

# Južna obvoznica korak bliže, a le prva faza

Zgodba sežanske južne obvoznice sega v davno leto 1993. S traso, ki je potekala nekoliko bolj južno do Lokavske ceste pri Pulverieri, kakor predvidevajo sodobni načrti, se je prvič pojavila v urbanistični zasnovi Sežane. Posodobljeni načrti pa zaradi ohranjanja naravnih vrednot umeščajo koridor južne obvoznice bliže mestu. Za zdaj je načrtovala le prva faza, drugo zapletajo odkriti jamski sistemi.

## • SAMANTA CORACI

Sežanska občina je na projektu načrtovanja sežanske obvoznice začela intenzivneje delati zadnja leta. "Leta 2016 je bila sežanska južna obvoznica umeščena v OPPN. Takrat smo namreč dobili koridor, kje naj bi obvoznica potekala, in takrat so vsi mnenjedajalci dali pozitivno mnenje. Nato smo se z državo dogovorili, da jo kot Občina Sežana podrobneje umestimo v prostor z OPPN, država pa bo izvedla investicijo," pravi sežanski župan **David Škabar**. Sprejem OPPN je predviden v začetku prihodnjega leta, kar bo omogočilo začetek priprave projektne dokumentacije.

V sklopu izdelave občinskega prostorskega načrta je bila že leta 2013 trasa južne obvoznice preverjena v treh različicah, ki so se usklajevale z nosilci urejanja prostora. Najbolj ključna sta bila ministrstvo za okolje in prostor ter zavod za varstvo narave. "Na podlagi znanih jam, vrtač in drugih naravnih vrednot, ki se nahajajo na tem delu, je bila sprejeta odločitev, da se izbere najbolj severna varianta, ki se tudi najbolj približa samemu mestu," navaja izvršna direktorica Savaprojekt Krško **Damjana Pirc**.

## Južna obvoznica se bo gradila v dveh fazah

Po izdelavi idejnega projekta, ki ga je v okviru javnega razpisa za OPPN izdelalo projektno podjetje Savaprojekt Krško, je novogoriška enota zavoda za varstvo narave naročila izdelavo krasoslovnega mnenja. Krasoslovci so ugotovili, da na trasi obvoznice pri Živem muzeju Krasa potekajo rovi jamskega sistema, ki se nahaja med jamo Bjekovnik in Bergevečevo jamo, med katerima so želeli speljati traso obvoznice. Posledično se bo izdelalo načrt samo za prvo fazo, v kateri bodo obvoznico zgradili od krožnega križišča pri lekarni poleg Hr-



V prvi fazi bodo obvoznico zgradili od krožnega križišča pri lekarni poleg Hrvtiča do Orleške ceste.

vatiča do Orleške ceste, kjer je predvidena gradnja novega krožnega križišča.

Zdaj v sklopu priprave OPPN iščejo rešitve, kako bi jamski sistem premostili. "Ideja je bila tudi, da bi nad jamo naredili manjši viadukt, vendar se posledično investicija občutno podraži. Z državo smo se zato dogovorili, da se bo sežanska južna obvoznica gradila v dveh fazah, zato da naredimo cesto vsaj do Orleške ceste, saj je za Sežano ključnega pomena, da premostimo železnico, ker je ozko grlo na mostu na Lokavski cesti," pojasnjuje župan **David Škabar**. "Obenem postaja zelo aktualno zemljišče Luke Koper, t. i. Orleška gmajna, v obsegu 60 hektarjev na južni strani proge, saj je nova uprava Luke Koper naročila OPPN tudi za njihovo zemljo," nadaljuje.

Nad železnico je predvidena umestitev nadvoza, pravi **Damjana Pirc**. "Gradnja nadvoza predvideva ukinitve enega tira ter preusmeritev tega tira na druge, saj je za 135 metrov dolg nadvoz potreben dodaten steber. V tem delu so predvideni tudi zidovi na levi in desni strani, ker gre za zelo ozko območje med obstoječimi objekti, in želimo si čim manjšega posega na parcele na obeh straneh."

## Mnoge skrbi, da druga faza ne bo izpeljana

Občinski svetnik **Andrej Sila** se sprašuje, kakšna bo vizija za naprej, kako se bo razvijala druga faza, saj se boji, da se bo zaradi jamskih sistemov projekt ustavil: "Verjamem, da v širši ali pa v bližnji okolici obstaja še kakšen jamski sistem, zato se bojim, da bi zaradi morebitnih ponovnih odkritij jamskih sistemov projekt bil ustavljen."

# 8,5

**milijona evrov (brez DDV) evrov je ocenjena vrednost južne obvoznice z vso spremljevalno infrastrukturo**

"Druga faza je še v fazi preverite, ker je teren zaradi podzemnega sveta zelo zahteven, trenutne rešitve pa zahtevajo visoko investicijo. Jami se bomo vsekakor skušali izogniti, predvidoma severneje od čistilne naprave, a, kot pravim, je še v fazi preverbe," odgovarja **Larisa Bertok**, višja svetovalka za urejanje prostora in urbanizem Občine Sežana.

Nekdanji občinski svetnik **Rudi Pečar** meni, da je sežanska obvoznica postavljena

preveč severno, saj v kolikor se bo Sežana širila v smeri proti obvoznici, obstaja možnost, da bo nekoč postala del mesta, čeprav je naloga obvoznice izogib mestu. "Treba je začeti razmišljati ne od danes na jutri, torej, kaj se lahko naredi v enem mandatu ali dveh, pač pa, kakšna bo Sežana čez dvajset let," pravi **Pečar**.

"Bile so narejene tri variante. Ko se je leta 1993 risalo prvo varianto bolj južno, še niso obstajali zakoni o varstvu okolja, naravne in kulturne dediščine. Leta 2004 se je sprejel zakon o ohranjanju narave, ki izrecno narekuje, da se nobena registrirana naravna vrednota ne sme uničiti. Ga ni uradnika ali ministra v Sloveniji, ki bi lahko šel čez ta zakon," odgovarja **Damjana Pirc**. Posledično bi bilo zelo težko najti primerno traso, ki bi potekala bolj južno in ne bi uničila nobene naravne vrednote, saj je ta del Sežane najgosteje prepleten z jamskim sistemom.

S pripravo druge faze OPPN-ja se bo torej nadaljevalo, ko se bo našlo ustrezno rešitev, kako premostiti ali zaobiti novoodkriti jamski sistem. V primeru nove trase pa bo zavod za varstvo narave moral ponovno naročiti krasoslovno mnenje, saj so kraške jame naravne vrednote, ki se jih ne sme uničiti. •



Načrtovanje južne obvoznice v njenem drugem delu je zapletel novoodkriti jamski sistem.