



Zapisnik srečanja SUPREME – TRETJA DELAVNICA

20. 12. 2018

Regionalni razvojni center Koper

Slavko Mezek

Vane Urh

Ljubljana, Slovenija, 2018

SEZNAM KRATIC

CPVO – celostna presoja vplivov na okolje

DPN – državni prostorski načrt

DZPGS – Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

ESPON – European Spatial Planning Observation Network

EU – Evropska unija

FPP – Fakulteta za pomorstvo in promet

ICZM – *integrated coastal zone management* (eden od protokolov Barcelonske konvencije – celostno upravljanje z obalnim območjem)

IzVRS – Inštitut za vode Republike Slovenije

KP – krajinski park

MGRT – Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo

MK – Ministrstvo za kulturo

MO-URSZR – Ministrstvo za obrambo-Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje

MOP – Ministrstvo za okolje in prostor

MZZ – Ministrstvo za zunanje zadeve

MzI – Ministrstvo za infrastrukturo

NIB-MBP – Nacionalni inštitut za biologijo-morska biološka postaja Piran

OPN – občinski prostorski načrt

OVP – objekti za varnost plovbe

PPN – pomorski prostorski načrt

RKS – Rdeči križ Slovenije

RRC – Regionalni razvojni center

SKD – Sektor za kulturno dediščino

SUPREME – SUporting maritime spatial Planning in the Eastern MEditerranean

URSP – Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, Ministrstvo za infrastrukturo

VTMS – *Vessel Traffic Management and Information System*

ZRSVN – Zavod Republike Slovenije za varstvo narave

ZUreP-2 – Zakon o urejanju prostora

ZVKDS – Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije

PRISOTNI UDELEŽENCI

1. Bartol Blanka, MOP-DZPGS
2. Bizjak Jaka, ZVKDS, območna enota Piran
3. Čok Gregor, U-M-A d. o. o.
4. Erič Miran, ZVKDS-SKD
5. Gorjanc Sašo, IzVRS
6. Humerca Šolar Lenča, MOP-DZPGS
7. Lavrenčič Valentina, MOP-DZPGS
8. Marinček P. Darja, Populus
9. Mavrič Borut, NIB-MBP
10. Mejač Živana, MZZ
11. Mermolja Iztok, občina Ankaran
12. Mezek Slavko, RRC Koper
13. Miklavčič Tomaž, MOP-DZPGS
14. Plazar Manca, Manca Plazar s. p.
15. Pregelj Žarko, MZI-DLPP, Sektor za pomorstvo
16. Radovan Barbara, MOP-DZPGS
17. Starman Marko, občina Izola
18. Štih Helena, MK
19. Topolšek Janez, MGRT
20. Urh Vane, RRC Koper
21. Velišček Rok, občina Ankaran
22. Zupančič Irena, MO-URSZR

PROGRAM

12.45 – 13.00	Prihod, registracija	
13.00 – 13.05	Organizator	Uvod
13.05 – 13.15	Slavko Mezek	SUPREME pilotni projekt - prispevek k pripravi pomorskega prostorskega načrta
13.15 – 13.30	Gregor Čok / Manca Plazar	Predstavitev dosedanjega dela na pilotnem projektu (udeleženci, metoda dela, uporaba podatkov, ...)
13.30 – 14.00	Gregor Čok / Manca Plazar	Predstavitev 4 scenarijev in rezultatov 2. delavnice z lokalnimi deležniki (oris 4 skupin interesov in ključnih elementov posameznega scenarija kot metode dela, predstavitev odzivov in zaključkov po področjih)
14.00 – 14.15	Gregor Čok / Manca Plazar	Predstavitev rezultata pilotnega projekta - vizija, prioritete in cilji na slovenskem delu Jadranskega morja in obali
14.15 – 14.30	Odmor za kavo	
14.30 – 15.00	Gregor Čok / Manca Plazar	Predstavitev rezultata pilotnega projekta - predlog bodočega prostorskega razvoja na slovenskem delu Jadranskega morja in obali (predlogi sprememb sedanjih rab, ukrepi)
15.00 – 15.45	Gregor Čok / Manca Plazar in udeleženci	Diskusija
15.45 – 16.00	Organizator	Zaključki delavnice in nadaljnje aktivnosti

1 UVOD

Lenča Humerca Šolar je pozdravila udeležence in predstavila potek srečanja. Opredelila je pomen projekta SUPREME in njegov prispevek k uresničevanju Direktive o PPN v Republiki Sloveniji.

V okviru projekta smo v sodelovanju z MOP in podporo zunanjih strokovnjakov izvedli študijo primera, ki je potekala s ciljem pridobitve strokovnih podlag za PPN. Slovenija mora formalni načrt pripraviti do marca 2021. Dve delavnici sta bili v okviru projekta že izvedeni, poudarek je bil na lokalni ravni. Z današnjim srečanjem smo s predstavniki ministrstev dopolnili vsebino, se pogovorili o rezultatih projekta, ter pridobili pripombe in predloge za nadaljnje delo.

Slavko Mezek je predstavil projekt SUPREME – program, trajanje, vrednost, partnerstvo, cilje in specifične cilje. RRC Koper je v projektnej konzorciju sodeloval kot projektnej partner. Dodal je, da je podoben projekt (SIMWESTMED) potekal tudi na območju zahodnega Sredozemskega morja.

2 PREDSTAVITEV DOSEDANJEGA DELA NA PILOTNEM PROJEKTU

Gregor Čok in Manca Plazar sta se predstavila udeležencem delavnice. Zatem sta predstavila pilotni projekt, ki se v okviru projekta SUPREME izvaja na območju Slovenije – celotnem območju slovenskega teritorialnega morja in notranjih morskih voda. Vsebine pilotnega projekta so razdeljene na štiri sklope, oz. faze izvajanja (pripravljalna, analitična, planiranje, sinteza in končno poročilo). Predstavila sta vsebino projektne naloge in vsako fazo izvajanja. Predstavila sta okvir in metodologijo priprave scenarijev, ter način, kako so bili udeleženci aktivno vpleteni v nastajanje gradiv med in po delavnicah. Današnji namen je bil predstavitev doseženih rezultatov predhodnih faz, diskusija in njihova nadgradnja. Poudarek je bil na predstavitvi vizije, prioritet, ter predloga bodočega prostorskega razvoja in ukrepov na slovenskem delu Jadranskega morja.

Gradiva prve in druge delavnice so objavljena na spletni strani RRC Kopera.

3 PREDSTAVITEV ŠTIRIH SCENARIJEV IN REZULTATOV DRUGE DELAVNICE

Gregor Čok in Manca Plazar sta podrobneje predstavila štiri sklope dejavnosti in interesov, ki prevladujejo v slovenskem morju. Na podlagi teh so bili pripravljene štirje (namenoma

pretirani) scenariji možnega razvoja. Ti interesi so promet, ribištvo in akvakultura, varstveni interesi in turizem.

Predstavila sta vmesne rezultate, vizijo, ter podatke, ki sta jih pridobila tekom raziskave. Ker bo projekt prispeval gradiva za formalni proces priprave PPN, je bil pripravljen tudi sintezni scenarij in seznam predlaganih ukrepov, ki bi uresničevali strategijo razvoja na morju.

Za začetek sta predstavila 67. člen ZUreP-2, s katerim je opredeljeno izvajanje PPN v Republiki Sloveniji in vsebine, ki so bile pridobljene tekom postopka prenove Strategije prostorskega razvoja Republike Slovenije.

V analitičnem delu raziskave sta pregledala podatke, strategije in načrte sektorjev, ter izvedla številne intervjuje. Na podlagi ugotovitev sta opredelila rabe prostora na morju in njihove medsebojne odnose (sinergije, konflikti). Na podlagi izdelave sinteznega scenarija, ki je nastal z dodatnimi pridobljenimi informacijami iz dveh predhodnih delavnic, sta pripravila predlog ukrepov.

Drugi sklop predstavitve je bil namenjen podrobnejši predstavitvi prve in druge delavnice. Vsebine, ki smo jih obravnavali in predstavljali, izhajajo iz enajstih področij direktive PPN (*Directive 2014/89/EU*).

Iztok Mermolja je vprašal, kako so bili vključeni zainteresirani deležniki na lokalni ravni. V postopku priprave OPN v občini Ankaran je bilo ugotovljeno, da obstajajo interesi izvajalcev zdravstvene in zdraviliške dejavnosti za oblikovanje prostorskega razvoja na območjih Mladinskega zdravilišča in letovišča RKS Debeli Rtič in Ortopedske bolnišnice Valdoltre – zato izključenost teh skupin ne bi bila upravičena. Občina Ankaran predlaga, da se v strokovne podlage vnese nov scenarij, in sicer zdravstveno-zdraviliški scenarij, ki opredeljuje interese izvajalcev zdravstvenih in zdraviliških dejavnosti. Ugotavlja, da pri pripravi sinteznega scenarija niso bile upoštevane vse pripombe in dopolnitve Občine Ankaran na gradivo druge delavnice. Predlaga tudi, da se v prihodnje deležnike s področja teh dejavnosti kontaktira in vključi v pripravo scenarijev in strokovnih podlag (MZL RKS, OBV, Zdravilišče Krka Strunjan ...), saj so te, skladno z zakonom, vključene v pripravo OPN, ne pa v pripravo PPN.

Manca Plazar je odgovorila, da niso kontaktirali vsake institucije posebej in se opravičuje za spregled.

Predlagamo, da občine same pridobijo vsebine razvojnih programov in njihovih prostorskih zahtev posameznih institucij iz njihovega območja in jih bolj aktivno vključijo v postopek priprave PPN. Gradivo naj postane predmet obravnave tudi na občinskih svetih.

Zelo odzivna skupina tekom priprave gradiv pilotnega projekta so bili ribiči in predstavniki akvakulture.

Sledila je predstavitev vsakega scenarija (predvidene dejavnosti, vplivi, posledice) ter metode za pridobitev gradiv. Ob vsakemu od scenarijev je potekala krajša razprava, ki jo navajamo spodaj.

3.1 Promet

Miran Erič je poudaril, da Tržaški zaliv letno prevozi 12.000 ladij

Živana Mejač je vprašala, ali imamo informacijo, kako se povečuje pretovor v tržaški luki.

Žarko Pregelj je povedal, da so ob pripravi DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, koprsko luko primerjali s tržaško in ugotovili, da italijanska luka po številu ladij prednjači pred koprsko, vendar pa število ladij v obeh pristaniščih glede na rast pretovora upada, ker so nove tovarne ladje čedalje večje in vse bolj zmogljive. Ogroženost okolja je s strani tržaške luke večja, kot s strani koprške, saj je Trst največja luka za pretovor nafte v Sredozemlju. Tržaško pristanišče v svojih strateških dokumentih predvideva znaten porast tudi ostalih tovorov, še posebej zabojnikov in RO-RO ladij, saj predvidevajo podaljšanje VII. Pomola in ob 600 m logistični platformi, ki je v gradnji, tudi njeno nadaljevanje v dodaten VIII. Pomol. V koprski luki prednjačijo kontejnerji (prvi v Jadranu) in avtomobili (drugi v Sredozemlju, za Barcelono). Svetovni trendi razvoja, večinoma zaradi prizadevanj za zmanjšanje toplogrednih plinov in ogljičnega odtisa nakazujejo, da bo pretovor nafte in premoga s padcem njune porabe v naslednjih desetih letih pričel upadati, kar v perspektivi nakazuje na možnost manjše ogroženosti okolja v Tržaškem zalivu. Ostaja pa izziv, kako določiti mejne vrednosti ostalih obremenitev (vnos tujerodnih organizmov, nevarnost nesrečnih ladijskih kolizij, ...), ki jih povzročajo velike tovarne ladje glede na število vplutij oziroma izplutij, saj s tovrstnimi analizami še ne razpolagajo. Shema ločene plovbe je bila vzpostavljena predvsem zaradi preprečitev nevarnih kolizij in za izogibanje možnim trčenjem hitrejših ladij z okorelimi naftnimi tankerji. Že obstoj tovrstne

sheme kaže, da se prometna obremenitev Tržaškega zaliva nahaja v rangu morskih območij, ki so prometno bolj obremenjena. Mednarodni skupni plovni sistem z režimom sheme ločene plovbe v Tržaškem zalivu je podoben tistim v ozkih morskih prelivih (Gibraltar, Bospor, Rokavski preliv, ...). Obremenitev Tržaškega zaliva se trenutno giblje okoli 5000 vplovitev različno velikih tovornih in potniških ladij letno v vsa tri večja pristanišča: Trst, Koper in Tržič (*Monfalcone*), vendar utegne število ladijskih vplovitev še naraščati, saj se ob načrtovanem razvoju največjih pristanišč v Trstu in Kopru, s poglobljanjem plovni poti načrtuje povečanje tudi pristanišča v Tržiču.

Sašo Gorjanc je dodal, da so z Barbaro Breznik iz MOP ocenjevali, kakšne so vrednosti za luke v severnem Jadranu. S FPP v raziskavah niso sodelovali.

3.2 Ribišтво

Predstavnikov ribištva ali kmetijskega sektorja ni bilo – so pa ti aktivno sodelovali v dosedanjih aktivnostih študije primera in na prvih dveh delavnicah.

Ribiči se zavzemajo za to, da se omogoči v večji meri ribolov v shemi ločene plovbe. Za takšen ukrep je potrebno pridobiti soglasje luške kapitanije. Ukrep pa je vprašljiv, ker je gibanje jat rib, ki ji ribiči sledijo, nepredvidljivo in bi ribiške barke lahko povzročile konflikte s tovornimi ladjami v plovni poti skupne sheme ločene plovbe. Za takšno aktivnost je potrebna visoka stopnja komunikacije med luško kapitanijo in ribiči.

Predlaga se ohranitev ene ribolovne cone.

3.3 Varstveni scenarij

Po predstavitvi scenarija, je Miran Erič dodal, da je stanje na področju varstva kulturne dediščine zelo resno. Na podlagi meritev, ki jih je izvajalo podjetje Harpha Sea d. o. o., je bilo ugotovljenih okoli 90 nahajališč kulturne dediščine. Pod morjem imamo potopljeno območje paleo-kulturne krajine, o kateri ne vemo skorajda nič. Zadnja transgresija Jadranskega morja pred približno 8000 leti je potopila celotno območje, ki je nudilo prostor ljudem od konca poledenitve pred 14.000 leti. Tržaški zaliv, kakršnega poznamo danes, se je dokončno oblikoval šele pred približno 4000 leti. Na tem območju je bila rečna dolina, poseljena s civilizacijo, ki je za seboj pustila mnogo antropogenih ostalin, med drugim tudi grobne gomile. Ker ti niso dokumentirani, ne vemo, kaj izgubljam, saj sodobni antropogeni vplivi (na primer sidranje tovornih ladij) močno preoblikujejo površino morskega dna. Tudi v

primerih ladijskih ugrezov na primer do 10 m ni tako močnega vpliva na spremembo morskega dna, kot ga imajo ladje med 18 in 25 m ugreza – te uničujejo celotna najdišča, saj motorji ustvarjajo močne tokove in turbulenco. Ker se tovorni promet in povečevanje pretovora v lukah, osredotoča na podlagi vplutja precej večjih tovornih ladij, je pričakovati, da bo podvodna dediščina (tako naravna kot kulturna) še neprimerno bolj ogrožena. Predlagal je vzpostavitev finančnega mehanizma, podobnega tistemu, ki temelji na načelu, da onesnaževalec plača. Z zbranimi sredstvi bi podprli znanstvene raziskave, načrtovanje varstvenih ukrepov, ter pripravo izobraževalnih in promocijskih virtualnih vsebin podvodne dediščine (naravne in kulturne: antropogena paleo pokrajina, brodolomi, geološka pokrajina, biotska raznovrstnost).

Žarko Pregelj je povedal, da je bilo v preteklosti sidrišče v Koprskem zalivu določeno kot enovito območje z enim režimom sidranja. Danes je koprsko sidrišče razdeljeno na več con, z možnimi različnimi režimi sidranja. Možno bi bilo tudi vzpostaviti območja, kjer bi zaradi varovanja kulturne dediščine sidranje prepovedali. Ladjarji in vsi imetniki plovil že sedaj plačujejo letne pristojbine za vzdrževanje OVP (svetilniki, boje, ...) in plovbnih poti. Iz naslova presežka prihodkov iz pobrane pristojbine za vzdrževanje OVP, ki je prihodek državnega proračuna in letno znaša približno 1.000.000 €, bi lahko financirali raziskave morskega dna za potrebe natančnejše identifikacije lokacij kulturne dediščine. Vprašal je, ali glede raziskav podvodne kulturne dediščine veljajo enaki principi za njeno ugotavljanje, kot veljajo na kopnem. Da bi vedeli, kaj imamo naorskem dnu, bi potrebovali natančnejše podatke, ki se lahko pridobijo s hidrografskimi raziskavami celotne površine morja. Preslikava režimov varovanja kulturne dediščine s kopnega na morje verjetno pomeni, da bi morali pregledati praktično celotno območje plovbnega morja Republike Slovenije.

Helena Štih je povedala, da za kopenski del obstajajo metode predhodnih arheoloških raziskav, s katerimi se oceni dediščinski potencial. Na morju bi bil pristop lahko podoben. Izvede se historično analizo in metode daljinskega zaznavanja, na območjih povečanega potenciala pa je smiselno izvesti vzorčenje, da se pridobijo podatki, ki jih je možno ovrednotiti. Princip raziskovanja je podoben, metode pa so prilagojene morskem okolju, zato so tudi sredstva, potrebna za izvedbo terenskega dela raziskav, bistveno večja, kot na kopnem. Ministrstvo za kulturo zagotavlja sredstva za predhodne arheološke raziskave na kopnem, medtem ko ta sredstva ne zadoščajo za izvedbo raziskav na morju.

Miran Erič je dodal, da je model varovanja dediščine v obliki zamejenih enot kulturne dediščine po parcelah in obsegu zaznane dediščine (EŠD) trenutno uveljavljen tudi v vseh vodah Slovenije in je prenesen iz metodologije celinskega varovanja. Po petnajstih letih ugotavljamo, da ta model ne ustreza pogojem za ustrezno varovanje podvodne dediščine – enako velja za morje kot za celinske vode. Podvodno dediščino je precej težje, predvsem pa dražje raziskovati.

Manca Plazar je vprašala, ali je potem bolj smiselno kot samo omejiti hitrost, omejiti tudi sidranje.

Miran Erič je odgovoril, da ja, vsekakor, ladjarjem pa bi lahko ponudili tudi možnost spremljanja podvodnega prostora v virtualni resničnosti, ki postaja vse bolj prepoznana in uporabljena metodologija prikazovanja kulturne dediščine, od predmetov do obsežnih zgodovinskih pokrajin. Vsak kapitan bi tako vedel, kje je, in bi bil samoumevno bolj previden.

Žarko Pregelj je še dodal, da so največji problemi s tega vidika med sidranjem, oziroma ob premiku ladje s sidrišča, ko mora ladja s pomočjo pogonske propulzije premagati velik vztrajnostni moment. Hitrost plovbe ni toliko sporna. Ladje pri plutju proti pristaniščem v Tržaškem zalivu zavirajo že pri Savudriji, saj se sicer ne bi ustavile. Pomorski zakonik določa, da URSP skrbi za vzdrževanje OVP in plovbnih poti, vključno z zagotavljanjem zadostnih globin. Vsakih pet let v ta namen izvedejo meritve globin na celotnem območju slovenskega morja (letno približno petino površine) in s pomočjo teh hidrografskih meritev pridobijo nove izvirne hidrografske podatke za potrebe izdelave pomorskih kart. Problem predstavlja natančnost obdelave pridobljenih izvornih podatkov. Menil je, da bi te podatke lahko uporabili tudi za namen ugotavljanja lokacij posameznih enot kulturne podvodne dediščine. Podatki že obstajajo na Geodetskem inštitutu, ki sicer izvaja strokovno-tehnične naloge za Sektor za pomorstvo v vlogi državnega hidrografskega urada. Hidrografski podatki so dostopni vsem pristojnim državnim institucijam, vendar jih je potrebno predhodno namensko obdelati v primerni ločljivosti. S predstavniki MK predlaga morebitno srečanje, kjer bi lahko o tej temi govorili podrobneje.

3.4 Turizem

Gregor Čok in Manca Plazar sta predstavila scenarij. Dodala sta, da sta bila glavna vira podatkov osnutki OPN, ter Strategije za razvoj turizma, kjer te na območju občin obstajajo.

Po predstavitvi vseh scenarijev je Janez Topolšek vprašal, kako da ni bilo odziva s strani obmorskih občin na razpis za obnovo ribiških pristanišč, kar bi se sofinanciralo iz Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo in ali še obstaja investicijski interes pridelovalcev akvakulture, na območjih, ki so za to predvidena. V nadaljevanju je predstavnike občin vprašal, ali vidijo kakšne ovire pri izvajanju pristojnosti občin na podlagi ZUreP-2, ki se je začel uporabljati s 1. 6. 2018.

Marko Starman je odgovoril, da interes je, gre pa za vprašanje financiranja, saj se bi moral pomol uporabljati izključno v ribiški namen. V Strunjanu to ni bil problem, medtem ko so ostali pomoli na voljo v sklopu večnamenskih pristanišč. Občinski proračuni ne omogočajo financiranja takih projektov. Če bi zgradili pomol za ribiče in ga nato uporabljali tudi za druge namene, lahko tvegamo vračilo evropskih sredstev. Problem ostaja ozka namembnost teh sredstev, ne interes, saj ta obstaja. Zagotavljanje občinskih privezov je potem nemogoče. V Strunjanu in Kopru imamo dva dobra primera prakse, sedaj pa zmanjkuje lokacij za ribištvo.

V odgovor glede investicijskega interesa pridelovalcev akvakulture, na območjih, ki so za to predvidena, je bilo obrazloženo, da so območja maksimalno popolnjena, nova območja za namen akvakulture pa še niso določena.

4 PREDSTAVITEV REZULTATA PILOTNEGA PROJEKTA – VIZIJA, PRIORITETE IN CILJI NA SLOVENSKEM DELU JADRANSKEGA MORJA

Rezultat je pokazal, da je pomembno vprašanje, kako načrtovati na tako omejenem akvatoriju, ob tem, da je ta že precej zaseden. Radi bi ohranili sedanje dejavnosti in skrbeli za dobro stanje morja, skladno tudi z okvirno direktivo o morski strategiji. Potrebno je izvajati mednarodne zaveze (varstvene, transportne), pri umeščanju novih akterjev pa naj se upošteva trenutno stanje in prisotnost vseh dejavnosti, ter njihovih specifičnih zahtev.

5 PREDSTAVITEV REZULTATA PILOTNEGA PROJEKTA, UKREPI

Gregor Čok je predstavil predlog ukrepov, ki so bili oblikovani po sinteznem scenariju. Sintezni scenarij povzema bistvene elemente posameznih scenarijev. V njem so integrirane rabe, dejavnosti in režimi, ki se pojavljajo v vseh štirih scenarijih. Kot način izvajanja PPN predlagamo nabor ustreznih ukrepov. V sintezi so vključeni/prikazani podatki (selekcija 32 podatkovnih slojev), ki neposredno določajo obstoječe režime in rabe izključno na vodnih zemljiščih, ter dodaten podatkovni sloj, ki določa izhodiščni 100 m obalni pas (po ICZM

Protokolu) za usklajeno načrtovanje kopnih in vodnih zemljišč. Dodatno so v grafičnem prikazu scenarija podani tudi tisti predlagani ukrepi (7 ukrepov, od skupno 12), ki jih je mogoče prostorsko oziroma lokacijsko opredeliti.

Spodaj je naštetih sedem področij, o katerih je tekla predstavitev in krajša razprava. Več gradiv o področjih se nahaja v prilogi št. 2.

- Določitev obalnega pasu (skladno z 8. členom Protokola ICZM oz. strokovno podlago, ki je bila pripravljena v okviru projekta SHAPE);
- Usklajevanje ribištva in plovbe;
- Sprememba območja sidrišča za tovorno pristanišče v Kopru (300 m od obale po pravilih varne plovbe velike ladje ne plujejo);
- Določitev območij za akvakulturo;
- Regulacijska linija, ki razmejuje območje visoke pogostnosti športno-turističnih dogodkov in ostalo morje (kjer bi se izvajal ribolov, školjčičišča, promet);
- Mednarodni ukrepi za zaščito želv in delfinov (po habitatni direktivi smo že v prekršku);
- Opredelitev prioritete pri usklajevanju antropogenih vplivov na varstvo okolja (ekosistemski pristop).

Izpostavil je še sledeča dejstva:

- Mednarodno tovorno pristanišče v Kopru in z njim povezan promet bo tudi v bodoče glavni uporabnik prostora, zato je potrebno definirati omilitvene ukrepe;
- Zaradi omejenosti akvatorija ni prostora za nove marine, možne so manjše širitve že obstoječih;
- Gostota rab na morju je velika, postavlja se vprašanje, kaj je sploh še možno načrtovati.

6 ZAKLJUČKI

Izpostavljeno je bilo vprašanje, kako si udeleženci predstavljajo vizijo razvoja na slovenskem morju.

Blanka Bartol je povedala, da je pri iskanju rešitev potrebno območja določenih rab povezati (multifunkcionalnost), iskati sočasne rabe in tako reševati konflikte. Na morju imamo več

dejavnosti/rab, ki so fizično prisotne, njihova vloga pa presega njihov prostor, na primer tovarno pristanišče v Kopru. Nekaj pomeni imeti vpliv, nekaj pa predstavlja pomen posamezne dejavnosti ostalim dejavnostim.

Miran Erič je dodal, da obstaja želja, da kulturna dediščina postane del prostora in načrta. Ostale rabe (gospodarstvo – turizem, promet, ribištvo) ustvarjajo obsežno finančno poslovanje, kultura in dediščina pa sta zelo zapostavljeni (»ena velika nula«). Apelira na vse, da se raziskovanje in varstvo dediščine uredi trajnostno in ustrezno sistemsko finančno podpre. Doslej v raziskovanje in varovanje podvodne dediščine še nikoli niso bila vložena trajna, sistematično dodeljena sredstva, četudi je prav izobraževanje in promocija naravne in kulturne dediščine ena najbolj donosnih panog v družbi.

Irena Zupančič je dodala, da je za MO v prvih treh scenarijih predvidena še večja stopnja prilagajanja potreb ministrstva za obrambo ostalim aktivnostim. Vojaške aktivnosti so že sedaj povsem prilagojene ostalim dejavnostim, tako da dodatno prilagajanje skorajda ni mogoče. Pri zadnjem scenariju predlaga, da je odgovorno in varno izvajanje vojaških aktivnosti na morju neustrezen cilj, saj se raba morja ne uporablja za vojaške namene, ampak za zagotavljanje aktivnosti vojske. V primeru vojne, naravne ali druge nesreče, se območje v celoti nameni tem dejavnostim. Posledic zaradi odlaganja neeksplozivnih ubojnih sredstev v morje ni, ta tudi ne predstavljajo nevarnosti.

Darja P. Marinček je vprašala, kako je s parcelami na morju, ali pomeni, da se bo vsak predviden poseg skliceval na parcelno številko in kako je v splošnem predvideno reševati te zahteve.

Gregor Čok je odgovoril, da stanje ostaja takšno, kot je. Koncesije za rabo vode se podeljujejo glede na odločbo, ki jo pripravi pristojni ministerstvo. Dodal je še, da se dejavnosti vojske izvajajo zelo redko, noben od scenarijev tega tudi ne preprečuje. Zaenkrat v tržaškem zalivu ni predvideno povečanje števila tujih vojaških ladij.

Lenča Humerca Šolar je še dodala, da se bodo takih in podobnih tehničnih vprašanj lotili med formalno pripravo PPN. Odprto ostaja tudi vprašanje o določitvi obalne črte za potrebe prostorskega planiranja, saj trenutno obstaja med 9 in 15 variant, kje črta poteka. S takimi vprašanji se tekom projekta SUPREME nismo ukvarjali.

Miran Erič je povedal, da je trenutno aktualna zadeva tudi uporaba individualnih podmornic, ki je na globalni ravni že uveljavljen koncept promocije naravne in kulturne dediščine.

Marko Starman je dodal, da trenutno delovno telo, ki skrbi za koordinacijo državnih služb na morju ne vključuje predstavnika/-ov občin.

Lenča Humerca Šolar je poudarila, da za vsako državo članico Direktiva PPN zahteva vzpostavitev tovrstne strukture.

Živana Mejač je izrazila mnenje, da bi bilo, tudi v luči čezmejnih usklajevanj, smiselno, da ima delovna struktura MSP/ICZM eno telo in ne dveh – ter, da bi lahko bila sestavljena iz predstavnikov na državni in lokalni ravni, sicer je lahko usklajevanje omejeno. Dodala je še vprašanje, kdaj je v postopku priprave PPN predvideno čezmejno usklajevanje s sosednjimi državami/regijami in katera struktura naj bi to počela.

Slavko Mezek je odgovoril, da so bila v okviru projekta pripravljene smernice za mednarodno sodelovanje. Za dejavnosti je potrebno ugotoviti in opredeliti čezmejni vpliv ter potem določiti strukturo sodelovanja in vsebine.

Lenča Humerca Šolar je dodala še, da formalni del ostaja jasen, in sicer v skladu z Zakonom o varstvu okolja. V postopku CPVO se opredeli, ali ima določena dejavnost čezmejne vplive.

Sašo Gorjanc je povedal, da podoben člen obstaja v okvirni direktivi o morski strategiji.

Slavko Mezek je dodal, da naj bi imela vsaka država ob pripravi PPN posebno telo, ki koordinira delo. Ta telesa bi bila uporabna tudi za usklajevanje interesov med državami članicami. V Piranskem zalivu je smotrno sodelovanje tudi na lokalni ravni, t. j. med občinami – dejstvo, da smo skupaj v EU, lahko lokalnim skupnostim prinese več možnosti za sodelovanje in skupne projekte.

Manca Plazar je opozorila na pravočasno pripravo podatkov, ki bodo potrebni za načrtovanje na morju. V času formalne priprave ne bo dovolj časa za pridobitev in objavo (npr. presoja lokacij za odložitev mulja).

Borut Mavrič je poudaril, da se trenutno ukvarjamo s prikazom v dvodimenzionalnem prostoru (2D), medtem ko je morje tridimenzionalni prostor (3D). Dejavnosti bi bilo mogoče lažje razmejiti tudi vertikalno, saj nekatere ustvarjajo sinergije. Tako je mogoče školjke gojiti

tudi na morskem dnu. Ko govorimo o morju, govorimo o viru. Vse dejavnosti vplivajo na vir in potrebno se je zavedati, da naravovarstveniki razmišljajo o varovanju tudi z vidika, da bo sistem deloval. Nujno je zavedanje, da lahko omejitveni ukrepi za dejavnosti izboljšajo rabo na drugih področjih. Tak primer je morski travnik, ki stabilizira morsko dno (zmanjšuje resuspenzijo, izboljša kakovost kopalnih voda za turizem, ribe). Poznavanje ekosistema kot takega je pomembno, da lahko primerno umestimo dejavnosti v prostor (da zmanjšamo negativni vpliv, da povečamo sinergije ipd.). Imamo zgodovino raziskovanja na morju, vendar še vedno ne vemo dovolj. Boljše poznavanje habitatnih tipov bi pripomoglo k boljšemu umeščanju v prostor. Zgodovinske ostaline na morskem dnu so izjemna območja za združbe na morskem dnu (drstitev, bioraznolikost). Podobno se dejavnosti zavedamo na kopnem, kjer je to vsakdanja praksa – poznamo teren in tamkajšnje pojave.

Miran Erič je dodal, da je potrebno na naravno in kulturno okolje gledati kot povezana dela. Razdelitev zavoda na kulturo in naravo je škodljiva za oba sektorja. Kultura ima visok multiplikativni učinek na ekonomijo. Multiplikacijski faktor za dediščino je najmanj 1,8, kar pomeni, da vsak vložen € generira 1,8 € (po Andrej Srakar, *Analiza o financiranju kulture v Sloveniji in ekonomskih učinkih slovenske kulture v letih 1997–2014*).

Živana Mejač je izpostavila izziv metodologije za nosilno zmogljivost. Ker je še veliko neraziskanega, kako bi lahko pri načrtovanju upoštevali zgornje meje, ali to že znamo?

Borut Mavrič je odgovoril, da ne, saj je dejavnikov veliko. Posamezne dejavnosti še, kot celoto pa težko.

Helena Štih je dodala, da se bodo potem nekatere ugotovitve pojavile čez en ali dva načrta in takrat bomo sposobni bolje načrtovati.

Žarko Pregelj je dodal, da so nosilno zmogljivost zaliva z vidika varnosti plovbe že opredelili v okviru študije, izdelane za potrebe prikaza čezmejnih vplivov v DPN načrtovanega povečanja koprškega pristanišča. Ugotovili so, da je ta številka lahko zelo velika, še posebej če bi se sistema VTMS v pristaniščih Koper in Trst uskladila, kar je pogoj, da bi se dalo prometne tokove in s tem varnost plovbe še bolje optimizirati. Dejstvo je, da so vplivi povečanega števila ladij na varstvo narave in ostale vidike varnosti, na primer floro in favno, še dokaj neraziskani. Optimiziran razvoj pomorske prometne infrastrukture v Tržaškem zalivu omogoča lahko načrtovanje povečanega ladijskega prometa na 10 do 20 tisoč ladij letno (Rokavski preliv že sedaj prečka do 20.000 ladij letno). Območje za odlaganje mulja (pri

čiščenju, poglobljanju plovnihi bazenov) je opredeljeno (na ankaranski bonifiki), pripravljajo pa se tudi na ureditev nadomestnih habitatov v Ankaranu (v kolikor bi izvedli vse načrtovane poglobitve, bi zmanjkalo prostora za odlaganje približno 500.000 m³ morskega mulja). Ni potrebno, da je lokacija za odlaganje slanega mulja blizu obalne črte, vendar mora biti omogočen odtok slane vode vsaj v vode brakičnega značaja. V ta namen je v DPN za koprsko pristanišče predvidena ureditev posebne parcele ob reki Rižani, pri Serminu, ki bo lahko sprejela približno 50.000 m³ mulja, ki ga bo možno razsoliti in na kopnem osušiti ter uporabiti kot gradivo, iz katerega je možno pridobiti sekundarne proizvode. Glede odlaganja mulja lokalnih skupnosti (za potrebe upravljanja marin in komunalnih privezov) prihaja do nekaterih težav, vendar, glede na to, da te količine mulja niso tako velike, jih je možno rešiti v okviru načrtovanih deponij na območju ankaranske bonifike. Tako bi se izognili anomalijam iz preteklosti, ko naj bi nekaj mulja izkopanega na območju koprskega mandrača, nelegalno odlagali celo med viške materialov na deponiji pri Kastelcu, ki je bila vzpostavljena ob gradnji avtoceste pri Črnem Kalu. Morski mulj je za neposredno rabo kot gradbeni material preslan, pred gradbeno rabo ga je treba razsoliti. Na Nizozemskem ga na primer odlagajo v morje, čim dalj od obale, česar v Sloveniji ne smemo. Mulj se lahko razsoli tudi postopoma, ko se ga pusti na zraku, kjer ga moči dež in počasi topi, ter iz njega spira sol. Razsoljen mulj lahko potem postane gradivo za predelavo v cementarnah (Anhovo) ali opekarnah ali pa neposredno v nasipih inženirskih objektov. Izrazil je prepričanje, da slovensko pomorstvo za morje ustrezno skrbi in da so pri načrtovanju razvoja ustrezno previdni, sosednje države pa žal veliko manj.

Iztok Mermolja je dodal, da je obala v Ankaranu v dobrem stanju. Akvatorij ankaranske občine je z vidika morske bioraznolikosti izjemen, večje območje obrežja pa ima še vedno ohranjeno naravno obalo in s tem tudi obrežne pasove. Poudaril je še, da gospodarski interes ene družbe ne sme prevladati nad javnim interesom. Pri pripravi strokovnih podlag in predloga PPN, naj se upošteva strategije razvoja posameznih panog na nivoju države, določila zakonskih in podzakonskih aktov ter občinskih splošnih aktov. Kolizije med določili posameznih aktov je potrebno odpraviti. Zmanjšanje sidrišča za potrebe tovrstnega pristanišča naj se upošteva tudi na ankaranski strani (300 m od obale, oziroma do 450 m na prvem varstvenem območju KP Debeli Rtič).

Lenča Humerca Šolar je poudarila, da delajo na tem vsak dan in se zavedajo, da je potrebno omogočati razvoj vsem dejavnostim.

Žarko Pregelj je dodal, da je bilo območje Ankarana res prizadeto pred tridesetimi leti, ko so izkopni material iz poglobljanja III. bazena odlagali nezaščiten, kar ob pristanišču Sv. Katarina in v bližini nekdanje ankaranske bolnišnice. Mulj se je sčasoma razgradil, erozija je odnesla manjše delce in zamuljila okoliško obalo, težji pa so ostali na mestu odlaganja in ustvarili školjčno sipino. Luka Koper, d. d. je danes dolžna sanirati to ostalino. Veliko mulja in ostalega gradiva prihaja v koprski zaliv tudi z reko Rižano. Ladje z motorji te delce razpršijo in raznosijo v širše območje, zato so vzdrževalna dela zaradi mulja največkrat opravljena v drugem bazenu. Izkopne materiale je potrebno odlagati na eno mesto in narediti skupno zgodbo. Sredi 80ih let so v Kopru pripravljali nov občinski dolgoročni plan in imeli pri tem veliko dilem. Izkazalo se je, da se je vse pripravljalo na preozkih strokovnih podlagah, sodelovalo je premalo ustreznih strokovnjakov in pristojnih institucij. Obalna skupnost ni obvladala morja (ker je skrbela predvsem za kopenski del) in nihče se s pomorskim prostorskim razvojem ni ukvarjal celovito, zato je bil razvoj pristanišča prepuščen zgolj upravljavki pristanišča, Luki Koper. Danes ima obmorsko območje ustrezno rešen vsaj izliv delno očiščenih fekalnih voda iz naselij vseh štirih obalnih občin, žal pa imamo težave s sosednjimi državami, ki drugače kot v Sloveniji, sploh nezadovoljivo čistijo fekalne odplake in ne urejajo podvodnih izlivov. Fekalna kanalizacija gre na primer na italijanski strani kar v najgloblji deli tržaškega zaliva in se posledično v nižjih plasteh vrača tudi v slovenski del morja.

Lenča Humerca Šolar se je zahvalila udeležencem za prihod in prosila, da so dopolnitve posredovane do 11. 1. 2019. Če nam še kaj manjka, bomo pripravili v formalnem postopku PPN. Iz gradiv je razvidno kaj imamo – če obstaja še kaj dodatnega, prosimo za podatke. Do polovice leta 2019 je načrtovana priprava kompleksne projektne naloge PPN, začetek formalnega postopka priprave PPN pa še v letu 2019. Vseh optimalnih strokovnih podlag za prvi PPN ne bo. Mnenje je, da se kapitalizira vse kar je bilo narejeno. PPN bo nastal na podlagi tega, kar že imamo. Vzporedno predvidevamo tudi vzpostavitev upravljalvske strukture, kot jo zahteva Direktiva PPN.

7 PRILOGE

Priloga 1: [Predstavitev Gregorja Čoka in Mance Plazar \(hiperpovezava\)](#)

Priloga 2: [Delovno gradivo za delavnico \(hiperpovezava\)](#)

Priloga 3: [Zloženka projekta SUPREME \(hiperpovezava\)](#)