarske in negospodarske dejavnosti, ki so povezane z morjem. Med pomorske gospodarske dejavnosti se uvrščajo ladjarstvo, pomorski promet, ladjedelništvo, pristaniške dejavnosti, agencijske in špedicijske dejavnosti, pilotska služba in vleka plovil, oskrba ladij, čiščenje morja, bančništvo, zavarovalništvo pa tudi navtični turizem. Med pomorske negospodarske dejavnosti se uvrščajo upravne, nadzorne, varnostne, reševalne, izobraževalne in raziskovalne dejavnosti, povezane z morjem.

Od nacionalnega podjetja do nacionalne ladjarske dejavnosti

Gospodarska družba Splošna plovba je bila ustanovljena 22. oktobra 1954. Ob ustanovitvi je imela dve tovorni ladji za plovbo po Sredozemlju ter floto manjših ladij za prevoz potnikov in tovora v mali obalni plovbi. Dan po ustanovitvi je Splošna plovba prevzela prvo čezoceanko z imenom Rog. To je bila prva ladja v floti podjetja, ki je obplula svet. Splošna plovba se je že od začetka osredotočila predvsem na prevoz tovora.

Ob decentralizaciji jugoslovanske trgovske mornarice je bilo Splošni plovbi leta 1956 dodeljenih 6 parnih ladij v razmeroma slabem tehničnem stanju s povprečno starostjo skoraj 39 let in hitrostjo od 8 do 9,5 vozlov. Vse so sodelovale v II. svetovni vojni na strani zavezniških sil, nekatere izmed njih celo v I. svetovni vojni. S prevzemom teh ladij in nakupom rabljenih ladij tipa Liberty se je Splošna plovba kmalu po ustanovitvi začela uveljavljati na svetovnem tramperskem trgu oz. trgu proste plovbe, kjer ladjar samostojno išče razpoložljiv tovor in ponuja ladijski prostor. Na teh ladjah je svojo pomorsko kariero začelo večje število slovenskih pomorščakov.

Razvoj ladjarstva je narekoval hitro prilagajanje. Konec 50-ih in v začetku 60-ih prejšnjega stoletja je Splošna plovba naročala in prevzemala prve novogradnje v ladjedelnici Uljanik v Pulju, na Japonskem, v Belgiji ter Španiji. Z nakupom sodobnih novogradenj linijskih ladij so dozoreli tudi pogoji za prehod na linijsko dejavnost. Prvi pomembnejši liniji je Splošna plovba uvedla konec 50-ih in v začetku 60-ih prejšnjega stoletja, in sicer linijo okoli sveta v vzhodni smeri in linijo za ZDA. Na obeh linijah so ladje prevažale generalne tovore.

Linija za zahodno Afriko je bila ena od najpomembnejših linij podjetja. Sprva so ladje Splošne plovbe na tej liniji prevažale generalne tovore, eksotično hlodovino in rezan les, kasneje je bil uveden tudi kontejnerski prevoz. Konec leta 1978 je bila Splošna plovba, s 27 ladjami pod domačo zastavo in nosilnostjo 436.723 ton, soliden in uveljavljen ladjar tako v linijskem poslovanju kot tudi v prosti plovbi.

Ob osamosvojitvi Slovenije leta 1991 je Splošna plovba ostala brez zaledja za linijsko poslovanje. Razmere so zahtevale preusmeritev na pretežno trampersko poslovanje. S preusmeritvijo v prosto plovbo se je družba prilagodila potrebam tržišča in se specializirala za prevoze razsutih tovorov. Ladje Splošne plovbe so tako "sledile tovoru" in so bile zaposlene po vsem svetu. Del flote so predstavljale večnamenske ladje, prilagojene za prevoz razsutih in generalnih tovorov, hlodovine, lesa in zabojnikov.

Za opravljanje del, s katerimi se zagotavlja varna plovba, mora imeti ladja ustrezno število članov posadke s predpisano strokovno izobrazbo. V Sloveniji se bodoči pomorščaki šolajo na Srednji pomorski šoli in nadalje na Fakulteti za pomorstvo in promet v Portorožu. Poleg tega morajo bodoči pomorščaki opraviti še dodatno izobraževanje po zahtevah Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (SCTW konvencija).

Obrazložitev: Preskromno opisana dejavnost pomorstva kot nacionalne usmeritve RS.

6. Str. 13

Poglavje: III. Vsebinski okvir pomorskega prostorskega planiranja

Podpoglavje: 1. Splošni okvir

Gospodarski in družbeni pomen slovenskega morja in obalnega območja

V tem poglavju se omenja dejavnosti, ki so posredno ali neposredno vezane na morje. Med temi se ne omenja navtičnega turizma ali navitke. Ali je morda ta zajeta pod skupnim pojmom turizem?

Obrazložitev: Mnenja smo, da je navtični turizem del gospodarske panoge, ki je gospodarsko zanimiva in bi jo bilo potrebno navesti kot alinejo v poglavju Gospodarskega in družbenega pomena. Tudi SPRS navaja to poglavje citr.: SPSR v tč. 2.1.3 Pristanišča, pod tč. 3 izrecno navaja: »V smislu okolju prijaznega in donosnega turističnega gospodarstva, se omogoča razvoj marin in turističnih pristanišč na obstoječih lokacijah, izjemoma pa kot možna oblika sanacije že degradiranih območij...«

7. Str. 14

Poglavje: III. Vsebinski okvir pomorskega prostorskega planiranja

Podpoglavje: 2. Vloga slovenskega morja in obalnega območja v širšem prostoru

Predlagamo, da se po prvem odstavku naredi podpoglavje 2.1. Čezmejni vplivi in čezmejno sodelovanje. Obstoječi tekst se obdrži in se doda:

Pomembna platforma za uresničevanje čezmejnih projektov v Jadransko-Jonski regiji predstavlja Makro regionalna strategija Evropske unije in njene meddržavne strukture, kjer je prisotna Evropska unija, in tudi slovenske institucije. Pomembno je uresničevanje teh pobud, ki predstavljajo soglasje 9 držav ob obeh morjih.

Poleg tega se dodajo še grafike iz https://pharos4mpas.interreg-med.eu/fileadmin/user_upload/Sites/Biodiversity_Protection/Projects/PHAROS4MPAs/DN167047-19_knjizica_scr_1.pdf - na str. 20, 26 in 27, »naraščajoči medsebojni vplivi« (najtemnejši del je FJK); str. 36; in str. 4 »število ribiških ladij po ribolovni praksi«.

8. Str. 15

Poglavje IV. Cilji

Podpoglavje 1.4. Pomorske prometne poti, prometni tokovi in dejavnost pomorskega prometa

3. odstavek se spremeni kot sledi:

Ohranjata in razvijata se ladjedelništvo in izobraževanje s področja pomorstva in pomorskega prometa.

Obrazložitev: gre za dve povsem različni izobraževalni smeri. Izobraževanje s področja pomorstva izobražuje pomorščake (navtike, ladijske strojnike in ladijske elektronike), s prometa pa strokovnjake transportnih in logističnih ved.

Podpoglavje 1.5. Obramba in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami

Prvi stavek se spremeni kot sledi:

Na področju obrambe in varstva pred naravnimi nesrečami na morju in v priobalnem pasu se zagotavljajo ustrezni pogoji za mornariškega rodu Slovenske vojske v izrednem ali vojnem stanju in sil za zaščito, reševanje in pomoč v primerih naravnih in drugih nesreč.

Obrazložitev: navedba rodu Slovenske vojske.

Podpoglavje 1.12. Urbani razvoj

V 4. odstavku se doda nov stavek:

Obalnim mestom in zalednim krajem Istre se zagotovi dodatni vodni vir.

Obrazložitev: Državni projekt vodooskrbe Istre v teku.

V okoljskem poročilu potrebno zapisati, da slovenska Istra nima dovolj vode, obstoječa dikcija ne povzema realnega stanja, saj piše, da občasno nima dovolj vode (vsako leto od aprila do oktobra uvažamo vodo s Hrvaške).

Eksplicitno je potrebno prepovedati desalinizacijo zaradi nezmožnosti redčenja slanice v slovenskem morju, kot je tudi že sklenila koordinacija županov.

9. Str. 21

Poglavje V. Zasnova prostorskega razvoja slovenskega morja in obalnega območja

Prvi stavek 2. odstavka se spremeni kot sledi:

Na morju se bodo celovito in uravnoteženo razvijali pomorstvo in pomorski promet, ribolov in marikultura ter turizem in rekreacija.

Obrazložitev: Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/10 in 75/16 – ReNPRP30) določa, da pomorstvo vključuje gospodarske in negospodarske dejavnosti, ki so povezane z morjem. Med pomorske gospodarske dejavnosti v Sloveniji se uvrščajo npr. ladjedelništvo, pomorski promet, pristaniške dejavnosti in pristanišče, agencijske in špedicijske dejavnosti, pilotska služba in vlačilci, oskrba ladij, čiščenje morja, bančništvo, zavarovalništvo in z varnostnega vidika tudi navtični turizem. Med pomorske negospodarske dejavnosti se uvrščajo upravne, nadzorne, varnostne, izobraževalne in raziskovalne dejavnosti, povezane z morjem.

Uvodna stavka 4. odstavka se spremenita kot sledi:

Obalna mesta in kraji se bodo še naprej povezovali v obalno somestje Koper z mestoma Izola in Piran ter z Ankaranom, Portorožem in Lucijo, in sicer z izrazitimi funkcionalnimi, gospodarskimi, družbenimi in infrastrukturami povezavami. V širše urbano območje se bo še naprej povezoval Strunjan.

Obrazložitev: Občina Ankaran postaja pomembno (4) obalno urbano središče.

10. Str. 23

Poglavje VI. Načrt rab in dejavnosti na morju

V 11. odstavku se doda prvi stavek, drugi pa spremeni kot sledi:

Republika Slovenija vodi gospodarsko in razvojno politiko, ki je tudi pomorsko usmerjena. Podrejeno je pomorski promet v nacionalnih prostorskih aktih opredeljen kot strateško prostorsko razvojna dejavnost.

Obrazložitev: Hierarhija norm

Podpoglavje 1.4. Pomorske prometne poti, prometni tokovi in dejavnosti pomorskega prometa

Izvede se dopolnitev Karte 6. Območje pomorskega prometa na način:

- mejne boje Naravnega spomenika Debeli rtič se nadomesti z mejnimi bojami varstvenih območij Krajinskega parka Debeli rtič,

- ločitveni prostor izhodnega plovnega koridorja iz koprskega pristanišča v jugovzhodni smeri se poveča do meje Krajinskega parka Debeli rtič pri Valdoltri in se tako izključi možnost plovbe ladij² v neposredni bližini varovanih območij.

Obrazložitev:

- uskladitev z varstvenimi režimi na območju Krajinskega parka Debeli rtič skladno z določili Odloka o Krajinskem parku Debeli rtič (Uradni list RS, št 48/20).

11. Stran 33

Poglavje VI. Načrt rab in dejavnosti na morju

Podpoglavje 1. Načrt rab in dejavnosti po posameznih področjih

1.6 Območja ohranjanja narave

Na strani 33 se izrecno predvidi širitev zavarovanih območij na morju, in sicer na območju morja na meji s Hrvaško, na območju izliva reke Dragonje, na območju med Rtom Madona do Fiese in razširitev krajinskega parka Strunjan na območje podvodnega grebena pri Ronku.

Obrazložitev: Direktive evropske komisije o morski strategiji nas zavezujejo, da trajno zavarujemo 10% morja. Trenutno zavarovana morska območja v RS obsegajo 3% slovenskega morja. Zavod za varstvo narave je že pripravil ustrezne strokovne podlage za zavarovanje dodatnih delov morja in predlagamo, da se ta območja eksplicitno zapišejo tudi v PPP.

12. Str. 38

Podpoglavje 1.10 Turizem in rekreacija

Karta 11- Območja dejavnosti turizma in rekreacije

Popraviti poimenovanje pristanišč na karti 11, in sicer »območje bivše ladjedelnice« preimenovati v »območje nekdanje ladjedelnice«.

Popraviti oznake ali oštevilčenja dveh zalivov. Pod št. 119 je zaveden zaliv Fiesa, gre pa za zaliv Pacug, ravno obratno pa je pod številko 120, kjer je zaveden zaliv Pacug, gre pa za zaliv Fiesa.

13. Str. 40

Podpoglavje 1.12 Urbani razvoj

Med dovoljene ukrepe in posege je potrebno dodati alinejo:

- V primeru izvedenih gradenj na vodnem ali priobalnem zemljišču morja se meja obale lahko spremeni. Nosilec posega o izvedeni gradnji seznaniti Direkcijo RS za vode, ki v roku 6 mesecev izvede vse potrebne postopke za spremembo meje obale.

14. Str. 41

Podpoglavje 1.12 Urbani razvoj

Na karti 13: Priobalni pas v morju in na kopnem, je razvidno, da iz priobalnega pasu na morju niso bila izločena pristanišča.

² Ladja, razen vojaške ladje, je plovilo, ki je usposobljeno za plovbo po morju in meri v dolžino 24 metrov ali več

Na karti 11: Območja dejavnosti turizma in rekreacije, je označenih več pristanišč kot jih karta 13 izloči. Ali so pristanišča le tista, ki jih določajo že veljavni tako prostorski akti kot občinski odloki?

15. Str. 42

Poglavje VII. Zasnova prostorskih ureditev v obalnem pasu

Podpoglavje 1. Skupne usmeritve, dopustne rabe in dopustni prostorski posegi

Sedanja deveta alineja 1. odstavka se spremeni in se glasi:

- Dopustne so gospodarske dejavnosti, za katere je potrebna neposredna bližina morja: ribištvo, marikultura, pomorski promet, ladjedelništvo, turizem ter izvajanje dejavnosti varstva naravne in kulturne dediščine.

16. Str. 43

Poglavje VII. Zasnova prostorskih ureditev v obalnem pasu

Podpoglavje 1. Skupne usmeritve, dopustne rabe in dopustni prostorski posegi

Predlagamo spremembo definicije obalne promenade v smislu, da se le-ta lahko načrtuje tudi kot obstoječa pešpot. Zahteva za predhodno izdelavo krajinske zasnove za t.i. promenado je zato neupravičena, saj se izvedba le-te lahko med občinami znatno razlikuje in bi taka celovita krajinska predhodna zasnova onemogočila učinkovito urejanje manjših posegov v prostor.

Krajinska zasnova se bo izvedla pod pogoji, ki jih že danes zahteva ZUreP-2, zato je posebna določba v zvezi s tem v PPP odveč.

Ali prepoved urejanja pešpoti oz. obalne promenade pod klifi vključuje tudi ureditve na obalni cesti, ki so prav tako pod klifi oz. ali ta dikcija velja le za naravno obalo?

Kaj pa v primeru, ko bi želeli renaturirati obalo, torej vzpostaviti v naravno stanje pod klifi?

17. Str. 44

Poglavje VII. Zasnova prostorskih ureditev v obalnem pasu

Podpoglavje 1. Skupne usmeritve, dopustne rabe in dopustni prostorski posegi

Navedeno je, da je širitev komunalnih privezov, marin in pomolov za pristajanje potniškega prometa mogoča le ob upoštevanju kumulativne obremenjenosti okolja ter ob upoštevanju ranljivosti, privlačnosti in ustreznosti.

Nesporno je dejstvo, da se soočamo s povečano potrebo po priveznih mestih v pristaniščih za navtična turizem. Sedanjih kapacitet ni veliko, možnosti pa še manj. Menimo, da bi bilo potrebno, tudi v skladu s tem kar navaja SPRS, potrebno izvesti celovito presojo števila priveznih mest in s tem dokončno postaviti zgornjo mejo, ki jih slovensko morje še zmore prenesti, neglede na občinske meje.

Pri vprašanju širitve pomolov, ploščadi, grajene obale in ostale infrastrukture za kopalce kot prostorskih ureditev lokalnega pomena je situacija drugačna, saj so tovrstni posegi manj obremenjujoči oz. se jih lahko uredi na način, da celo izboljšajo trenutno stanje.

Predlagamo, da se kumulativna obremenjenost v primeru ureditve kopalnih površin in ploščadi presoja glede na posamezno občino oz. EUP oz. je v primeru umestitve posameznega pomola taka presoja nepotrebna.

18. Str. 66

Poglavje VIII. Izvajanje

Podpoglavje 2.4 Pomorske prometne poti, prometni tokovi in dejavnost pomorskega prometa

Besedilo upravljavskih ukrepov 3. in 4. se spremeni in se glasi:

3. Za potrebe ladjedelništva se ohranjajo vse obstoječe zakonite lokacije manjših servisnih ladjedelnic za vzdrževanje čolnov in manjših potniških plovil in ribiških čolnov.

4. Za potrebe ladjedelništva se razvijajo obstoječe zakonite lokacije manjših servisnih ladjedelnic za vzdrževanje čolnov in manjših potniških plovil in ribiških čolnov z ustrezno infrastrukturno opremljenostjo in prometno dostopnostjo.

Obrazložitev: Preprečevanje izvajanja dejavnosti na lokacijah brez pravnega režima.

Podpoglavje 2.6 Ohranjanje narave

Doda se upravljavski ukrepi:

11. Zaradi preprečitve sidranja ladij znotraj različnih varstvenih con zavarovanih območij in skladno z določili prvega odstavka 77. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP) se iz območja sidrišča koprskega pristanišča izvzame 300 m priobalni pas v morju.

19. Str. 77

Poglavje VIII. Izvajanje

Podpoglavje 2.13 Področje zmanjševanja poplavne in erozijske ogroženosti

Prostorski ukrepi se dopolnijo z alinejo:

- gradnja zidov, povišanje urbaniziranih delov obale, vgradnja nepovratnih ventilov v jaških.

Upravljaljski ukrepi pod točko 1. se dopolnijo z alinejo:

- izvedba nujnih / interventnih protipoplavnih in gradbenih ukrepov

Obrazložitev: Predlagamo dopolnitev prostorskih ukrepov in 1. tč. tega poglavja z možnostjo izvedbe in gradnje nujnih protipoplavnih ukrepov, do izdelave študije iz 2. tč. tega poglavja. Ta določa, da se predvideva izdelava študije in ukrepov v roku 2 let. Izhajajoč iz dosedanjih izkušenj, da se izdelava takšnih študij zavleče zaradi različnih vzrokov (usklajevanje finančnih, okoljskih, družbenih vidikov ipd.), je potrebno predvideti tudi možnost izvajanja takšnih ukrepov še pred izdelavo te študije oz. zaradi pogostih in obsežnih poplavnih dogodkov že sedaj.

Tekst v točki 2. se spremeni kot sledi:

Ministrstvo, pristojno za upravljanje voda, do konca leta 2022 izdela celovito študijo poplavne in erozijske ogroženosti za obalno območje, ki obsega tudi druga območja, ki niso vključena v Območja pomembnejšega vpliva poplav (OPVP). Študija naj zajame tudi ukrepe za zmanjšanje poplavne in erozijske ogroženosti.

Obrazložitev: Priprava celovite študije poplavne in erozijske ogroženosti ni vezana na postopek sprejemanja PPP, hkrati pa bo nujni dokument za izvajanje nujnih interventnih ukrepov za preprečevanje in popravljanje škodljivih posledic teh procesov. Nujno je, da se k izdelavi študije pristopi takoj.

Točka 3. se briše

Obrazložitev: kakršnakoli gradnja objektov se lahko izvaja zgolj na podlagi zakonodaje, tehničnih normativov, pravilnikov, uredb itd. Kakršnakoli gradnja objektov in ureditev na območjih

pomembnejšega vpliva poplav, se bo tudi lahko izvajala zgolj na podlagi veljavne uredbe, zato navajanje tega ni smiselno in utemeljeno, saj je to določeno že z zakonom in podzakonskimi akti.

Točka 4. se briše

Obrazložitev: Zapisana 4. tč. tega poglavja, kot je navedena, onemogoča kakršnokoli izgradnjo in izvajanje kakršnihkoli ukrepov za preprečitev poplavljanja. Napovedani in prihajajoči EU razpisi bodo dobra osnova za projektiranje in izvajanje teh potrebnih ukrepov. Zato ta odstavek, kot je zapisan, onemogoča izvajanje teh ukrepov, ki bi bili nujni in bi se morali izvajati v primeru zakasnitve izdelave celovite študije za protipoplavne in erozijske ukrepe. Tudi PPP, čeprav je tako zapisano, ne daje nikakršne garancije, da bo ta študija resnično narejena v dveh letih. S tem tudi dodatno utemeljujemo zapis in dopolnitev v prvem – uvodnem odstavku in dopolnitve v 1. tč. tega poglavja z možnostjo izvedbe nujno protipoplavnih in gradbenih posegov, ukrepov ter objektov, že pred izdelavo te študije.

20. Str. 78

Poglavje IX. Spremljanje izvajanja

Podpoglavje 2.6 Ohranjanje narave

Doda se kazalec učinkovitosti:

8. Zmanjšanje območja sidrišča koprskega pristanišča.

21. Str. 71 in 80

Poglavje VIII. Izvajanje

Podpoglavje 2.6 Ohranjanje narave in

Poglavje IX. Spremljanje izvajanja

Podpoglavje 2.6 Ohranjanje narave

Na str. 71. predlagamo, da se v tč. 3 ali 4 in na str. 80 pod tč. 2 ali 3 vnese območje med Piranom in Fieso kot zaščiteno območje, kot je to prikazano na str. 32, karta 8: Območja ohranjanja narave.

Obrazložitev: Karta 8, na str. 32, prikazuje območja varovanja narave. Med drugim je območje med Piranom in Fieso prikazano kot območje prioritarnega varovanja naravnih delov morskega obrežja. Predlagamo, da se to območje kot tako vnese tudi v poglavja Ohranjanja narave na str. 71. in 80.

22. Odlaganje mulja in naplavin:

Že vrsto let se opozarja na problem odlaganja mulja. Gre za mulj in naplavine rek, ki se nalagajo ob ustjih izlivov rek ali za naplavine v pristaniščih. Ker je to širši problem odlaganja mulja in naplavin, predlagamo, da se določi ta lokacija.

C. PRIPOMBE NA ENOTE UREJANJA PROSTORA (EUP)

1. EUP – 17: Grajena obala med območjem pod Belvederjem in San Simonom

Predlagamo, da se pojmi »točkovno pritrjene ploščadi in pomoli za kopanje« nadomestijo s splošnimi pojmi »ploščadi in pomoli za kopanje«.

Med dopustne prostorske posege dodati:

- ureditev dostopov v morje za kopalce.

Ali prav razumemo, da je na kopnem dopustna sanacija/vzdrževanje obstoječih objektov (sanitarije, gostinski lokal) in umestitev spremljajočih objektov (info točka, recepcija - izposoja plovil, izobraževanje, trgovinica spominkov, skladišče za hrambo plovil) ter ureditev prostora za piknike z igrali, saj se to območje ne uvršča med naravne dele obale in je za priobalni pas na kopnem pristojna občina, tako kot na drugih delih urbanizirane obale?

2. EUP – 18: Grajena obala med območjem San Simona in marino Izola

Med dopustne rabe dodati:

- ohranitev zelenih površin ob morju - plaže.

Omogočiti pristajanje na pomolu v Simonovem zalivu, saj je že na karti 11: Območja dejavnosti turizma in rekreacije, označeno pristanišče 110 – Simonov zaliv.

Med dopustne prostorske posege dodati (že vključeno v prejšnjem osnutku):

- ureditev obale za kopanje s pomoli za kopalce, razširitev obstoječega pomola, ploščadi in pomoli za kopanje, ureditev dostopov v morje za kopalce.

3. EUP – 19: Grajena obala marine Izola in mesta Izola do glavnega pomola

Ali EUP – 19 sega do glavnega pomola ali do severnega – carinskega pomola? Grafični prikaz (karta 14a) in besedni del nista usklajena.

Kje je predvidena vzpostavitev pristana za lokalni pomorski potniški promet – na glavnem ali na severnem pomolu?

Spremeniti 5 alinejo dopustnih prostorskih posegov kot sledi:

- ureditev novih grajenih obal in ureditev nasutja v morje za potrebe ureditve promenade in kopališč.

4. EUP – 20: Grajena obala mesta Izola od glavnega pomola do Jadranke

4. alinejo dopustnih rab dopolniti oz. popraviti kot sledi:

- točka za pristajanje lokalnega in mednarodnega pomorskega potniškega prometa – severni (carinski) pomol in pomol pri nekdanji ladjedelnici.

Dopustne prostorske posege dopolniti kot sledi:

- ureditev nove grajene obale za kopanje s pomoli za kopalce, ploščadi in pomoli za kopanje, ureditev dostopov v morje za kopalce,

- renaturacija – vzpostavitev naravne obale na območju med nekdanjo ladjedelnico in Jadranko,

- podaljšanje in razširitev obstoječih pomolov

Pojem »točkovno sidrane ploščadi in pomoli za kopanje« zamenjati s splošnimi pojmi »ploščadi in pomoli za kopanje«.

5. EUP – 21: Grajena obala Jadranke in Rude

Prvo alinejo dopustnih prostorskih posegov dopolniti kot sledi:

- ureditev nove grajene obale za kopanje s pomoli za kopalce, plavajoče ploščadi in pomoli za kopanje, ureditev dostopov v morje za kopalce izven območij ranljivih habitatnih tipov

6. EUP – 22: Grajena obala od Rude do meje z MOK

Dopustne prostorske posege popraviti oz. dopolniti kot sledi:

- umestitev novih pešpoti in kolesarskih poti
- vzpostavitev novih horizontalnih in vertikalnih povezav z uporabo brezogljirnega prometa
- urejanje obale in infrastrukture za kopanje, šport in rekreacijo,
- postavitve pomolov za kopanje in ploščadi v morju,
- postavitve obeležij in objektov za prezentacijo arheološke podvodne dediščine, naravne in kulturne dediščine ter lokalnih tradicij

Predlagamo, da se med dopustne prostorske posege, poleg revitalizacije obstoječih pešpoti, vključi možnost vpeljave in ureditve novih pešpoti, med drugim tudi od morja preko obalne promenade v klif: možnost ureditve razglednih točk na Slovenijo, Hrvaško, Italijo; opazovanje ptic, hike steze in odprte fitnes točke, učne točke in vzpodbujanje aktivnega učenja o biotski raznolikosti – primer grapa na meji z MOK, tudi v povezavi z bolnišnico Izola (aktivni oddihi za zdravstveno osebje).

Dovoli naj se tudi možnost premagovanja horizontalnih in vertikalnih razdalj s pomočjo brezogljirnega prometa (celostna prometna strategija Izole, projekt Chestnut - RRC Koper), kar bi omogočalo povezavo vzdolž obale med Izolo in Koprom ter povezavo morja z zaledjem.

Pojem »točkovno sidrani pomolov za kopanje in točkovno pritrjenih ploščadi v morju« zamenjati s splošnimi pojmi »pomoli in ploščadi za kopanje«.

Za namen prezentacije naravne in kulturne dediščine, naj se poleg postavitve obeležij, predvidijo tudi objekti, ki bi služili prezentacijam ter spremljajočemu servisnemu programu. Vključiti tudi možnost prezentacij na kopnem in na morju – npr. Rex muzejska točka (kopno) in potapljaška točka (morje).

Lep pozdrav.

Vodja UPN:
mag. Marko Starman

Župan
Danilo MARKOČIČ

Poslati po e-pošti:

- Ministrstvo za okolje in prostor (gp.mop@gov.si)

Vložiti:

- spis