



Via Karl Ludwig von Bruck, 3
34143 TRIESTE
www.porto.trieste.it

PROSTORSKI NAČRT PRISTANIŠČA V TRSTU

Junij 2014

Študija za celovito presojo vplivov na okolje

Rev.1

Septembra 2014

Netehnični povzetek

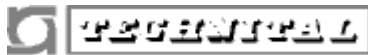
Glavna odgovorna oseba

Eric Marcone

Priprava Prostorskega Načrta Pristanišča

Izdelava do julija 2014: Generalni sekretar, v.d. Walter Sinigaglia

Izdelava do 2010: Generalni sekretar Martino Conticelli



Francesco Mattarolo



Vittoria Biego



Revizija 1, opravljena na zahtevo po dopolnitvah, ki jo je dalo Ministrstvo za okolje in za varstvo ozemlja in morja in jo posredovalo z dopisom prot.št. U prot. DVA-2014-0010057 z dne 09/04/2014 - [ID-VIP: 2046] *Prostorski načrt Pristanišča Trst. Postopek PVO, dopolnjen z SOP v smislu 3.odst. 6. čl. Zakonodajne uredbe 152/2006. Zahteva po dopolnitvah*

PREGLJED	DATUM	ELABORAT	PREVERJENO	ODOBRENO
0	Julij 2013	F. Amoriggi S. Graziano C. Paneghetti A. Pomes	A. Bettinetti V. Biego	F.Mattarolo P.Turbolente
1	Septembra 2014	C. Paneghetti S. Scrimieri	V. Biego C. Paneghetti	V. Biego F. Mattarolo
2				
3				

IME DOKUMENTA
MI026S-STRT024-1-SAI
SNT.doc

PRISTANIŠKA UPRAVA TRST

PROSTORSKI NAČRT PRISTANIŠČA V TRSTU

ŠTUDIJA ZA CELOVITO PRESOJO VPLIVOV NA OKOLJE Netehnični povzetek

Septembra 2014

KAZALO

1.	UVODNA UGOTOVITEV	5
1.1.	Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča v Trstu	5
1.2.	Revizija št. 1 Dopolnjene študije Presoje vplivov na okolje	8
1.3.	Delovna skupina	15
2.	OZEMELJSKA OPREDELITEV	18
3.	STRATEŠKI OKVIR	25
3.1.	Analiza notranje skladnosti	25
3.2.	Analiza zunanje skladnosti	26
4.	PROJEKTNI REFERENČNI OKVIR	28
5.	PROJEKTNI REFERENČNI OKVIR	30
5.1.	Perspektive razvoja pristaniškega prometa	30
5.2.	Splošni in specifični infrastrukturni in ololjski cilji	31
5.3.	Dolgoročna infrastrukturna ureditev	42
5.4.	Razčlenitev pristaniškega območja na homogene cone z vidika funkcionalnosti	49
5.5.	Velika gradbena dela	59
5.6.	Scenariji izvedbe Načrta	63
5.6.1.	Kratkoročna ureditev	64
5.6.2.	Dolgoročna ureditev	67
5.6.3.	Priprava gradbišč dejavnosti	67
6.	OKOLJSKI REFERENČNI OKVIR ANTE OPERAM	69
6.1.	Ozračje	69
6.2.	Tla in podtalje	71
6.3.	Vodno okolje – celinske vode	75
6.4.	Vodno okolje – Obalne morske vode	78
6.5.	Vegetacija, flora, favna in ekosistemi	84
6.6.	Krajina	85
6.7.	Hrup	86
6.8.	Socialno-ekonomski vidiki	87
6.9.	Promet in prometne infrastrukture	90
7.	OKOLJSKI REFERENČNI OKVIR MED IZVAJANJEM IN POST OPERAM	94
7.1.	Analiza vplivov v fazi gradnje	94
7.1.1.	Ozračje	94
7.1.2.	Tla in podtalje	95
7.1.3.	Vodno okolje – celinske vode	96
7.1.4.	Vodno okolje – Obalne morske vode	97
7.1.5.	Vegetacija, flora, favna in ekosistemi	99
7.1.6.	Krajina	101
7.1.7.	Hrup	102
7.1.8.	Socialno-ekonomski vidiki	102
7.1.9.	Promet in prometne infrastrukture	103
7.2.	Analiza vplivov v fazi obratovanja	104

7.2.1.	Ozračje	104
7.2.2.	Tla in podtalje	107
7.2.3.	Vodno okolje – celinske vode	107
7.2.4.	Vodno okolje – Obalne morske vode.....	108
7.2.5.	Vegetacija, flora, favna in ekosistemi	110
7.2.6.	Krajina.....	113
7.2.7.	Hrup	114
7.2.8.	Socialno-ekonomski vidiki	114
7.2.9.	Promet in prometne infrastrukture	116
8.	ČEZMEJNI VPLIVI	118
9.	OMILITVENI IN IZRAVNALNI UKREPI.....	119
10.	DEJAVNOSTI SPREMLJANJA STANJA V OKOLJU.....	121
11.	SKLEPNE UGOTOVITVE	127
11.1.	Strateški referenčni okvir.....	127
11.2.	Projektni referenčni okvir	127
11.3.	Okoljski referenčni okvir	128

KAZALOSLIK

Slika 2-1 – Splošni načrt Tržaškega pristanišča.....	20
Slika 5-1 – Določitev funkcij Prostorskega načrta – Ureditev Prostorskega načrta	58
Slika 5-2 – Splošna planimetrična skica Pristanišča v Trstu	60
Slika 5-3 – gradbena dela, ki jih določa kratkoročen prostorski načrt.....	66
Slika 6-1 – Mreža površinskih voda na tržaškem območju.	76
Slika 6-2 – Planimetrična skica operativnega načrta ugotovitvenih raziskav ONP v Trstu.	83

KAZALOPREGLEDNIC

Preglednica 6-1 – Podjetja in zadolženi za storitve “oskrbe” in pristaniške logistike v Pristanišču Trst za leto 2009.....	88
Preglednica 6-2– Število ladij Pristanišču Trst – leto 2011	90
Preglednica 9-1 – Omilitveni ukrepi	119
Preglednica 11-1 - Povzetek vplivov v fazi gradnje	129
Preglednica 11-2 - Povzetek vplivov v fazi obratovanja	137

1. UVODNA UGOTOVITEV

1.1. Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča v Trstu

Povečevanje morskega prometa in trgovskih izmenjav med Daljnim vzhodom in Evropo ter širitev Evropske unije proti vzhodu sta ponovno poudarila osrednjo vlogo Severnega Jadrana ter Trstu odprla izjemne priložnosti za rast in razvoj.

Vlogo mednarodnega vozlišča v Severnem Jadranu, ter križišča za izmenjave s srednjo in vzhodno Evropo Pristanišču v Trstu priznavata tako Evropska unija kot Dežela Furlanija Julijska krajina.

V sklopu strateškega načrta integracije med državami članicami in mejnimi državami, ki ga spodbuja Evropska unija, ima Pristanišče Trst posebno vlogo, saj se nahaja na križišču med omrežji TEN-T “Morskih avtocest vzhodnega Sredozemlja” in evropskimi jadransko-baltskimi in sredozemskimi koridorji.

Strateški prednostni projekt Evropske unije je jadransko-baltski koridor, ki bo potekal po ozemlju 5 držav članic (Poljska, Republika Češka, Slovaška, Avstrija in Italija) in 19 regij, povezoval bo pristanišča v Gdansku in Gdynii na severu s pristaniščem Trst na jugu. Namen projekta je oživiti promet med Baltikom in Jadranom tako, da bi blago na poti iz Kitajske usmerili skozi Sueški kanal do srednje Evrope.

Sredozemski koridor zadeva železniški prevoz blaga – visoka hitrost/visoka zmogljivost – preko 5 držav Evropske unije: Španija, Francija, Italija, Slovenija in Madžarska. Gre za podaljšanje 6. prednostnega evropskega projekta (železniška os Lyon –ukrajinska meja) proti jugu.

V strateški razvojni viziji, ki jo je pripravila Dežela Furlanija Julijska krajina in po kateri mora dežela prevzeti vlogo “propulzivnega centra” evroregije z realizacijo Deželne logistične platforme, imata Trst in njegovo pristanišče vlogo logističnega centra prvega reda, ki je povezan predvsem s sistemom infrastruktur, transporta in mobilnosti.

Predvsem zaradi dveh logističnih povezav ima Trst odločilno vlogo: medcelinske morske povezave na dolгих razdaljah ter povezave na kratko-srednjo razdaljo znotraj Sredozemlja.

Pristanišče v Trstu ima naravne danosti, da prevzame vlogo severnojadranskega vozlišča, če se upošteva:

- Naravno morsko dno globine več kot 18,00 m;

- Odlična dostopnost;
- Zmogljivi in učinkoviti železniški in cestni priključki;
- Poseben režim prostocarinskih con;
- Redne morske povezave s Kitajsko, Indijo, Daljnim Vzhodom, ki jih zagotavljajo največje svetovne ladijske prevozne družbe.

Temu dodajmo še, da ima Pristanišče Trst pomembno konkurenčno prednost pri oskrbi trgov v srednji in vzhodni Evropi. To konkurenčno prednost predstavlja:

- Prihranek več kot 2.200,00 morskih milj poti;
- Prihranek več kot 4 dni plovbe, če se za povprečno hitrost vzame 20 vozlov.

Dejansko je razdalja Suez-Trst enaka 1.300,00 morskim miljam, kar ustreza manj kot trem dnevom plovbe (povprečna hitrost 20 vozlov), v primerjavi z razdaljo Suez – pristanišča severne Evrope, ki je približno 3.500,00 morskih milj oziroma 7 dni plovbe (povprečna hitrost 20 vozlov).

Kljub temu je jasno, da razvoj in rast Pristanišča Trst, glede na najnovejša določila Evropske unije in Dežele Furlanije Julijske krajine, ne bosta mogla zanemariti ciljev okoljskega varstva, kar pomeni, da bosta morala biti združljiva z okoljskim kontekstom, v katerega spada infrastruktura.

Nov Prostorski načrt Pristanišča Trst določa potrebno preoblikovanje infrastrukture, da bi ta lahko prevzela vlogo mednarodnega vozlišča v Severnem Jadranu. Po določitvi mej pristaniškega območja je nov Prostorski načrt opredelil dolgoročne cilje rasti in razvoja Pristanišča Trst, v načrtu je prav tako podan osnutek ustrezne infrastrukturne ureditve in razdelitve območja na funkcijske cone.

V sklopu Posodobitve 2014 Prostorskega načrta je predstavljeno povečanje povpraševanja po pomorskem prometu v/iz Pristanišča Trst, ki je ocenjeno na približno 93,3 milijonov ton blaga (vključno s prometom s surovo nafto) v primerjavi z 48,3 milijoni ton blaga v letu 2011, pri čemer približno tri četrtine predstavlja surova nafta. Takšno izrazito povečanje prometa se bo nanašalo pretežno na kontejnerski promet in Ro-Ro promet.

V novem Prostorskem načrtu je razvoj Pristanišča Trst predviden v treh glavnih smereh:

1. Obnova razmerja med pristaniščem in mestom v tistih delih pristaniškega območja, ki se nahajajo v bližini zgodovinskega jedra Trsta in v bližini urbanega obalnega pasu v Miljah. Ti deli naj bi se ponovno namenili urbani uporabi ali takšni pristaniški uporabi, ki je združljiva z urbano (zgodovinsko pristanišče);
2. Reorganizacija in razvoj trgovskega in industrijskega pristanišča (operativno pristanišče) s prilagoditvijo obstoječih objektov na morju in zalednih območij, ki se

- namenijo novim zahtevam pomorskega prometa (pomol Bersaglieri, pomoli V in VI, pomol VII, ploščad severno od pomola VII, ureditev na območju Ladjedelnice Sv. Marka, Industrijskega kanala), prekvalifikacija opuščeni in/ali premalo izkoriščeni kopenski območji (območje bivše Esso) ter izvedba novih posegov na morju za sprejem novih prometnih tokov (pomol VIII in Ro-Ro terminal Oreh);
3. Varstvo morskega in kopenskega okolja: ozračje, tla in podtalje, vodno okolje – celinske vode, vodno okolje – obalne morske vode, rastlinstvo, živalstvo in ekosistemi, krajina, hrup, družbeno-gospodarski vidiki, promet in transportna infrastruktura, odpadki.

Pri razvoju Pristanišča Trst po novem Prostorskem načrtu so upoštevane tako značilnosti sedanje infrastrukture kot tudi razpoložljiva območja. Razvoj je zato zmeren v tistih območjih z visoko identitetno vrednostjo, ki so v bližini najstarejšega in dragocenega dela mesta, kot sta na primer zgodovinsko pristanišče in Miljska obala. Nasprotno pa je predviden obširen in pomemben razvoj v operativnem pristanišču, v že utrjenih operativnih območjih ter v opuščeni in/ali premalo izkoriščeni nekdanjih industrijskih območjih, ki nimajo prepoznavne identitete in dandanes kazijo okolico. Preobrazba takšnih območij je zaželena zaradi sanacije predhodnega onesnaženja, izvesti pa se bo morala z veliko pozornostjo in občutljivostjo do širšega konteksta (prevrednotenje krajine).

Leta 2009 je Pristaniška uprava sprožila postopek potrditve novega Prostorskega načrta Pristanišča Trst v smislu 5. člena Zakona 84/94. Instrument je sprejel Pristaniški odbor s sklepom št. 7 dne 14/05/2009 po sklenitvi Sporazuma z Občino Trst (Sklep št. 36 z dne 27/04/2009) ter z Občino Milje (Sklep št. 35 z dne 30/04/2009). Dne 21/05/2010 (dopis opr.št. 0010695/A z dne 3. avgusta 2010) je Višji odbor za javna dela izdal pozitivno mnenje št. 150/2010, z določenimi zahtevami.

Z namenom, da se zagotovi trajnostno usmerjeno preoblikovanje infrastrukture, ki bo združljivo z referenčnim okoljskim kontekstom, je bila naložena izvedba Celovite presoje vplivov na okolje (CPVO) za nov Prostorski načrt Pristanišča Trst, ki služi izvedbi celovitega postopka PVO/SOP, sproženega leta 2011 skladno z 3.b odstavkom 6. člena Zakonskega odloka 152/2006 in n.s.d. Zgoraj navedeni dokument je bil pripravljen na podlagi smernic, ki jih je predložilo Ministrstvo za okolje in za varstvo prostora in morja z dopisom DVA 2012 8987 dne 16/04/2012 po opravljeni oceni Preliminarne celovite presoje vplivov na okolje (PCPVO).

V okviru ocene PCPVO je ministrstvo za okolje podalo zahtevo za dopolnitev (dopis CTVA-2014-1074 z dne 28/03/2014 - DVA-2014-9700 z dne 04/04/2014-), in sicer je kar

zadeva preliminarno presojo zahtevalo poglobljeno obravnavo določenih okoljskih zadev posebnega pomena, kar zadeva nov Prostorski načrt pa posodobitev samega načrta glede na pretekli čas od prve verzije (2009) do danes (2014). Posodobitev naj bi spodbudila vključitev načrta v širši okvir prostorskega in urbanističnega načrtovanja, ki ga je Dežela Furlanija-Juljska krajina nazadnje potrdila.

Na tej podlagi sta nastala Posodobitev junij 2014 (novega) Prostorskega načrta Pristanišča Trst (Posodobitev prostorskega načrta 2014) ter 1. revizija CPVO (1. revizija CPVO).

Z ozirom na zahtevo po dopolnitvi št. 4 iz navedenega dopisa Ministrstva za okolje in za varstvo prostora in morja, je bilo v sklopu Posodobitve 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst pridobljeno mnenje o urbanistični usklajenosti z novim Splošnim prostorskim načrtom Občine Trst, sprejetim s Sklepom Sveta št. 15 z dne 16/04/2014 (Občina Trst, dopis št. 2014-0130255 z dne 08/08/2014), pod pogojem vnosa določenih podrobnosti v Izvedbene standarde Posodobitve 2014 (že izvršeno), in tudi mnenje o usklajenosti s Splošno prostorsko različico št. 31 Splošnega prostorskega načrta Občine Milje, sprejeto s Sklepom Sveta št. 33 dne 30/06/2014 (Občina Milje, dopis št. 0006663/A z dne 03/07/2014).

1.2. Revizija št. 1 Dopolnjene študije Presoje vplivov na okolje

Ta dokument predstavlja Programski referenčni okvir 1. revizije CPVO, ki je bila pripravljena na podlagi zahteve po pojasnilih in dopolnitvah, dane s strani Ministrstva za okolje in za varstvo prostora in morja z navedenim dopisom z enotno št. protokola DVA 2014 0010057 z dne 09/04/2014.

Na zahtevo po pojasnilih in dopolnitvah iz zgoraj omenjenega dopisa so bili posodobljeni vsi referenčni podatki, vključno s podatki iz raziskav prometa. Upošteva pretečeni čas od izvornega dokumenta Prostorskega načrta, iz leta 2009, do 0.Revizije CPVO, izdelane v letih 2012-13, je sestavljavec dokumenta uporabil razpoložljive posodobljene podatke za pripravo naslednjih dokumentov:

- Strateški referenčni okvir;
- Programski referenčni okvir;
- Projektni referenčni okvir;
- Okoljski referenčni okvir, sestavine:
 - Ozračje;
 - Tla in podtalje;

- Vodno okolje – celinske površinske in podtalnice;
- Morsko vodno okolje;
- Kopenska vegetacija, flora in favna;
- Krajina;
- Hrup;
- Družbeno-ekonomski vidiki;
- Promet;
- Odpadki.

Namen CPVO je presoditi o pomembnih okoljskih vplivih, ki jih imata izvedba Prostorskega načrta Pristanišča Trst in izvedba velikih gradbenih del, o katerih je govora v 8. in 9. odstavku 5. člena in so predvidena v načrtu, ter preveriti, ali so zastavljeni cilji okoljske kakovosti bili doseženi.

CPVO združuje značilne elemente postopkov okoljske presoje prostorskega načrta, PVO in SOP. Vsebina presoje je predvidena v Prilogi VII in Prilogi VI Zakonskega odloka št 152/2006 in n.s.d., po vključitvi v PVO pa vsebuje tudi tipične vsebine Okoljskega poročila. CPVO je torej sestavljena iz treh okvirjev, ki so tipični sestavni deli PVO, programski referenčni okvir, projektni referenčni okvir in okoljski referenčni okvir, dopolnjen pa je še s strateškim okvirjem, ki je specifičen za SOP, dodan je tudi netehnični povzetek. Po navedeni zahtevi Ministrstva za okolje je bil izdelan še dodaten dokument, Načrt celovitega spremljanja PVO /SOP v smislu 1.ods. 18.člena in 28. člena Zakonskega odloka 152/2006 in n.s.d.

Strateški referenčni okvir preverja usklajenost med strategijami Posodobitve 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst (cilji in aktivnosti) ter celovitim programiranjem in načrtovanjem, z vidika okoljske in prostorske usklajenosti.

V strateškem okviru so predstavljene:

- analize notranje usklajenosti zaradi ugotavljanja morebitnih protislovij znotraj sistema ciljev in aktivnosti, ki jih predvideva Prostorski načrt;
- analize zunanje vertikalne usklajenosti zaradi preverjanja usklajenosti med cilji in aktivnostmi načrta in cilji okoljske trajnosti, povzetih iz nadobčinskih programskih in načrtovalnih dokumentov;
- analize zunanje horizontalne usklajenosti zaradi preučitve usklajenosti med cilji in aktivnostmi načrta ter cilji občinskih načrtov ali programov.

Revizija Strateškega referenčnega okvirja, ki je bila opravljena na zahtevo po dopolnitvi iz dopisa DVA 2014 0010057 z dne 09/04/2014, je zadevala:

- preverjanje notranje usklajenosti, saj so bili s Posodobitvijo 2014 revidirani infrastrukturni cilji in vneseni okoljski cilji;
- preverjanje zunanje vertikalne usklajenosti, saj je bila pozornost usmerjena še na naslednje instrumente programiranja in načrtovanja: Deželni prostorski načrt in Načrt upravljanja prostora, Deželni načrt ravnanja s komunalnimi odpadki in nazadnje še Deželni načrt ravnanja z odpadki – razdelek nenevarni posebni odpadki in nevarni posebni odpadki, kakor tudi razdelek nevarni komunalni odpadki na deželni ravni; Pokrajinski program izvajanja zgornjega načrta za ravnanje z odpadki na pokrajinski ravni;
- preverjanje zunanje horizontalne usklajenosti z usmerjanjem pozornosti na naslednje instrumente: nov Splošni občinski prostorski načrt za Trst in Splošna urbanistična različica št. 31 Splošnega občinskega prostorskega načrta za Milje.

Programski referenčni okvir preverja programsko ustreznost Posodobitve 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst, oziroma usklajenost z akti programiranja in načrtovanja, ki so odobreni, sprejeti ali v postopku. Ponuja torej elemente za prepoznavo povezav med posegi, ki jih predvideva PNP, in med akti programiranja in načrtovanja, ob tem pa opozarja na morebitna neskladja med ukrepi Prostorskega načrta, namembnostjo in predvidenimi spremembami.

Revizija Programskega referenčnega okvirja, ki je bila opravljena na zahtevo po dopolnitvi iz dopisa Ministrstva za okolje št. DVA 2014 0010057 z dne 09/04/2014, je zadevala preverjanje usklajenosti Posodobitve 2014 PNP z instrumenti programiranja in načrtovanja, ki so že bili analizirani v sklopu Programskega referenčnega okvirja.

Projektni referenčni okvir predstavlja vsebine novega Prostorskega načrta pristanišča Trst in še posebej:

- razvojni cilji ter postopki, potrebni za doseganje navedenih ciljev;
- predlagana infrastrukturna ureditev ter ustrezna razdelitev pristaniškega območja na homogene cone z vidika izvajanih funkcij;
- potrebni posegi za izvedbo predvidenega preoblikovanja ter njihovo izvajanje v dveh izvedbenih scenarijih, ki sta opredeljena v Prostorskem načrtu pristanišča.

Projektni referenčni okvir vsebuje tudi bilanco potrebnih materialov za načrtovane posege in analizo trenutnega in v načrtu predvidenega pomorskega in kopenskega prometa v pristanišču Trst.

Revizija Projektnega referenčnega okvirja, ki je bila opravljena na zahtevo Ministrstva za okolje po dopolnitvi iz dopisa št. DVA 2014 0010057 z dne 09/04/2014, je zadevala:

- infrastrukturni in okoljski cilji ter ustrezne dejavnosti po Prostorskem načrtu, z upoštevanjem Posodobitve 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst;
- študija o alternativah načrta, v kateri je povzetek dolgega načrtovalnega procesa, ki teče od leta 2000 in je privedel do predlagane infrastrukturne ureditve Pristanišča Trst;
- postavitve in ureditve gradbišča v sklopu projektov za velika gradbena dela na podlagi poglobljenega znanja na temo;
- domneva o razvoju prostornin, izdelana na podlagi maksimalnih poizvedljivih količin, določenih v sklopu Izvedbenih standardov Posodobitve 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst za vsako od homogenih prostorskih con, na katere je razdeljeno pristaniško območje. Zgornja domneva o razvoju prostornin nadomesti domnevo o kopenski ureditvi, ki je bila predstavljena v izhodiščni verziji CPVO;
- ocena dnevne in najvišje porabe vode, kriteriji za projektiranje protipožarnih in kanalizacijskih sistemov;
- opis planimetričnih značilnosti vodovodnega omrežja za zbiranje padavinske vode je bil revidiran, saj je tesno povezan z zgornjo domnevo o razvoju prostornin, nasprotno pa je bila potrjena domneva o poglobljenih razpoložljivih tehnologijah za prihranek energije na območju pristanišča ;
- bodoči scenarij pristaniškega prometa je bil posodobljen na podlagi revizije Sektorske študije, Volumen C – Pomorski promet, glej Posodobitev 2014 Prostorskega načrta pristanišča Trst.

V Okoljskem referenčnem okviru so opredeljeni, analizirani in ovrednoteni vsi možni medsebojni vplivi med velikimi gradbenimi deli, ki so predvidena po novem Prostorskem načrt Pristanišča Trst, in okoljem oz. sosednjim ozemljem. Skladno z uporabljenimi metodologijami je bilo najprej podrobno analizirano obstoječe stanje okoljskih sestavin z uporabo najnovejših podatkov, ki so na voljo pri nadzornih organih (Deželna agencija za varstvo okolja ARPA, dežela itd.) in v znanstveni dokumentaciji. Zatem je bila opravljena presoja potencialnih učinkov Prostorskega načrta.

Metodologija presoje vplivov predvideva razlikovanje učinkov, ki nastanejo med izvedbami posegov (faza gradnje), od tistih, ki nastanejo med obratovanjem, in sicer na podlagi njihovih različnih lastnosti (faza obratovanja). Ocena vplivov in s tem opredelitev njihove statistične pomembnosti se opravi glede na obstoječe stanje kakovosti okolja in po možnosti glede na referenčni prag, pri čemer je potrebno upoštevati učinke, ki jih imajo

načrtovane aktivnosti na kazalce, opredeljene kot reprezentativne za vsak posamezni del okolja. Kjer je mogoče, se z uporabo modeliranja in računskih metod kvantitativno primerjajo ravni kakovosti in kritičnosti okolja, in sicer tako v stanju brez posegov (obstoječe stanje ali "ničelna možnost"), kot tudi s posegi.

Referenčno ozemlje, ki se upošteva pri presoji vplivov, ni bilo določeno enoznačno za vse okoljske sestavine, pač pa vsako sestavino posebej in ustreza območju potencialnega vpliva zaradi izvedbe posegov, pri čemer se je upoštevalo neposredne kot tudi posredne učinke.

Za maksimiziranje možnih kumulativnih učinkov na okolje je bila sprejeta konservativna predpostavka, da bi bilo kar največ predvidenih posegov izvedenih istočasno, razen posegov, ki so pogojeni z izvedbo drugih del in torej upravičeno ne morejo biti vključeni v isto gradbeno fazo.

Ta predpostavka je lahko z določenega stališča videti nerealna, ker namerno prezre morebitne omejitve zaradi razpoložljivosti finančnih sredstev in dejstva, da vseh pristaniških območij ni mogoče zasesti z gradbišči, vendar pa prikaže največje vplive na okolje, ker maksimalno poudari število istočasno delujočih gradbišč in naprav in njihov učinek na različne okoljske sestavine.

Prostorski načrt Pristanišča Trst v svojih napovedih ne vključuje plinskega terminala v Žavljah. V mnenju, izraženem ob zaključku preliminarne faze celovitega postopka PVO/SOP, je strokovna komisija zahtevala presajo interferenc med Prostorskim načrtom in projekti, ki so predvideni na območju pristanišča in ki so v postopku odobritve, še zlasti novim terminalom za UZP v Žavljah. Zato so v presoji vplivov v fazi obratovanja upoštewane tudi spremembe, ki jih gre pripisati sinergijskim učinkom, nastalim bodisi zaradi predvidenih posegov bodisi zunanjih sil, kot je delovanje plinskega terminala v Žavljah.

V presoji vplivov so bili upoštevani tudi čezmejni učinki predvidenih posegov na Slovenijo, še zlasti na Luko Koper, tako z vidika kratkoročnega kot dolgoročnega scenarija.

Revizija Okoljskega referenčnega okvirja, ki je bila opravljena na zahtevo Ministrstva za okolje po dopolnitvi iz dopisa št. DVA 2014 0010057 z dne 09/04/2014, je zadevala:

- *Ozračje.* Ponovno so bile izdelane napovedi vpliva ob upoštevanju revizije študije morskega in kopenskega prometa, ki je bila opravljena v sklopu Posodobitve 2014

- PNP. Upoštevana so bila tudi specifična navodila Ministrstva za okolje, dana v zgoraj navedenem dopisu. Poleg tega je bila v tem kontekstu opravljena tudi preliminarna presoja učinkov zaradi elektrifikacije nekaterih operativnih obal;
- *Hrup*. Ponovno so bile izdelane napovedi vpliva ob upoštevanju revizije študije prometa, ki je bila opravljena v sklopu Posodobitve 2014 PNP in ob upoštevanju priprave projekta protihrupne pregrade, ki se bo izvedla ob železniški progi Trst-Opčine;
 - *Vegetacija, flora, favna in ekosistemi*. Pregledane so bile napovedi vpliva predvsem ob upoštevanju spremenjenega okvira morskega prometa v smislu Posodobitve 2014 PNP. Na zahtevo Dežele Furlanije Julijske krajine je bil v tem kontekstu pripravljen postopek za uvedbo protokolov IMO za upravljanje balastnih vod.
 - *Krajina*. Izdelane so bile nove fotosimulacije ob upoštevanju napovedi novih prostornin objektov skladno s Posodobitvijo Prostorskega načrta;
 - *Vodno okolje – Površinske in obalne morske vode, morski sedimenti*. V zvezi s to tematiko so bili dopolnjeni rezultati iz Načrta okoljske karakterizacije za morsko obalno območje ONP Trst, ki je bil posredovan agenciji ARPA-FJK v oktobru 2013, potem ko je Ministrstvu za okolje bila izročena Celovita presoja vplivov na okolje. Posodobljeno je bilo stanje kakovosti izkopnega blata;
 - *Elektromagnetna polja*. V tej zvezi se je nadaljevalo s presojo interferenc med napovedmi iz Posodobitve 2014 PNP in obstoječimi elektrovodi.

Načrt celovitega monitoringa PVI-SOP (NCM) v smislu 1.ods. 18.člena in 28.člena zakonskega odloka 152/2006 in n.s.d. je bil pripravljen v odgovor na navodilo št.61 iz navedenega dopisa št. DVA-2014-0010057 Ministrstva za okolje z dne 09/04/2014.

Namen NCM je predhodna določitev dejavnosti monitoringa, da se preverja v kolikšni meri je izvajanje načrta usklajeno s cilji okoljske trajnosti oziroma, da se opiše prispevek načrta k takšnim ciljem ter se ugotavlja ali so okoljski učinki izvajanja načrta takšni kot je bilo predvideno v CPVO.

Pripravljeni NCM je uveden dokument, medtem ko bo dokončna verzija pripravljena šele po potrditvi Posodobitve 2014 PNP na podlagi vsebine CPVO in mnenj pristojnih institucij za okoljske zadeve.

Glavni prispevek uvodnega NCM je v tem, da se določi strukturo dejavnosti monitoringa oziroma se določi kazalnike glede na cilje okoljske trajnosti, zastavljene v CPVO, ter kazalnike procesa in prispevka glede na povezane infrastrukturne in okoljske cilje in dejavnosti po Prostorskem načrtu pristanišča.

V dokončni verziji NCM bodo podrobneje določeni načini beleženja in merjenja posameznih okoljskih sestavin ter mehanizmi za preusmeritev Načrta v primeru ugotovitve nepredvidenih negativnih učinkov, predstavitev podatkov in sodelovanje javnosti in pristojnih institucij, določitev odgovornosti in organizacijske strukture ter, nazadnje, preverjanje razpoložljivosti nujnih virov za izvedbo in vodenje monitoringa.

Z ozirom na izvedbene faze procesa načrtovanja je treba poudariti, da temelji NCM na predpostavki, da bo po potrditvi Načrta izvedbeni proces že dosegel fazo postavitve in ureditve gradbišča za velika gradbena dela in nadaljnega obratovanja le-teh.

Iz tega izhodišča se je dejavnost monitoringa razčlenilo na dve makro-področji:

1. *Monitoring konteksta*, ki bo spremljal spremembe v stanju okolja tekom izvajanja Posodobitve 2014 PNP;
2. *Monitoring PNP*, ki bo spremljal izvajanja načrta skozi čas.

V obeh primerih bodo potrebne informacije za izvajanje monitoringa pridobljene iz zunanjih virov (banke podatkov in prostorski informacijski sistemi dežel, pokrajin, okoljskih agencij, družbeno-gospodarski podatki ISTAT, okoljska poročila, itd.) ter tudi s kampanjami meritev, ki jih bo namensko organizirala Pristaniška uprava v Trstu.

V sklopu monitoringa konteksta v smislu tega CNM so še posebej predvidene dejavnosti beleženja in meritev za naslednje sestavine:

- Ozračje;
- Vodno okolje-Podtalnice;
- Vodno okolje-Obalne morske vode;
- Kopensko okolje-Vegetacija, flora, favna in ekosistemi;
- Obalno morsko okolje-Vegetacija, flora, favna in ekosistemi;
- Hrup.

Na podlagi povezovanja rezultatov monitoringa konteksta z rezultati monitoringa načrta bo možno ugotavljati v kolikšni meri izvajanje načrta prispeva k doseganju trajnostnih ciljev. Takšno povezovanje je bistven napredek dejavnosti monitoringa, saj je omogočeno preverjanje skladnosti med izvajanjem načrta in okoljskimi cilji. V kolikor pride do neskladnosti, bi bilo potrebno preusmeriti načrtovane dejavnosti, najprej z uvedbo omilitvenih ukrepov.

Revizija CPVO in Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst sta bila izdelana v odgovor na zahtevo po pojasnilih in dopolnitvah iz dopisa Ministrstva za okolje št. DVA-2014-0010057 z dne 09/04/2014, oba dokumenta stremita k čim boljši integraciji Prostorskega načrta Pristanišča Trst v širše deželne načrte ter bolj natančno presojata učinke načrta na okolje.

1.3. Delovna skupina

1. revizijo Celovite presoje vplivov na okolje v sklopu Posodobitve 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst je opravila ATI Technital S.p.a. (pooblaščenec) – Acquatecno S.r.l. Vodenje dela sta prevzela:

- Francesco Mattarolo – Technital S.p.A.;
- Vittoria Biego – Acquatecno S.r.l.

Delovno skupino so sestavljali strokovnjaki, ki so navedeni v spodnji preglednici.

Strateški referenčni okvir		
Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Odgovorna oseba
Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Priprava
Programski referenčni okvir		
Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Odgovorna oseba
Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Priprava
Dionisia Poulacos	Acquatecno S.r.l.	Grafični elaborati
Giulio Crestini	Acquatecno S.r.l.	Grafični elaborati
Projektni referenčni okvir		
Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Odgovorna oseba
Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Priprava z vidika načrtovanja
Alessio Rosin	Technital S.p.a.	Priprava alternativ načrta in morski ter kopenski promet
Maria Sarah Delugas Antonino Perdichizzi	Technital S.p.a.	Priprava prometnega scenarija v sedanjem stanju in v načrtovani konfiguraciji
Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Priprava bilance materialov in ureditev gradbišč za posege
Giulio Crestini	Acquatecno S.r.l.	Grafični elaborati
Dionisia Poulacos	Acquatecno S.r.l.	Grafični elaborati
Okoljski referenčni okvir		
Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Odgovorna oseba
Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Priprava
Simone Tascini	Svetovalec	Ozračje
Chiara Paneghetti Emanuele Fresia	Technital S.p.a.	Tla in podtalje
Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Vodno okolje – Celinske vode
G. Menel Lemos Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Vodno okolje – Obalne morske vode
SELC soc. coop. (Daniele Mion, Andrea Rismondo, Francesco Scarton)	Svetovalec	Vegetacija flora, favna in ekosistemi
Vittoria Biego Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Krajina
Paolo Carotti	Svetovalec	Hrup
Paolo Carotti	Svetovalec	Elektromagnetna polja
Lemar S.r.l.	Svetovalec	Družbeno-ekonomski vidiki

Alessio Rosin Maria Sarah Delugas Antonino Perdichizzi	Technital S.p.a.	Promet in prevozne infrastrukture
Vittoria Biego Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Odpadki
Načrt celovitega okoljskega monitoringa		
Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Odgovorna oseba
Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Priprava
Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Priprava
Simone Tascini	Svetovalec	Ozračje
Paolo Carotti	Svetovalec	Hrup
SELC soc. coop. (Daniele Mion, Andrea Rismondo, Francesco Scarton)	Svetovalec	Vegetacija flora, favna in ekosistemi

2. OZEMELJSKA OPREDELITEV

Trst leži na skrajnem severovzhodu Italije, ob meji s Slovenijo, na skrajnem severu Jadrana in se razteza ob Tržaškem zalivu.

Mestno območje večinoma pokriva pobočje griča, ki se spremeni v hriboviti svet tudi tik ob naselju. Nahaja se ob vznožju velike brežine, ki se s Kraške planote ostro spušča proti morju. Mali Kras, tik ob mestu, doseže 458 metrov nadmorske višine.

Pristanišče pokriva ozek obalni pas, ki Trst ločuje od morja in se razteza proti vzhodu po robu Miljskega zaliva, po notranjem delu Tržaškega zaliva do Miljskega naselja.

Podobno kot za preostali obali zaliva je tudi za območje, ki ga zaseda pristanišče značilen gričevnat svet, ki se spušča proti obalnemu pasu. Vmes se pojavljajo preseki ali doline, po katerih tečejo vodni tokovi, ki se spuščajo z vzpetin. V pristaniški zalivček se zlivata Glinščica in Osapska reka. V obeh primerih gre za hudournik.

Kjer v obalo še ni posegel človek, je območje večinoma skalnato z izobato na 10 m n.v., ki je le 150 - 200 m oddaljena od nabrežja. Na območju, kjer leži mesto Trst, pristaniška infrastruktura in pogosto tudi obmorski pas z zaledjem so izvedli večje posege, ki so močno spremenili prvotno morfologijo in hidrografijo.

Pristanišče Trst, ki se nahaja v Tržaškem zalivu na severovzhodu Jadranskega morja, je mednarodno središče za trgovske izmenjave po kopnem in morju za tržišče Srednje in Vzhodne Evrope.

V letu 2011 je bilo v tem pristanišču skupno pretovorjeno približno 48,3 milijona ton blaga. Od tega okoli tri četrtine sestavlja surova nafta, ki se obdeluje na terminalu SIOT, za potrebe oskrbe s surovo nafto prek naftovoda TAL.

Pristanišče Trst je trgovsko in industrijsko pristanišče; v smislu 4. člena Zakona št. 84/94 s spremembami in dopolnitvami spada v 1. razred in 2. kategorijo.

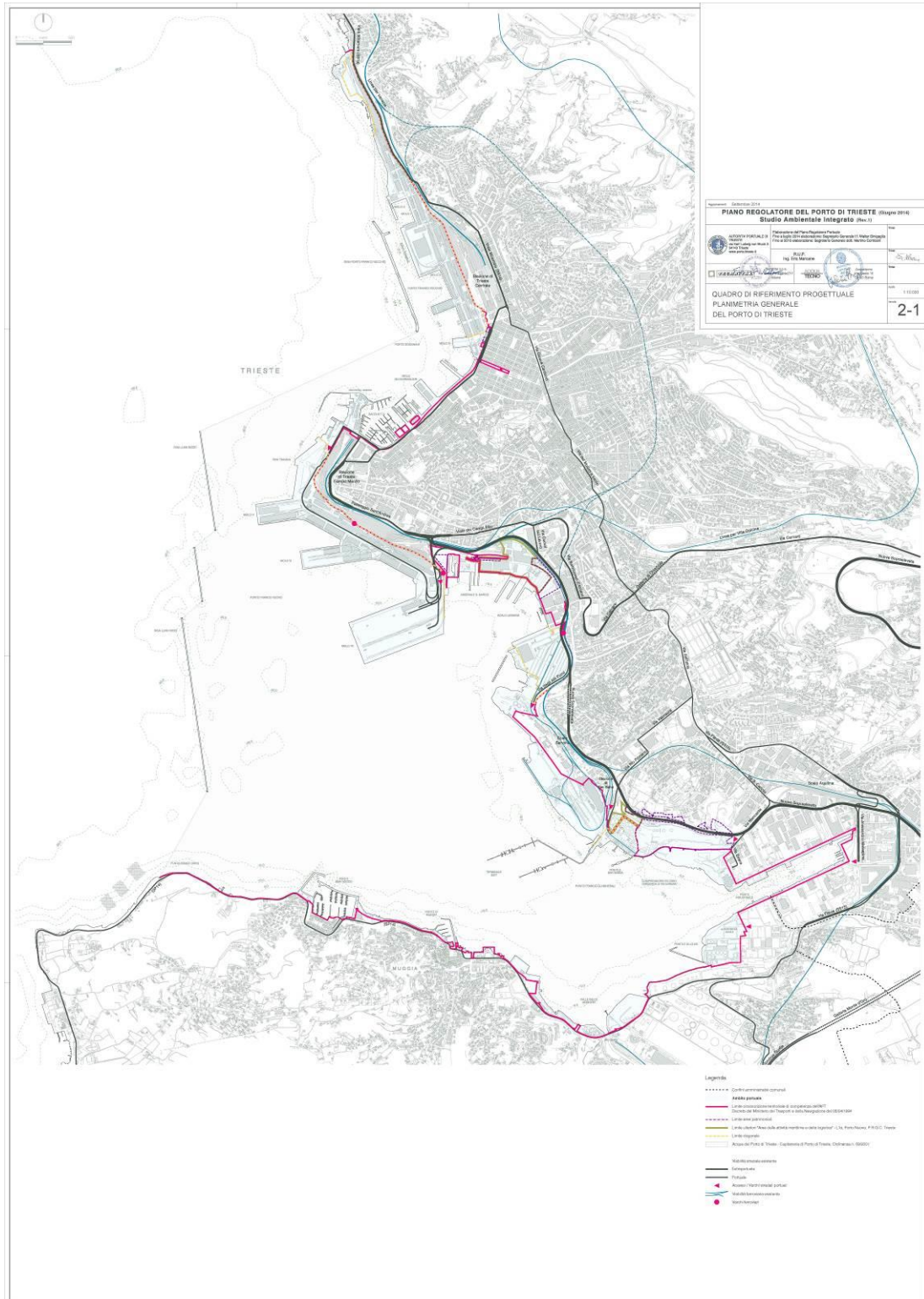
Območje pristanišča sestavljajo:

- na kopenskem delu »obmorske površine državne posesti, pristaniška infrastruktura in sprednji akvatoriji na delu obale, ki sega od Rta Ronko do Boveda« iz Odloka Ministrstva za promet in plovbo z dne 6. aprila 1994, skupaj z nekaterimi lastniškimi

območji in »območji za pomorsko dejavnost in logistiko L1 – Novo pristanišče« iz novega Splošnega prostorskega načrta Občine Trst;

- v morskem delu akvatorij, določen z Uredbo pristaniške kapitanije št. 69/2001 z dne 4. julija 2011.

Površina Pristanišča Trst je v obstoječem stanju okoli 17.747.470 m², od tega obsega akvatorij 14.243.390 m², kopenski del pa 3.504.070 m². Od kopenskega dela 1.800.000 m² površin pripada Prostocarinskemu pristanišču, več kot 900.000 m² površin se uporablja za odlaganje in skladiščenje blaga, od tega je 500.000 m² pokritih.



SLIKA 2-1 – SPLOŠNI NAČRT TRŽAŠKEGA PRISTANIŠČA

Tržaško pristanišče se razvija v smeri sever-jug, od nasipa Barkovlje na severu do Rta Ronko na jugu, in pokriva približno 45,00 km obale na skrajnem vzhodu Tržaškega zaliva. Glavni pomoli, pomoli V, VI in VII, so obrnjeni v smer vzhod-zahod, medtem ko storitvena, cestna in železniška infrastruktura poteka vzdolž obale v smeri sever-jug.

Pristanišče Trst je zaščiteno s severnim primestnim valobranom pred Starim prostocarinskim pristaniščem in južnim primestnim valobranom, valobranom Luigi Rizzo, ki je razdeljen na tri dele in ščiti Novo prostocarinsko pristanišče ter preostala pristaniška industrijska območja.

Skupna dolžina obalnih zidov znaša 12.128,00 m, na njih je 47 operativnih privezov, od tega:

- 24 za konvencionalne in večnamenske ladje;
- 11 za čiste kontejnerske ladje, Ro-Ro ladje in trajekte;
- 5 privezov za industrijske potrebe;
- 5 privezov za naftne tankerje;
- 2 priveza za velike potniške ladje in križarke.

Povezave med pristaniščem in mestom Trst kažejo na sledečo delitev infrastrukture na dve širše opredeljeni območji:

- *zgodovinsko pristanišče* (povezava integracije), ki omogoča pogled na morje iz mesta Trst, v bližini najstarejšega in najlepšega dela mesta. Zgodovinsko pristanišče je namenjeno predvsem za pristaniške dejavnosti, ki so združljive z mestnimi, ali pa tudi izključno za mestne dejavnosti. Obsega Staro prostocarinsko pristanišče in nabrežja. Novi Prostorski načrt pristanišča v zgodovinsko pristanišče vključuje tudi miljsko obalo na skrajnem jugozahodu pristanišča, zelo razčlenjeno z vidika značilnih posegov na morju in kopnem, ki je namenjena predvsem za mestne dejavnosti;
- *operativno pristanišče* (mednarodna povezava), ki zaradi operativnih in varnostnih razlogov ni dostopno mestu, namenjeno pa je za komercialne in industrijske dejavnosti. Obsega Novo prostocarinsko pristanišče, ladjedelnico Sv. Marka, terminal za les, logistično platformo, območje škedenjske železarne, prostocarinski terminal za mineralna olja (terminal SIOT in DCT), območje nekdanje rafinerije Esso, obalne zidove industrijskega kanala in pristaniško infrastrukturo v Dolin pri Orehu.

Operativno pristanišče je dostopno z morja prek dveh kanalov, severnega in južnega, urejenih z Uredbo pristaniške kapitanije št. 8 iz leta 2006.

Cestna dostopnost je opisana v povezavi s sektorji, za katere je novi Prostorski načrt Pristanišča v Trstu določil okvire pristojnosti:

- *Sektor št. 1 – Staro prostocarinsko pristanišče*, nahaja se na skrajnem severu pristaniškega območja, nastalo pa je v 19. stoletju, je ločen objekt z visoko zgodovinsko spomeniško vrednostjo, trenutno se delno uporablja predvsem za trgovske dejavnosti. Dostopno je s Trga svobode (Piazza della Libertà) in ulice Corso Cavour.
- *Sektor št. 2 – Carinsko pristanišče in nabrežja*, ki se nahaja v bližini mestnih območij z višjo vrednostjo (npr. Trg edinosti - Piazza dell'Unità). V tem kontekstu je Pomol Bersaglieri namenjen potniškemu prometu; preostala dela, ki naj bi se izvajala na morju in na kopnem, bodo omogočila izvajanje tako urbanih dejavnosti, kot tudi pristaniških dejavnosti, ki so z urbanih združljive. Nabrežja so povezana z obalno cestno osjo, ki obsega ulico Corso Cavour, nabrežja Mandracchio, Nazario Sauro, Gulli in Grumula, ulico Ottaviano Augusto in pomol Fratelli Bandiera na vhodu v Novo prostocarinsko pristanišče.
- *Sektor št. 3 – nabrežje Traiana in Novo prostocarinsko pristanišče*, ki zajema nabrežje Traiana, pomole V, VI in VII ter nabrežji VI in VII. Sektor št. 3 je namenjen izvajanju pristaniških komercialnih dejavnosti. Na severu je dostopen z ulice Ottaviano Augusto, na jugu pa s tržaške hitrocestne vpadnice (Grande Viabilità Triestina), ki je neposredno povezana z avtocesto;
- *Sektor št. 4 – ladjedelnica Sv. Marka, terminal za les, logistična platforma in območje škedenjske železarne*.

Ladjedelnica Sv. Marka obsega zgodovinske zgradbe, kjer je postavljen sedež Pristaniške uprave, in objekte za ladjedelništvo in ladijska popravila – 4 bazene za popravilo ladij, od tega je največja in najbolj uporabna infrastruktura bazen št. 4, ki je najmodernejši (dokončan v osemdesetih letih 20. stoletja). Omenjeni Sektor je torej namenjen industrijskim dejavnostim, in sicer pretežno ladjedelništvu. To območje je dostopno prek mestnega cestnega omrežja, z ulic Von Bruck in d'Alviano. Terminal za les, logistična platforma in območja škedenjske železarne, zaznamovani z mogočnimi posegi na morju in kopnem, so dostopni z ulice d'Alviano in Alti Forni;

- *Sektor št. 5 – Prostocarinski terminal za mineralna olja, Plovni kanal in Dolina pri Orehu)*

Prostocarinski terminal za mineralna olja obsega terminal SIOT, ki ga sestavljajo dva privezna mostiča in ustrezne platforme za raztovarjanje, povezani s cevovodi do naftnega skladišča v Dolini (San Dorligo della Valle), ter družba Depositi Costieri di Trieste (DCT), vključno s priveznim mostičkom ob Sv. Soboti (San Sabba), priveznim mostičkom Martello za vleke, ki omogočajo storitev oskrbovanja z gorivom v pristanišču, in povezovalnimi cevovodi do ustreznih rezervoarjev.

Omenjeno območje je namenjeno industrijskim dejavnostim; to območje je dostopno iz mesta, z ulic Valmaura in Rio Primario.

Na jugovzhodu Prostocarinskega terminala za mineralna olja se nahaja območje nekdanje rafinerije Esso, opuščeni industrijski del, ki je bil zelo pomemben ob koncu razvoja pristanišča, dostopen pa je z ulice Caboto – Mancante.

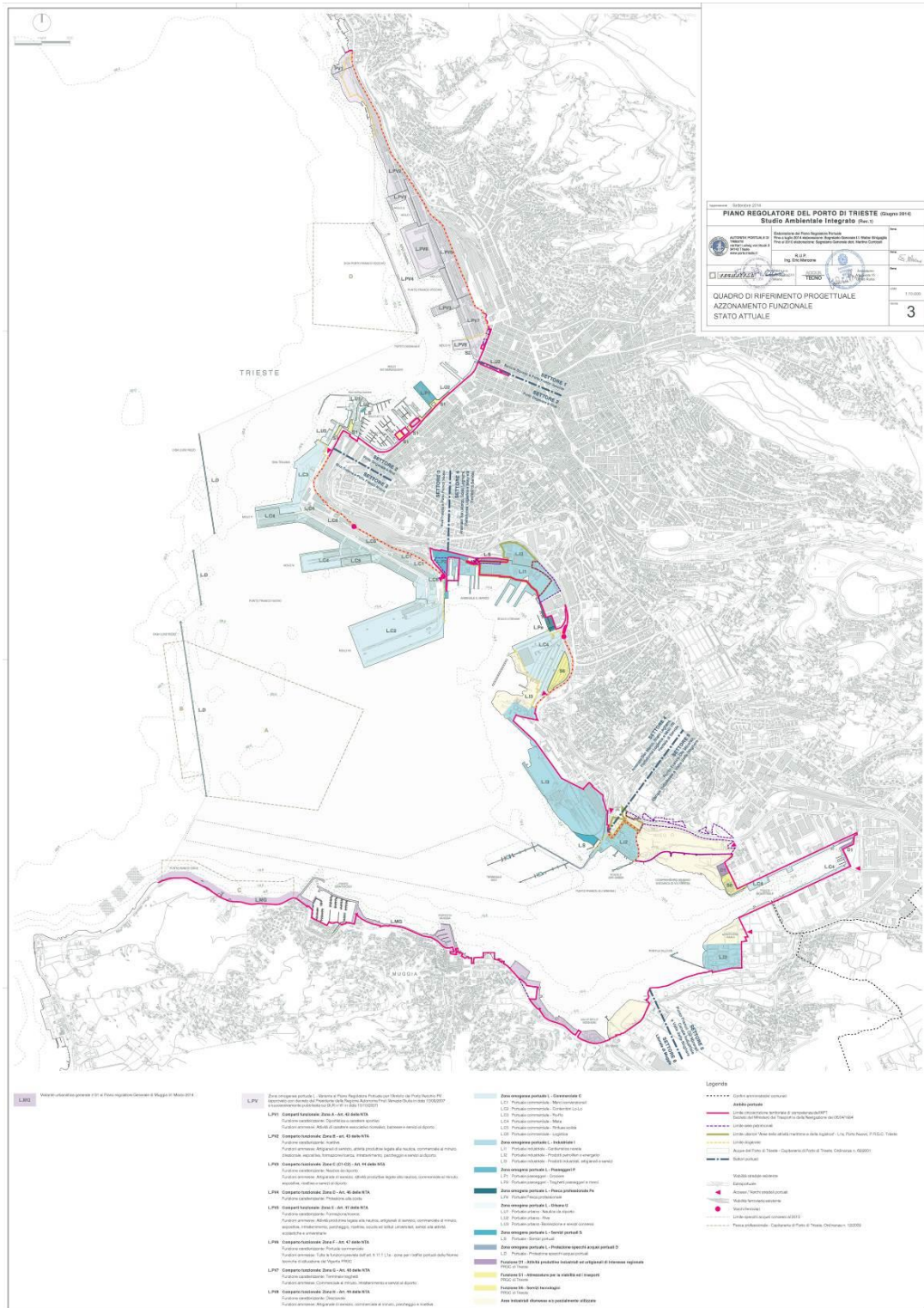
Plovni kanal zajema večnamenske obalne zidove (nabrežji Verrazzano in Cadamosto) za industrijsko dejavnost v zaledju. To območje je dostopno z ulic Mancante in Malaspina.

- *Sektor št. 6 – miljska obala*, ki se razširja od območja nekdanje rafinerije Aquila na zahodu do Rta Ronko na zahodu, vključno z nizom objektov na morju in kopnem, ki so večinoma namenjeni za mestne dejavnosti in funkcije, preostali del pa za proizvodne dejavnosti (Valle delle Noghère).

Z vidika infrastrukture (železniških in cestnih) povezav ima pristanišče notranje železniško omrežje (75 km tirov), ki je vključeno v nacionalno in mednarodno omrežje, kar omogoča oskrbljenost s tiri za vse obalne zidove z možnostjo razmestitve in/ali sestave vlakov neposredno na različnih terminalih; učinkovitost cestnega omrežja pa je zagotovljena z direktnim priključkom in nadvozom, ki se priključi zunanemu cestnemu sistemu (tržaška hitrocestna povezava, imenovana SS202).

V odloku z dne 24. Februarja 2003 je Ministrstvo za okolje in za varstvo ozemlja in morja je določila meje Onesnaženega ozemlja nacionalnega pomena (ONP) v Trstu. Območje, ki ga omejuje ONP obsega obalni pas med Terminalom za les in Olmovim rtom ter vključuje skoraj vse akvatorije med srednjim in južnim zunanjim jezom Luigi Rizzo, ki ležijo nasproti Pomola VI in Pomola VII, ter obalno črto od južne strani Pomola V do pristanišča San Rocco.

Na spodnji sliki je prikazana trenutna namembnost v okviru pristaniškega območja (MI026S-STDS022-1-SAI-Pregl. 3 – Razmejitev na funkcijske cone – Trenutno stanje).



SLIKA 2-2 – RAZMEJITEV NA FUNKCIJSKE CONE – TRENUTNO STRANJE

3. STRATEŠKI OKVIR

3.1. Analiza notranje skladnosti

Analiza notranje skladnosti je bila izvedena z namenom, da se preveri obstoj morebitnih protislovij znotraj sistema ciljev in dejavnosti, ki jih predvideva Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča v Trstu. Ta posebej omogoča izvedbo preverjanja ujemanja ciljev Prostorskega načrta in predvidenih dejavnosti.

Študijo skladnosti smo izvedli s pomočjo matric, ki povezujejo tako cilje med sabo kot cilje z dejavnostmi.

Analiza notranje skladnosti načrtnih ciljev

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst je vključevala tudi pregled infrastrukturnih ciljev, povezanih z različnimi sektorji, na katere je razdeljeno pristaniško območje, kot tudi uvedbo okoljskih ciljev. Splošni cilji so razdeljeni na posebne cilje.

Opravljen analiza ni pokazala primerov neskladnosti, vendar pa je bilo med infrastrukturnimi in okoljskimi cilji zaznanih nekaj primerov delne skladnosti. Cilji, ki niso povezani med seboj, niso bili ocenjeni.

Z namenom premostiti ugotovljeno delno skladnost in zmanjšati vpliv na okolje z izvajanjem Posodobitve 2014 Načrta so bili uvedeni nekateri omilitveni/kompensacijski ukrepi.

Analiza notranje skladnosti načrtnih dejavnosti

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst je vzpostavila tesno povezavo med zasledovanimi splošnimi in posebnimi cilji ter ustreznimi načrtnimi dejavnostmi, potrebnimi za njihovo uresničitev.

Analiza skladnosti infrastrukturnih ter okoljskih, splošnih in posebnih, ciljev z dejavnostmi Posodobitve 2014 Načrta kaže na odsotnost konfliktnih primerov.

V nekaterih primerih ni bilo možno poročati o ciljih in dejavnostih; potemtakem ni bilo možno nadaljevati z ocenjevanjem. Delno neskladni so bili nekateri odnosi med dejavnostmi okrepitve nekaterih tipologij pristaniškega prometa in dejavnostmi varstva okolja. Z namenom premostiti ugotovljeno delno skladnost in zmanjšati vpliv na okolje z

izvajanjem Posodobitve 2014 Načrta so bili uvedeni nekateri omilitveni/kompensacijski ukrepi.

3.2. Analiza zunanje skladnosti

Analiza zunanje vertikalne skladnosti preverja skladnost perspektiv razvoja Pristanišča Trst, opredeljenih v Posodobitvi 2014 Prostorskega načrta (cilji in dejavnosti) s cilji okoljske trajnosti, ki jih določajo veljavni instrumenti za prostorsko načrtovanje.

Ta analiza se deli na:

- analizo *vertikalne zunanje skladnosti*, ki preverja skladnost ciljev Posodobitve 2014 Prostorskega načrta s cilji okoljske trajnosti, določenimi v (nadobčinskih) instrumentih za prostorsko načrtovanje, ki so v veljavi ali v postopku sprejetja.
- analizo *horizontalne zunanje skladnosti*, ki preverja skladnost ciljev Posodobitve 2014 Prostorskega načrta s cilji okoljske trajnosti, določenimi v (občinskih) instrumentih za urbanistično načrtovanje, ki so v veljavi ali v postopku sprejetja.

Analiza vertikalne zunanje skladnosti

Preverjanje vertikalne zunanje skladnosti je vključevalo sledeče instrumente za prostorsko načrtovanje, ki so v veljavi ali v postopku sprejetja:

- Deželni načrt za infrastrukturo prevoza, mobilnosti, tovora in logistike. (Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica) (DNPIPBL)
- Deželni načrt za cestno omrežje (DNCM)
- Splošni načrt mestnega prometa za občino Trst (Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste - PGTU);
- Deželni zakon o ravnanju s komunalnimi odpadki (Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani - PRGRU);
- Deželni zakon o ravnanju z odpadki - Razdelek o posebnih nenevarnih in nevarnih odpadkih ter razdelek o nevarnih komunalnih odpadkih (PRGRS);
- Pokrajinski program za izvajanje Deželnega zakona o ravnanju z odpadki – Razdelek o posebnih nenevarnih in nevarnih odpadkih ter razdelek o nevarnih komunalnih odpadkih;
- Načrt za zbiranje in odstranjevanje nepopisanih naprav, ki vsebujejo poliklorirane bifenile (PRSA, PCB);

- Deželni prostorski načrt (DPN)
- Načrt za upravljanje območja;
- Splošni regionalni urbanistični načrt (SRUN)
- Meddeželni komunalni načrt za območje tržaške industrijske cone;
- Deželni načrt za izboljšanje kakovost zraka (PRMQA)
- Deželni nart za zaščito voda (PRTA)
- Načrt za upravljanje hidrografskih zajetij v Vzhodnih Alpah (PGBAO)
- Regionalni energetske načrt (REN)
- Deželni načrt aktivnosti (PAR)

4. PROJEKTNI REFERENČNI OKVIR

Programski referenčni okvir je namenjen ugotavljanju programske ustreznosti projekta, za katerega se izvaja okoljsko presojo, oziroma preverjanju usklajenosti z akti prostorskega in urbanističnega programiranja in načrtovanja, ki so že veljavni ali v postopku potrjevanja.

Preverjanje urbanistične usklajenosti je zadevalo instrumente prostorskega in urbanističnega programiranja in načrtovanja, ki so spodaj navedeni glede na sektorje:

- *Prevozi*
 - Deželni načrt za prometno infrastrukturo, prevoz blaga in logistiko;
 - Deželni načrt za prometne povezave;
 - Splošni načrt mestnega prometa.
- *Izredni dogodki v okolju, odpadki in sanacija*
 - Referenčna nacionalna zakonodaja o odpadkih;
 - Deželni načrt ravnanja s komunalnimi odpadki;
 - Deželni načrt ravnanja z odpadki – razdelek nenevarni posebni odpadki in nevarni posebni odpadki, kakor tudi razdelek nevarni komunalni odpadki;
 - Pokrajinski program za izvajanje Deželnega načrta ravnanja z odpadki – razdelek nenevarni posebni odpadki in nevarni posebni odpadki, kakor tudi razdelek nevarni komunalni odpadki;
 - Načrt za zbiranje in odstranjevanje naprav, ki vsebujejo PCB in niso predmet popisa;
 - Sanacija onesnaženih območij;
 - Deželni sanacijski načrt.
- *Varstvo in sanacija okolja*
 - Deželni načrt za izboljšanje kakovosti zraka;
 - Deželni načrt za varstvo voda;
 - Deželni akcijski načrt;
 - Načrt upravljanja povodij v vzhodnih Alpah.
- *Varstvo krajine in območja, za katera veljajo omejitve*
 - Sistem zaščitenih kopenskih in morskih območij
 - Območja, za katera veljajo omejitve v skladu z Zakonskim odlokom 42/04.
- *Prostorsko in krajinsko načrtovanje*
 - Splošni deželni urbanistični načrt;
 - Prostorski red;
 - Deželni prostorski načrt.
- *Prostorsko načrtovanje na lokalni ravni*

- Meddeželni načrt Tržaške industrijske cone EZIT;
- Nov splošni prostorski načrt občine Trst;
- Splošni prostorski načrt občine Trst – splošna varianta št. 66;
- Nov splošni prostorski načrt občine Milje – Splošna urbanistična varianta št. 31;
- Splošni prostorski načrt občine Milje – Splošna varianta št. 15;
- *Predpisi za upravljanje z energetske viri*
 - Deželni energetski načrt.

Pomembno je poudariti, da razvoj Pristanišča Trst, kakršen je načrtan v Posodobitvi 2014 Prostorskega načrta pristanišča, prinaša pomembne pozitivne učinke z vidika dela in zaposlovanja, ne le omejeno na pristaniško infrastrukturo (neposredni pozitivni učinki), pač pa tudi za celotno širše ozemlje (posredni pozitivni učinki), Občini Trst in Milje, ostale mejne občine, EZIT, in bolj splošno za lokalni in deželni proizvodni sektor.

5. PROJEKTNI REFERENČNI OKVIR

5.1. Perspektive razvoja pristaniškega prometa

V tem delu so predstavljeni cilji razvoja pristaniškega prometa, ki jih zasleduje Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst.

Ti cilji so bili opredeljeni v povezavi z dolgoročnim osnutkom Načrta, kar je v skladu z dokončno infrastrukturno ureditvijo, določeno v Posodobitvi 2014 Prostorskega načrta, ter kratkoročnim načrtom, ki je v skladu z vmesno dokončno ureditvijo. V opredelitvi navedenih ciljev se je upošteval naravni razvoj trenutnih smernic, specifičnost Pristanišča Trst in možnost, s pričetkom dovolj hitre rasti, zagotavljanja ponudbe infrastrukture, ki pristanišču omogoča primerno raven konkurenčnosti v primerjavi s pristanišči severnega Jadrana.

Vrste <i>handling</i>	Merska enota	Kratkoročna ureditev	Osutek Načrta - Cilji
Konvencionalni tovor	Mt	0,9	1,5
Kontejnernski tovor	Mt TEU	7 670.000	30 2.500.000
Ro – Ro ladje + trajekti	Mt Tovorna vozila	9 340.000	11,8 450.000
Trdi razsuti tovor	Mt	3,5	3,5
Tekoči razsuti tovor (brez surove nafte)	Mt	1,5	1,5
Skupni promet blaga (brez surove nafte)	Mt	21,9	48,3
Surova nafta	Mt	45	45
Skupni promet blaga	Mt	66,9	93,3

Dolgo- in kratkoročna infrastrukturna ureditev sta bili opredeljeni na podlagi ciljev razvoja pristaniškega prometa iz prejšnje preglednice v zvezi z maksimalnim izkoriščanjem naravnih in zgodovinskih potencialov pristanišča, npr. geografski položaj in naravno morsko dno, z namenom zagotoviti ustrezno razpoložljivost pristajališč na morju in območij na kopnem.

5.2. Splošni in specifični infrastrukturni in okoljski cilji

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta vključuje v nadaljevanju navedene splošne in specifične infrastrukturne in okoljske cilje, s katerimi želi povečati pomorski promet iz prejšnjega odstavka.

SC 1 - Obnovitev odnosa med pristaniščem in mestom:

- SpC 1.1 - Sektor 1 – Barkovlje Boved in Staro prostocarinsko pristanišče - okrepitev pristaniških funkcij, združljivih z urbanistično funkcijo in/ali same urbanistične funkcije;
- SpC 1.2 - Sektor 2 - Carinsko pristanišče in nabrežja - spodbujanje mestne uporabe obalnega pasu, kar bi okrepilo proces pretvorbe pristaniških funkcij v funkcije, združljive z urbanistično funkcijo in/ali samo urbanistično funkcijo – izvajanje določb SPNOT;
- SpC 1.3 - Okrepitev pristaniške potniške funkcije – potniške križarke pri pomolu Bersaglieri, če je pristaniška funkcija združljiva z urbanistično funkcijo;
- SpC 1.4 - Sektor 6 - miljska obala - spodbujanje mestne uporabe obale, kar bi okrepilo njen namen v povezavi s pristaniškimi funkcijami, združljivimi z urbanističnimi funkcijami in/ali samo urbanistično funkcijo – izvajanje določb Različice št. 15 SPNOM, ki je stopila v veljavo 20. 4. 2001.

SC 2 - reorganizacija in razvoj "operativnega pristanišča" - utrditev in ponovna okrepitev vloge pristanišča v Trstu kot osrednjega v Severnem Jadranu

- SpC 2.1 - Sektor 3 – nabrežje Traiana in Novo prostocarinsko pristanišče - okrepitev pristaniške trgovske funkcije in potniške funkcije – potniško-tovorni trajekti;
- SpC 2.2 - Sektor 4 – ladjedelnica Sv. Marka, terminal za les, logistična platforma in osmi pomol ter območje škedenjske železarne - ohranitev obstoječe ureditve pristaniške industrijske funkcije, okrepitev pristaniške trgovske funkcije, še posebej v zvezi s kontejnerskim prometom, in izboljšanje ladijskih storitev;
- SpC 2.3 - Sektor 5 - Prostocarinski terminal za mineralna olja, industrijski kanal in Dolina pri Orehu - okrepitev pristaniške trgovske funkcije in pristaniške industrijske funkcije;
- SpC 2.4 - Sektor 5 - Zaščita kontinuitete ekološkega omrežja Občine Trst;
- SpC 2.5 - Sektor 4,5 in 6 - Vrednotenje prostorov/območij na stiku med operativnim delom pristanišča in mestom;

- SpC 2.6 - Izboljšanje povezave operativnega dela pristanišča z mednarodnim, nacionalnim in lokalnim cestnim ter železniškim omrežjem.

SC 3 - Varstvo okolja

- SpC 3.1 - Varstvo pred zvočno onesnaženostjo;
- SpC 3.2 - Varstvo vodnih virov;
- SpC 3.3 - Varstvo morskega okolja;
- SpC 3.4 - Varstvo tal;
- SpC 3.5 - Varstvo krajine in kulturne dediščine;
- SpC 3.6 - Varstvo zraka in zaščita pred podnebnimi spremembami;
- SpC 3.7 - Trajnostno ravnanje z odpadki.

Vsak splošen infrastrukturni, okoljski ali razvojni cilj se odlikuje v določeni ukrepih iz Posodobitve Prostorskega načrta za leto 2014, kot je razvidno iz sledeče preglednice.

	SPLOŠNI CILJI		POSEBNI CILJI		DEJAVNOSTI
SC1	Obnovitev odnosa med pristaniščem in mestom	PC1.1	<i>Sektor 1 – Barcola Bovedo in Staro prostocarinsko pristanišče</i> Pospeševanje pristaniških funkcij, ki so skladne z mestno funkcijo, in/ali same mestne funkcije	D1.1.1	Obnova in prekvalifikacija obstoječih prostorov in struktur zgodovinsko-spomeniške vrednosti med izvajanjem Variante PNP, odobrena z Odlokom Predsednika Dežele Furlanije Julijske krajine z dne 10. 09. 2007.
		PC1.2	<i>Sektor 2 – Carinsko pristanišče in Nabrežja</i> Spodbujanje mestne rabe v obalnem pasu z utrditvijo obstoječih procesov pretvorbe pristaniških funkcij v funkcije, ki so skladne z mestno funkcijo, in/ali pretvorbe v samo mestno funkcijo – Sprejetje napovedi SPNO za Trst–november 2013	D1.2.1	Obnova/prekvalifikacija obstoječih prostorov in struktur v sprejetju napovedi SPNO za Trst: <ul style="list-style-type: none"> - Gradnja vkopanih parkirišč vzdolž Nabrežij - Gradnja povezave za pešce za prehod čez Veliki kanal/Canal Grande v bližini stavbe luške kapitanije pristanišča - Prekvalifikacija območja »Lanterna« - Pospeševanje gradenj poti za pešce in kolesarje med sv. Andrejem in Kanalom Rdeči most/Canale Ponterosso - Priprava enotne mestne opreme vzdolž nabrežij - Gradnja v skrajnem severozahodnem delu pomola Fratelli Bandiera tako imenovanega »Pristanišča Lido« (Projekt, odobren z odlokom Državnega sveta št. 1449 z dne 04. 05. 2007 - Prekvalifikacija mestnih kopališč, ki se nahajajo pri korenu jug-zahod pomola Fratelli Bandiera
		PC1.3	Pospeševanje potniške pristaniške funkcije – potniške ladje pri pomolu Molo Bersaglieri, v	D1.3.1	Razširitev razpoložljivih prostorov/struktur: Podaljšanje/razširitev pomola Molo

			kolikor je pristaniška funkcija skladna z mestno funkcijo		Bersaglieri in razširitev pomorske postaje
		PC1.4	<i>Sektor 6 – Miljska obala</i> Spodbujanje mestne rabe obale z utrditvijo njene namembnosti za pristaniške funkcije, ki so v skladu z mestnimi funkcijami, in/ali za samo mestno funkcijo – Sprejetje napovedi Variante št. 31 SPNO za Milje (Sektor 6 - Miljska obala) A1.4.1 Izvedba napovedi Variante št. 31 SPNO za Milje	D1.4.1	Izvedba napovedi Variante št. 31 SPNO za Milje
				D1.4.2	Razširitev razpoložljivih prostorov/struktur: izvedba gradbenih del na morju za športna plovila
SC2	Reorganizacija in razvoj »operativnega pristanišča« – Utrditev in ponovna vzpostavitev vloge vozlišča severnega Jadrana Pristanišča Trst	PC2.1	<i>Sektor 3 – Nabrežje Riva Traiana in Novo prostocarinsko pristanišče</i> Pospeševanje komercialne pristaniške funkcije in potniške pristaniške funkcije – Potniški in tovorni trajekti	D2.1.1	Prekvalifikacija/razširitev obstoječih struktur in prostorov:
				D2.1.1a	Združenje Petega in Šestega pomola; gradnja namenskih struktur na kopnem
				D2.1.1b	Gradnja Platforme na severu Sedmega pomola in namenskih struktur na kopnem
				D2.1.1c	Podaljšanje/razširitev Sedmega pomola in gradnja namenskih struktur na kopnem
		PC2 2	<i>Sektor 4 – Ladjedelnica Sv. Marka, Terminal za les, Logistična platforma, Osmi pomol in območje Škedenjske železarne</i> Ohranitev sedanje ureditve industrijske pristaniške funkcije, pospeševanje komercialne	D2.2.1	Prilagoditev/razširitev obstoječih prostorov in struktur

			pristaniške funkcije posebno v smislu kontejnerskega prometa in izboljšanja storitev za ladje		
				D2.2.1a	Razne ureditve
				D2.2.1b	Gradnja Osmega pomola in namenskih struktur na kopnem
				D2.2.1c	Gradnja Centra pristaniških storitev na skrajnem jugovzhodnem delu sektorja
		PC2.3	<i>Sektor 5 – Prostoparinski terminal za mineralna olja, Industrijski kanal in Dolina pri Orehu</i> Pospeševanje komercialne pristaniške funkcije in industrijske pristaniške funkcije	D2.3.1	Obnova/prekvalifikacija opuščeni/premalo izkoriščeni območji preko vključevanja novih industrijskih/komercialnih/storitvenih dejavnosti na območju nekdanje rafinerije
				D2.3.2	Prekvalifikacija/razširitev obstoječih prostorov/struktur:
				D2.3.2a	Izgradnja obalnega pasu Industrijskega kanala
				D2.3.2b	Izkop morskega dna – 12,00 m
				D2.3.2c	Gradnja novega terminala Ro-Ro v Dolini pri Orehu in namenskih struktur na kopnem
				D2.3.2d	Izkop morskega dna – 13,00 m
		PC2.4	Varovanje nadaljevanja ekološke mreže Občine Trst	D2.4.1	Urejanje zelenih površin na skrajnem severu območja nekdanje rafinerije – Območje obnovitvenih mest in ekoloških hodnikov, SPNO za Trst, november 2013
		PC2.5	Valorizacija prostorov/območij na stiku med operativnim pristaniščem in mestom	D2.5.1	Izgradnja zelenega pasu mesta in pokrajine vzdolž meje pristanišča
		PC2.6	Izboljšanje povezave operativnega pristanišča z mednarodnimi, državnimi in lokalnimi cestnimi ter železniškimi omrežji	D2.6.1	Izgradnja železniškega pasu med Logistično platformo in Osmim pomolom
				D2.6.2	Izgradnja namenske cestne osi v pristaniških sektorjih 4 d 5; izgradnja železniškega pasu za

					potrebe Osmega pomola
				D2.6.3	Izgradnja dostopa do Ro-Ro terminala Noghere
SC3	Varstvo okolja	PC3.1	Varstvo pred zvočnim onesnaževanjem	D3.1.1	Uresničitev specifičnih omilitvenih ukrepov, ki so potrebni pri presoji okoljskega vpliva ob izvajanju del, predvidenih v PNP
				D3.1.2	Sprejetje ustrezne določbe s strani TPO za izvajanje državnih normativnih določb – Odlok predsednika ministrskega sveta DPCM 447/1995 – in morebiti regionalnih določb glede na panogo hrupnih dejavnosti
				D3.1.3	Izvajanje dejavnosti spremljanja komponente hrupa in, če je potrebno, izvajanje potrebnih omilitvenih ukrepov. Razdelitev načrta spremljanja in z njim povezanih omilitvenih ukrepov s pristojnimi organi
				D3.1.4	Z namenom spodbujanja »pozitivnega ravnanja« v pristaniškem okolju je izdaja kakršnekoli pravice do pooblastitve in/ali odobritve privatnim subjektom odvisna od predstavitve primerne projektne dokumentacije, ki potrjuje sprejetje prosilca vseh primernih/potrebni ukrepov za varstvo pred zvočnim onesnaževanjem
		PC3.2	Varstvo vodnega vira	D3.2.1	Za homogena območja, vključena v sektorja 4 in 5, kot je navedeno v drugem delu izvedbenih predpisov, razmerje propustnosti (Rp) ne sme biti manjše od 20 % zemeljskega površja (Sf). Tako določeno propustno zemeljsko površje (Sp) se doda k točki, ki

					sledi
				D3.2.2	Omejevanje porabe vode v proizvodnem ciklu (prihranek) in ponovna uporaba odpadnih voda
				D3.2.3	Z namenom zagotovitve učinkovitosti storitve, ki jo nudi TPO, nenehno spremljanje in načrtovano vzdrževanje sistemov prenehanja, distribucije in akumulacije pitne vode, kanalizacijskega sistema in morebiti prečiščevalnega sistem
				D3.2.4	Z namenom spodbujanja "pozitivnega ravnanja" v pristaniškem okolju je izdaja kakršnekoli pravice do pooblastitve in/ali odobritve privatnim subjektom odvisna od predstavitve primerne projektne dokumentacije, ki potrjuje sprejetje prosilca vseh primernih/potrebni ukrepov za zmanjšanje porabe in obremenitev okolja
		PC3.3	Varstvo morskega okolja	D3.3.1	Z namenom podpiranja melioracije morskega dna v OPN Trst bo moral vsak ukrep spreminjanja na morju, če je potreben, dopolnjevati dejavnost melioracije, ki je določena v Z. ur. 152/2006 in nadaljnjih spremembah in dopolnitvah
				D3.3.2	Z namenom zagotovitve reproduktivne zmogljivosti ribjih virov in njihovo trajnostno koriščenje, nudenje podpore s strani TPO pri uporabi trajnostnih ribolovnih pripomočkov in opustitev ribolovnih plovil ter njihova

					pretvorba v druge dejavnosti.
				D3.3.3	Vedno z namenom zagotovitve reproduktivne zmogljivosti ribjih virov in njihovega trajnostnega koriščenja, spodbuda k ponovnemu naseljevanju rib s strani TPO
				D3.3.4	Z namenom varovanja biotske raznovrstnosti in habitatov obalnega pasu, v katere posega pristanišče, izvajanje dejavnosti spremljanja morskih voda in, če je potrebno, izvajanje ustreznih omilitvenih ukrepov. Razdelitev izvajanja načrta spremljanja in z njim povezanih omilitvenih ukrepov s pristojnimi organi
				D3.3.5	Z namenom varovanja morskega okolja priprava Načrta ravnanja z odpadki in ostanki odpadkov s strani APT na podlagi Z. ur. 182/2003
		PC3.4	Varstvo tal	D3.4.1	Z namenom zmanjšanja nepropustnosti in stiskanja tal, upoštevanje prej navedenih točk A3 2 1 in A3 2 2
				D3.4.2	Z namenom podpiranja melioracije morskega dna v TPO Trst bo moral vsak ukrep spreminjanja tal, če je potreben, dopolnjevati dejavnost melioracije, ki je določena v Z. ur. 152/2006 in nadaljnjih spremembah in dopolnitvah
				D3.4.3	Z namenom zmanjšanja tveganja onesnaževanja tal je izdaja kakršnekoli pravice do pooblastitve in/ali odobritve privatnim subjektom odvisna od pregleda

					primerne projektne dokumentacije, ki se priloži zahtevku za sprejetje ustreznih/potrebnih rešitev za omejitve omenjenega tveganja
		PC3.5	Varstvo krajine in kulturnih dobrin	D3.5.1	Spodbujanje krajinskega vključevanja del/ukrepov s strani TPO preko zmanjšanja/omilitve sprememb, ki so lahko ogrožajoče
				D3.5.2	Podajanje pobud, usmerjenih v varovanje in ovrednotenje zgodovinsko-arhitekturne dediščine s strani TPO, ki je prisotna v pristaniškem okolju, z odobritvijo sprememb, spoštljivih do te dediščine, in razvoj/umestitev usklajenih dejavnosti
				D3.5.3	Z namenom vzdrževanja in ovrednotenja celotne kakovosti krajine, spodbujanje funkcionalne ureditve s strani TPO, ki bi povečala celotno povezljivost ekološke mreže
				D3.5.4	Z namenom vzdrževanja in ovrednotenja kakovosti krajine, spodbujanje okoljske in krajinske prekvalifikacije pristaniškega okolja s strani TPO
		PC3.6	Varstvo zraka in pred podnebnimi spremembami	D3.6.1	Priprava ustreznega predpisa za uporabo trajnostnih goriv s strani ladij, ki so zasidrane na bankini, s strani TPO. Preverjanje tehnično-ekonomske izvedljivosti električne napeljave na bankinah z usmeritvijo pozornosti na vrste ladij z večjim vplivom na mestno okolje
				D3.6.2	Z namenom zmanjšanja izpustov glavnih

					onesnaževalcev v ozračje, spodbujanje uporabe trajnostne oblike transporta za prenos tovora in potnikov preko kopnega, modernizacije parkirišča za javna in zasebna prevozna sredstva in nazadnje prednostne uporabe hibridnih in/ali električnih vozil v pristaniškem okolju strani TPO
				D3.6.3	Z namenom spodbujanja varstva zraka, izvajanje spremljanja komponente in, če je potrebno, ustreznih omilitvenih ukrepov s strani TPO. Razdelitev izvajanja načrta spremljanja in z njim povezanih omilitvenih ukrepov s pristojnimi organi
				D3.6.4	Na podlagi 51. člena SDUN Furlanije Julijske krajine mora vsaj 40,00 m ² od 100,00 m ² bruto površine tal pristanišča, ki bodo na novo tlakovana, pokrivati zelene površine Tako določen obseg zelenega območja se doda k predhodni točki
				D3.6.5	Z namenom zmanjšanja izpustov glavnih onesnaževalcev v ozračje je izdaja kakršnekoli pravice do pooblastitve in/ali odobritve privatnim subjektom odvisna od pregleda primerne projektne dokumentacije, ki potrди sprejetje ustreznih/potrebni h rešitev v tem smislu
				D3.6.6	Z namenom zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov, APT zasleduje samooskrbo pristanišča z električno energijo preko izgradnje ene ali več naprav oskrbe z energijo iz obnovljivih

					virov. Na podlagi Z. ur. 28/2011 je minimalna kvota, ki jo je treba doseči, 30 % celotne potrebe po njej
		PC3.7	Trajnostno ravnanje z odpadki	D3.7.1	Sprejetje ustreznega predpisa s strani TPO, ki je usmerjen v zmanjšanje proizvodnje neločenih odpadkov v pristaniškem okolju preko izvrševanja prisiljenega ločenega zbiranja odpadkov
				D3.7.2	Z namenom spodbujanja uporabe »sekundarnih« surovin, spodbujanje vzpostavitve dejavnosti obdelave odpadkov (obnove in ponovne uporabe) v pristaniško okolje s strani TPO
				D3.7.3	Z namenom spodbujanja uporabe "sekundarnih" surovin, spodbujanje pogojev javnih naročil s strani TPO, ki so usmerjena v uporabo materialov, obnovljenih iz odpadkov in snovi ter predmetov, ki so, tudi če samo delno, narejeni iz obnovljenih materialov, ki ohranijo 70 % teže
				D3.7.4	Z namenom spodbujanja uporabe »sekundarnih« surovin spodbujanje pogojev javnih naročil s strani TPO, ki so usmerjena v ponovno prednostno uporabo tal in izkopne zemlje in/ali izkopanih sedimentov, v okolju del/ukrepov, ki jih treba izvesti, pri čemer se ohrani 100 % volumna

5.3. Dolgoročna infrastrukturna ureditev

Dolgoročna infrastrukturna ureditev pristanišča Trst, ki jo opredeljuje Posodobitev 2014 Prostorskega načrta pristanišča Trst, upošteva razčlenitev infrastrukture na dve makro coni: zgodovinsko in operativno pristanišče; glede na sektorje, ki sestavljajo pristaniško območje »L«, ga prostorski načrt opiše na naslednji način:

SEKTOR ŠT. 1 - NABREŽJE BARKOVLJA, BOVEDA IN STAREGA PROSTOCARINSKEGA PRISTANIŠČA;

Zgodovinsko pristanišče je zaradi bližine starega mestnega jedra in strukturne zasnove, ki ne ustreza več v celoti potrebam sodobnega pomorskega prometa, že dlje časa v fazi opuščanja in preobrazbe iz izključno pristaniških v razširjene pristaniške dejavnosti, ki so združljive z dejavnostmi urbanega tipa.

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta pristanišča Trst predvideva za Sektor 1 naslednji splošni razvojni cilj:

- Ponovna oživitev odnosov med pristaniščem in mestom.

Specifični z zgornjim povezani cilj pa je:

- Obnova in prekvalifikacija obstoječih struktur zgodovinskega in spomeniškega pomena z izvedbo Splošne različice Prostorskega načrta, sprejete z Odlokom predsednika avtonomne Dežele Furlanija Julijska krajina z dne 10.9.2007.

V zvezi s sektorjem 1 Prostorski načrt v celoti povzema »Splošno različico Prostorskega načrta pristanišča za območje Starega pristanišča«, sprejeto z Odlokom predsednika avtonomne Dežele Furlanija Julijska krajina z dne 10. 9. 2007, objavljeno v U.L. Dežele FJK št. 41 dne 10.10.2007.

V skladu z dolgoročnimi predvidevanji bo ozemeljska površina sektorja 1 znašala 622.270 m².

V sektorju 1 se nahajajo naslednji objekti na morju s pripadajočimi zalednimi površinami:

- Pomol 0;
- Pomol I;
- Terminal Adria;
- Pomol II;
- Pomol III;
- Pomol IV;
- Priobalni valobran

Splošni prostorski načrt mestne občine Trst (sistemi, območja in strukturna fleksibilnost) predvideva izvedbo cestne povezave v tunelu med Starim in Novim prostocarinskim pristaniščem.

SEKTOR ŠT. 2 - CARINSKO PRISTANIŠČE IN NABREŽJA

Sektor leži ob glavni priobalni osi, ki jo oblikujejo ulica Corso Cavour, nabrežja Mandracchio, Nazario Sauro, Tommaso Gulli in Grumula, ulice Oktavijana Avgusta (Ottaviano Augusto) in pomol Fratelli Bandiera; že daljše obdobje se na območju odvijajo večinoma funkcije urbanega tipa.

Za sektor 2 - Carinsko pristanišče in Nabrežja, določa Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča v Trstu naslednji okvirni razvojni cilj:

- Ponovna oživitev odnosov med pristaniščem in mestom.

V navedeni okvirni razvojni cilj se uvrščajo naslednji specifični cilji:

- Valorizacija uporabe priobalnega pasu za potrebe mesta, s krepitvijo procesa pretvorbe od izključno pristaniških funkcij do razširjenih pristaniških funkcij, ki so združljive s funkcijami urbanega tipa – izvajanje določb Splošnega prostorskega načrta mestne občine Trst
- Krepitev funkcije pristanišča za potniški promet – potniške križarke s privezom ob pomolu Bersaglieri, saj je pristaniška funkcija združljiva z dejavnostmi urbanega tipa.

Kar zadeva sektor 2, Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst povzema vsebino Splošnega prostorskega načrta mestne občine Trst, na podlagi katerega se ta sektor deli na naslednje homogene cone:

- Cona G1b - turistično-kopališka cona;
- Cona L1b - Mestno pristanišče - nabrežja
- Cona S1 – Cestnoprometna in transportna infrastruktura

Splošen prostorski načrt Občine Trst (Sistemi, področja in strukturna fleksibilnost) med drugim predvideva izvedbo predora, ki bi povezoval Staroprostocarinsko pristanišče z Novim prostocarinskim pristaniščem.

Z dolgoročne perspektive bo površina Sektorja št. 2 znašala 194.550 m².

V sektorju 2 se nahajajo naslednji vodni objekti s pripadajočimi zalednimi površinami:

- Pomol Audace - dolžina 240 m, širina 23 m.
- Pomol Bersaglieri - dolžina 380 m, širina 100 m.
- Pomol Peschiera - dolžina 160 m, širina 30 m.

- Pomol Peschiera - dolžina 200 m, širina 22 - 23 m.
- Pomol Sartorio - dolžina 140 m, širina 20 - 45 m.
- Pomol Istria - dolžina 120 m, širina 25 m.
- Pomol Fratelli Bandiera, ki razmejuje bazen Sacchetta

Dolgoročna zasnova objektov na vodi v sektorju 2 bo torej ostala nespremenjena, razen če se opravijo gradbena dela podaljška pomola Bersaglieri, potrebnega za prilagoditev privezov za potrebe velikih križark. Z izjemo morebitnih posegov na že omenjenem pomolu Bersaglieri je torej ta sektor namenjen dejavnostim urbanega tipa, vključno s privezi športnih plovil.

SEKTOR ŠT. 3 - NABREŽJE TRAIANA IN NOVO PROSTOCARINSKO PRISTANIŠČE

Sektor št. 3, ki skupaj s Sektorjema št. 4 in št. 5 predstavlja operativen del pristanišča, zajema območje L1a – Novo pristanišče v Splošnem prostorskem načrtu Občine Trst in je namenjeno izvajanju pristaniških dejavnosti ter ga ureja, znotraj meja javnega morja, Prostorski načrt Pristanišča skladno z določili Zakona št. 84/1994 ter Medregionalni načrt EZIT (PTI) znotraj obsega, ki ga določa specifičen deželni zakon”.

Izmenjave med operativnim delom pristanišča, sektorji 3, 4 in 5 ter mestom, potekajo preko pristaniških, cestnih in železniških povezav. Dostop do sektorja 3 je mogoč na severu, preko nabrežja Traiana, in na jugu, preko tržaške hitrocestne povezave.

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta pristanišča Trst predvideva za Sektor 3 naslednji splošni razvojni cilj:

- Reorganizacija in razvoj operativnega dela pristanišča - Okrepitev in oživitev pristanišča Trst kot mednarodnega središča severnega Jadrana.

V povezavi z navedenim splošnim ciljem pa je zastavljen naslednji specifični cilj:

- Okrepitev pristaniške komercialne in potniške funkcije – potniško-tovorni trajekti.

Železniška mobilnost bo temeljila na železniški postaji Sv. Andreja (Campo Marzio), ranžirni postaji za vlake, ki prihajajo in so namenjeni na zunanje proge preko »železniškega obroča« v predoru (»obvozni« predor) in povezuje omenjeno postajo s postajo Trieste Centrale ter neposredno z linijo Trst-Tržič (Monfalcone), s popolno priključitvijo železniške linije z obstoječo direktno povezavo med ranžirno postajo in mejnim prehodom Fernetiči-Opčine.

V skladu z dolgoročnimi predvidevanji bo ozemeljska površina sektorja 3 merila 1.672.810 m².

Sektor št. 3 zaznamujejo sledeča gradbena dela na morju in odgovarjajoči kopenski predeli:

- Nabrežje Traiana;
- Sklop pomolov V in VI;
- Nova platforma severno od pomola VII;
- Pomol VII;
- Koren, izzidek za privez ladij Ro-Ro.

Najpomembnejši posegi na morju se torej nanašajo na združitev pomolov V in VI ter na podaljšanje pomola VII.

Na območju sektorja 3 stojijo številni objekti (pisarne, skladišča itd.). Načrt opredeljuje kategorije posegov na obstoječih objektih in dovoljuje novogradnje v smislu razširitev operativnih površin.

Notranji promet poteka v smereh sever-zahod in jug-vzhod. Na meji je prisoten in delujoč snop servisnih železniških tirov za potrebe samega sektorja.

Na splošno se v sektorju 3 izvajajo komercialne dejavnosti s pretovorom konvencionalnih tovorov, kontejnerjev, Ro-Ro ladij in trajektov, ter razsutega suhega tovara; dostop do njega poteka neposredno s tržaške hitrocestne povezave.

SEKTOR ŠT. 4 - LADJEDELNICA SV. MARKA, TERMINAL ZA LES, LOGISTIČNA PLATFORMA, OSMI POMOL IN OBMOČJE ŠKEDENJSKE ŽELEZARNE.

Na kopenskem delu sektorja št. 4, ki predstavlja operativni del pristanišča, se razmejujeta priobalno železniško omrežje in mestno cestno omrežje, ki skupno tvorita fizično razmejitev med mestom in pristaniščem.

Zlasti na območju ladjedelnice Sv.Marka velja izpostaviti prisotnost zgodovinsko in umetniško pomembnih objektov, med katere spadajo stolp Lloyd in štiri pristajališča različnih velikosti.

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta pristanišča Trst povzema za Sektor 4 naslednji splošni razvojni cilj:

- Reorganizacija in razvoj operativnega dela pristanišča - Okrepitev in ožvitev pristanišča Trst kot mednarodnega središča severnega Jadrana.

V navedeni okvirni razvojni cilj se uvrščajo naslednji specifični cilji:

- Ohranitev obstoječe ureditve pristaniške industrijske funkcije, okrepitev pristaniške trgovske funkcije, s posebnim poudarkom na kontejnerskem prometu in izboljšanju storitev za ladje.

- Valorizacija prostora/območij na stiku med operativnim delom pristanišča in mestom.
- Izboljšanje povezave operativnega dela pristanišča z mednarodnim, nacionalnim in lokalnim cestnim ter železniškim omrežjem.

V skladu z dolgoročnimi predvidevanji bo ozemeljska površina sektorja 4 znašala 1.897.360 m².

Na območju sektorja 4 se bodo dolgoročno izvedli naslednji posegi:

- Ladjedelnica Sv. Marka, vključno s posegi in strukturami za potrebe ladjedelništva;
- Bankina za gospodarski ribolov;
- Terminal za les;
- Logistična platforma;
- Pomol VIII;
- Bankina Ferriera;
- Operativni storitveni center za splošne pristaniške storitvene dejavnosti, ki obsega sklop gradenj na morju in na kopnem, potrebnih za umestitev pristaniških storitev.

Poleg tega Prostorski načrt predvideva manevrski prostor premera okoli 600 m, kar je 1,5-kratnik dolžine največjih kontejnerskih ladij; ta manevrski prostor se nahaja v naravnem bazenu pred pomolom VIII. Gre za najpomembnejša dela na morju pri realizaciji pomola VIII.

Nova ureditev pristaniškega prometa po načrtih dolgoročne infrastrukturne ureditve bo torej dostopna s prometnice Via Errera in bo služila za potrebe operativnega dela pristanišča, zlasti sektorja 4 in 5.

Kar zadeva posege na kopnem, se opredeljujejo dopuščeni posegi na obstoječih objektih ter novogradnje v smislu razširitev, predvidenih in opisanih v naslednji točki.

Na območju sektorja 4 se odvijajo predvsem pristaniško komercialne dejavnosti, s posebnim poudarkom na kontejnerjih in na industrijskih pristaniških dejavnostih, med katerimi so poleg pretovarjanja dopuščene tudi proizvodne dejavnosti in predelava blaga. V tem sektorju je predvidena tudi realizacija Operativnega storitvenega centra, v okviru katerega bodo shranjena tudi službena plovila Pristanišča. Sektor bo imel novo pristaniško prometno ureditev z dostopom s cest Via Caboto, Via Mancante in Via Errera, ki bo zagotavljala dostopnost vseh delov pristanišča vse do lesnega terminala, poleg tega pa novo železniško povezavo na območju terminala za les.

SEKTOR 5 - PROSTOCARINSKI TERMINAL ZA MINERALNA OLJA, INDUSTRIJSKI KANAL IN PRI OREHU.

Sektor št. 5, ki predstavlja operativni del пристаниšča, spada delno pod Občino Trst in delno pod Občino Milje.

V Splošnem prostorskem načrtu mestne občine Trst je sektor opredeljen kot območje L1a - Novo pristanišče; v Splošni urbanistični različici št. 31 Prostorskega načrta občine Milje pa se vodi kot cona L1 - Pristaniška oprema, a) Območje nekdanje rafinerije Aquila.

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta пристаниšča Trst opredeljuje za Sektor 5 naslednji splošni razvojni cilj:

- Reorganizacija in razvoj operativnega dela пристаниšča - Okrepitev in oživitev пристаниšča Trst kot mednarodnega središča severnega Jadrana.

V navedeni okvirni razvojni cilj se uvrščajo naslednji specifični cilji:

- Okrepitev pristaniške komercialne in potniške funkcije ter pristaniško-industrijskih dejavnosti.
- Varstvo celostnega razvoja ekološke mreže občine Trst;
- Valorizacija prostora/območij na stiku med operativnim delom пристаниšča in mestom.
- Izboljšanje povezave operativnega dela пристаниšča z mednarodnim, nacionalnim in lokalnim cestnim ter železniškim omrežjem.

Izvedba posegov na morju v tem predelu пристаниšča je pogojena z doseganjem dodatnega cilja, namreč razmejitve kopenskega ozemlja v zaledju, ki se uvršča med onesnažena območja državnega interesa (Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) v Trstu, s čimer bi se preprečilo iztekanje potencialno onesnaženih podzemnih vodonosnikov v morje.

V skladu z dolgoročnimi predvidevanji bo ozemeljska površina sektorja 5 znašala 951.100 m².

Na območju sektorja 5 se bodo dolgoročno opravila naslednja infrastrukturna dela in posegi na morju:

- Terminal SIOT
- Bankina nekdanje rafinerije Esso;
- Industrijski kanal;
- Ro-ro terminal Noghere.

Nova ureditev pristaniškega prometa po načrtih dolgoročne infrastrukturne ureditve bo torej dostopna s prometnice Via Errera in bo služila za potrebe operativnega dela пристаниšča, zlasti sektorja 4 in 5.

Terminal Ro-Ro Noghère (Pri Orehu) predstavlja najpomembnejši poseg v obravnavanem sektorju. Kar zadeva posegov na kopnem, opredeljuje Prostorski načrt dopuščene posege na obstoječih objektih ter novogradnje v smislu razširitev, predvidenih in opisanih v naslednji točki.

Na območju sektorja 5 se odvijajo različne dejavnosti: del sektorja (terminal SIOT in predel nekdanje rafinerije ESSO) je namenjen pretežno industrijskim pristaniškim dejavnostim, v drugem delu (terminal Ro-Ro) pa je poudarek na komercialnih pristaniških dejavnostih, zlasti na Ro-Ro ladjah in trajektih. Podoba dopolnjujejo posegi za poglobitev dna v Industrijskem kanalu (projektna kvota: 12 m pod morsko globino) in v predelu morja, ki leži pred severnim bregom terminala Ro-Ro v dolini Noghère (projektna kvota: 13 m pod morsko gladino) ter izvedba cestnih dostopov do navedenega terminala. Dostop do novega terminala Ro-Ro tovor bo mogoč preko pripadajočih dostopov na vzhodni in južni strani (urgentni dostop).

SEKTOR ŠT. 6 - MILJSKA OBALA;

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta pristanišča Trst povzema za Sektor 6 naslednji splošni razvojni cilj:

- Ponovna oživitev odnosov med pristaniščem in mestom.

Slednjemu ustreza tudi naslednji specifični razvojni cilj:

- Spodbujanje izkoriščanja priobalnega pasu za potrebe naselja, s čimer bi se območju dodelile pristaniške funkcije, združljive s funkcijami urbanega tipa in/ali izrecno urbana funkcija, kot to predvideva veljavno občinsko urbanistično orodje.

Prostorski načrt pristanišča Trst se v zvezi s sektorjem 6 sklicuje na predvidevanja Splošne urbanistične različice št. 31 Splošnega prostorskega načrta občine Milje.

5.4. Razčlenitev pristaniškega območja na homogene cone z vidika funkcionalnosti

Pri razčlenitvi na homogene cone z vidika funkcionalnosti so se upoštevale smernice SDUN 1978, napotki načrtovalnih orodij občin Trst in Milje, ter določila, navedena v 3. točki 4. člena zakona 84/94 in v kasnejših spremembah in dopolnitvah. Na podlagi teh kriterijev se pristaniško območje »L« z vidika funkcij deli na homogene površine, urejene glede na prevladujočo funkcionalno namembnost privezov, na katere se nanašajo.

V nadaljevanju so zategadelj najprej navedene pristaniške funkcije, kot jih določa Prostorski načrt, nato pa še skupni prikaz funkcionalnih homogenih površin, ki sestavljajo pristaniško območje, z navedbo pripadajočih pristaniških sektorjev.

Funkcije, opredeljene v Prostorskem načrtu, so tiste, ki jih določa 3. točka 4. člena zakona 84/94 s kasnejšimi spremembami in dopolnitvami.

Pristaniška funkcija L – trgovska T

Vključuje dejavnosti pretovarjanja in skladiščenja konvencionalnega tovora (gozdni proizvodi, motorna vozila, izredni tovor itd.), kontejnerjev, suhega in tekočega razsutega tovora kot tudi dejavnosti obdelave in distribucije blaga (logistika).

Deli se na naslednje funkcije:

- Funkcija L.T1 – pristaniško komercialna funkcija – konvencionalni tovor, ki so mu namenjene nekatere homogene cone sektorja št. 3, znotraj Novega prostocarinskega pristanišča, s skupno velikostjo namembnih površin okoli 9.600 m²;
- Funkcija L.C2 - pristaniško komercialna funkcija - kontejnerji Lo-Lo, ki so jim namenjene: homogena cona v sektorju 3, ki sovpada s pomolom VII ter homogena cona v sektorju 4, sovpadajoča s pomolom VIII; gre za »ključno« funkcijo razvojnih predvidevanj pristanišča, s skupno velikostjo namembnih površin 1.516.020 m²
- Funkcija L.C3 – pristaniško komercialna funkcija – Ro-Ro tovor, ki mu je namenjena homogena cona nabrežja Traiana v sektorju 3 in cona novega Ro-Ro terminala v sektorju 5, s skupno velikostjo namembnih površin 467.980 m²;
- Funkcija L.C4 – pristaniško komercialna – kombinirana funkcija, namenjen ji je sklop pomolov V in VI v sektorju 3, lesni terminal, logistična platforma in homogena cona bankin Industrijskega kanala v sektorju 4, ter homogena cona bregov ob Industrijskem kanalu, s skupno velikostjo namembnih površin 1.015.840 m²;

- Funkcija L.T5 – pristaniško komercialna funkcija – suh razsuti tovor, ki mu je namenjena homogena cona ob korenu južne strani sklopa pomolov V in VI, ter v Novem prostocarinskem pristanišču sektorja št. 3, s skupno velikostjo namembnih površin okoli 20.310 m²;
- Funkcija L.T6 – pristaniško komercialna funkcija – logistika, ki ji je namenjeno nekaj homogenih con v Novem prostocarinskem pristanišču sektorja št. 3, s skupno velikostjo namembnih površin 52.775 m²;

Pravkar navedene funkcije vključujejo naslednje povezane dejavnosti in dopolnilne storitve:

- vodstvene, upravne in nadzorne dejavnosti;
- gospodarske in komercialne dejavnosti;
- vzdrževanje, popravila in hramba delovnih strojev, potrebnih za opravljanje predvidenih dejavnosti

Pristaniška funkcija L – industrijska I

Vključuje gospodarske proizvodne dejavnosti industrijskega tipa, povezane s pristaniškimi dejavnostmi, z izjemo dejavnosti pretovarjanja in skladiščenja, kot tudi predelavo. Med te spadajo zlasti dejavnosti popravila, vzdrževanja, predelave, gradnje, dobave in opremljanja ladij ter železarske dejavnosti. Deli se na naslednje funkcije:

- Funkcija L.I1 – pristaniška industrijska funkcija – ladjedelnštvo, ki mu je namenjena homogena cona v ladjedelnici Sv. Marka v sektorju št. 4, s skupno velikostjo namembne površine 161.665 m²;
- Funkcija L.I2 – pristaniška industrijska funkcija – Naftni proizvodi ali energenti, ki sta jim namenjeni homogena cona terminala SIOT in družbe Depositi Costieri di Trieste (DCT), ter homogena cona na območju nekdanje rafinerije Esso, obe v sektorju 5, s skupno velikostjo namembnih površin 356.652 m²;
- Funkcija L.I3 – pristaniška industrijska funkcija – splošni proizvodi, ki sta jim namenjeni dve homogeni coni v sektorju 4 - prva v zaledju ladjedelnice Sv. Marka, druga na območju škedenjske železarne v sektorju št. 6 ter podzemna homogena cona pred dolino Valle delle Noghère, s skupno velikostjo namembne površine 421.362 m².

Pravkar navedene funkcije vključujejo naslednje povezane dejavnosti in dopolnilne storitve:

- vodstvene, upravne in nadzorne dejavnosti;
- gospodarske in komercialne dejavnosti;

- vzdrževanje, popravila in hramba delovnih strojev, potrebnih za opravljanje predvidenih dejavnosti
- dejavnosti predelave in obdelave blaga iz različnih proizvodnih procesov;
- dejavnosti v povezavi z proizvodnjo komponent, storitvami in podporo.

Pristaniška funkcija L – potniške storitve P

Povezana je z opravljanjem storitev za potniške križarke in trajekte, vključno z mešanimi potniško-tovornimi trajekti, deli se na naslednje funkcije:

- Funkcija L.P1 – pristaniška funkcija potniških storitev – potniške križarke, ki jim je namenjena homogena cona pomola Bersaglieri v sektorju 2, v skupni velikosti namembnih površin približno 37.690 m²;
- Funkcija L.P2 – pristaniška funkcija potniških storitev – potniško-tovorni trajekti, ki jim je namenjena homogena cona korena pomola VII v sektorju št. 3, s skupno velikostjo namembnih površin približno 35.490 m²;

Pristaniška funkcija L - potniška funkcija P vključuje komercialne in turistično namestitvene funkcije (hoteli, prenočišča, namestitvena oprema, oprema za kulturne, kongresne, gledališke in športne dejavnosti), dopolnjene s storitvami za križarke in potniške trajekte.

Pravkar navedene funkcije vključujejo naslednje povezane dejavnosti in dopolnilne storitve:

- Vodstvene, upravne in nadzorne dejavnosti;
- Gospodarske in komercialne dejavnosti;
- Komercialne in turistično namestitvene dejavnosti (hoteli, prenočišča, namestitvena oprema, oprema za kulturne, kongresne, gledališke in športne dejavnosti), dopolnjene s storitvami za križarke in potniške trajekte.

Pristaniška funkcija L – gospodarski ribolov R

Poleg dejavnosti ribolova vključuje povezane storitve (privezovanje, vzdrževanje in popravilo plovil, pretovarjanje in skladiščenje ulova, prodaja ulova itd.), ki se opravljajo v skladu z določili pristojnih organov na tem področju.

- Funkcija L.P1 – pristaniška funkcija – gospodarski ribolov, ki mu je namenjena homogena cona v sektorju 4, severno od terminala za les, v skupni velikosti namembnih površin približno 11.220 m²;

Uredba pristaniške kapitanije št. 12/2009, veljavna do leta 2014, opredeljuje notranja in zunanja ribolovna območja A, B, C in D glede na pristaniško območje, ribolovne sisteme in dovoljeno lovno obdobje.

Dejavnosti športnega ribolova v državnih morskih vodah pristanišča Trst (s plovila ali s kopnega) so opredeljene v Uredbi št. 166/2010 luške kapitanije v Trstu.

Pristaniška funkcija L – funkcija urbanega tipa U

Nanaša se na obmorske predele v državni lasti, kjer se opravljajo pristaniške dejavnosti pretežno urbanega pomena. Razčlenjena na naslednje funkcije:

- Funkcija L.U1 – pristaniška urbana funkcija – športna plovila, ki jim je namenjena homogena cona pomola Fratelli Bandiera v sektorju št. 2, in homogena cona v vzhodnem delu sektorja 6, s skupno površino približno 61.215 m²; ;
- Funkcija L.P1 – pristaniška urbana funkcija - Nabrežja, ki jim je namenjena homogena cona v sektorju 2, v skupni velikosti namembnih površin približno 80.750 m²;
- Funkcija L.U3 – pristaniško urbana funkcija – kopališka dejavnost in povezane storitve, ki jim je namenjena homogena cona v jugozahodnem delu pomola Fratelli Bandiera v sektorju št. 2, s skupno površino približno 20.750 m².

Glede na ureditve Splošnega prostorskega načrta mestne občine Trst vključuje funkcija L.U3 - pristaniško urbana funkcija - kopališka dejavnost in povezane storitve, naslednje dejavnosti: obrtne in storitvene dejavnosti, storitve in oprema za skupno rabo, trgovine na drobno, rekreacijske dejavnosti. Dovoljena je tudi oprema in sistemi, povezani z dejavnostmi športnih plovil.

Pristaniška funkcija – pristaniške storitve S

Vključuje ekološke storitve, tehnološke storitve in obrate, ladijske storitve, splošne storitve vzdrževanja in nadzora pristaniške opreme ter storitve upravljanja, varnosti in nadzora, ki jih nudijo javne in zasebne ustanove, ki delujejo v Pristanišču Trst.

- funkcija L.S - pristaniška - pristaniške storitve, ki jim je namenjen del akvatorija v zalivu Sacchetta, v sektorju 2, homogena cona ulice via Von Bruck, kjer stoji stolp Lloyd, sedež pristaniške uprave Trst, ter homogena cona severno od priveznega mostiča SIOT, kjer je predvidena realizacija Operativnega storitvenega centra - obe v sektorju 4, s skupno površino 16.510 m².

Pravkar navedene funkcije vključujejo naslednje povezane dejavnosti in dopolnilne storitve:

- vodstvene, upravne in nadzorne dejavnosti;
- gospodarske in komercialne dejavnosti;
- vzdrževanje, popravila in hramba delovnih strojev, potrebnih za opravljanje predvidenih dejavnosti

- dejavnosti predelave in obdelave blaga iz različnih proizvodnih procesov;
- dejavnosti v povezavi z proizvodnjo komponent, storitvami in podporo.

Območja namenjena razmnoževanju in naravni naravovarstveni koridorji V

Zajema območja opredeljena kot območja namenjena razmnoževanju in naravni naravovarstveni koridorji v okviru Splošnega prostorskega načrta Občine Trst.

- funkcija L.V – Območja opredeljena kot območja namenjena razmnoževanju in naravni naravovarstveni koridorji v višini območja bivše Esso, v sektorju 5, velikosti 103.420 m².

Pristaniška funkcija L - Območja opredeljena kot območja namenjena razmnoževanju in naravni naravovarstveni koridorji namenjena dejavnosti obnove, varovanja in sanacije naravnega habitata.

Pristaniška funkcija L – Zaščita akvatorijev D

Opredeliti dejanja obrambe pred valovanjem, ki ga zagotavljajo valobrani

- funkcija L.D - Pristaniška - Zaščita akvatorijev, ki jo zagotavljata zaščitni valobran Starega prostocarinskega pristanišča in nasip Luigi Rizzo, kot zaščita operativnega dela pristanišča, ki se razteza skupno na 25.670 m².

Funkcija D1 – Industrijske in obrtne proizvodne dejavnosti deželnega interesa

V povezavi s Splošnim prostorskim načrtom Občine Trst ta funkcija vključuje obrtne in industrijske dejavnosti, nekatere trgovske dejavnosti na drobno, dejavnosti prevoza tovora in oseb, prodaje na debelo, skupne storitve in opremo. Poleg tega ima ta funkcija dodatno namembnost, podporo osrednjim dejavnostim, in sicer gre tu za obrtne storitvene dejavnosti, dejavnosti upravljanja ter gostinske dejavnosti. Tej funkciji je namenjena homogena cona v bližini ulice Errera, v sektorju št 5, na približno 34.200 m².

Funkcija S1 – oprema za cestno omrežje in prevoz

V povezavi s Splošnim prostorskim načrtom Občine Trst ta funkcija vključuje povezana nadzemna ali podzemna parkirišča in parkirišča, katerih namen je olajšanje izmenjav med različnimi načini javnega prevoza oz. prevoznimi sredstvi. Homogene cone namenjene izvrševanju te funkcije se nahajajo vzdolž nabrežij v sektorju št. 2, v izmeri približno 20.600 m².

Funkcija S6 – tehnološke storitve

V povezavi s Splošnim prostorskim načrtom Občine Trst ta funkcija vključuje napeljave za zemeljski plin, električno energijo, funkcionalne napeljave v zvezi z vodo (čistilna naprava, vodovod itd.), javni prevoz, pokrite tržnice, naprave za čiščenje, obrate za zbiranje,

obdelavo in odstranjevanje odpadkov. Omenjeni funkciji je namenjena homogen cona v Sektorju 4, ob Terminalu za les in Logistični ploščadi, v izmeri približno 30.680 m², v Sektorju 5 ob severnem bregu Industrijskega kanala, v izmeri približno 19.190 m², skupno pa 49.870 m².

Funkcionalni vidik homogenih con, ki tvorijo pristaniško območje »L«

SEKTOR 1 - NASUTJE BARCOLA BOVEDO IN STARO PROSTOCARINSKO PRISTANIŠČE

Za Sektor 1, katerega del je Staro prostocarinsko pristanišče, Posodobitev 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst v celoti uveljavlja »Različico Pristaniškega Prostorskega načrta za območje Starega pristanišča«, (PV) sprejeto z odločbo predsednika avtonomne Dežele Furlanija Julijska krajina, dne 10/09/2007 in naknadno objavljene v B.U.R (Uradni list Regije) št. 41, z dne 10/10/2007.

V zvezi z omenjeno Različico, predvideva Načrt naslednje oblikovanje homogenih con v Sektorju 1:

- L.PV1 - funkcionalno področje: Območje A - Čl. 42 TIP;
- L.PV2 - funkcionalno področje: Območje B - Čl. 43 TIP;
- L.PV3 - funkcionalno področje: Območje C (C1-C2) - Čl. 44 TIP;
- L.PV4 - funkcionalno področje: Območje D - Čl. 46 TIP;
- L.PV5 - funkcionalno področje: Območje E - Čl. 47 TIP;
- L.PV6 - funkcionalno področje: Območje F - Čl. 47 TIP;
- L.PV7 - funkcionalno področje: Območje G - Čl. 48 TIP;
- L.PV8 - funkcionalno področje: Območje H - Čl. 49 TIP

SEKTOR ŠT. 2 – CARINSKO SKLADIŠČE IN NABREŽJA

Sektor št. 2, v katerem je Carinsko pristanišče in nabrežja, je namenjen Pristaniški funkciji L - Potniška, Pristaniški funkciji L – urbanistična U in Pristaniški funkciji L - Pristaniške storitve S, po čl. 10 tega Pravilnika.

Sestavljajo ga naslednje homogene cone:

- L.P1 – pristaniška funkcija potniških storitev – potniške križarke;
- L.S – Pristaniška - Pristaniške storitve;
- L.U1 – pristaniška urbanistična funkcija – Rekreativna navtika;
- L.U2 – pristaniška urbanistična funkcija – nabrežja;
- L.U3 – Urbanistična funkcija - turistična kopališka;
- Funkcija S1 – prometna oprema in javni prevoz.

Vrste plovil katerim je dovoljen privez so: rekreacijska plovila, turistične ladje, potniške križarke, hitra plovila in servisna plovila.

SEKTOR ŠT. 3 – NABREŽJE TRAIANA IN NOVO PROSTOCARINSKO PRISTANIŠČE

Pristaniški sektor št. 3 zajema Novo prostocarinsko pristanišče in je v glavnem namenjeno Pristaniški funkciji L – Trgovinski funkciji C ter Pristaniški funkciji L – Potniški funkciji P in Pristaniški funkciji L – pristaniške storitve S, po čl. 10 veljavnega Pravilnika.

Dolgoročno bo površina Sektorja št. 3 merila 1.672.810 m².

Tvorijo ga naslednje homogene cone:

- L.C1 – Trgovsko pristaniška – Splošni tovor;
- L.C2 – Trgovsko pristaniška – Tovor Lo-Lo;
- L.C3 – Trgovsko pristaniška – Ro-Ro;
- L.C4 – Trgovsko pristaniška – razno;
- L.C5 – Trgovsko pristaniška – Suhi razsuti tovor;
- L.C6 – Trgovsko pristaniška – Logistika;
- L.P2 – Potniško pristaniška – potniško-tovorni trajekti.

Vrste ladij, katerim je dovoljen privez: kontejnerske ladje, ladje za splošni tovor, ladje za suhi razsuti tovor, ladje Ro-Ro, ladje Ro-Pax, ladje Con-Ro ter plovila ki zagotavljajo varnost in kontrolo plovbe, kot tudi za servisiranje ladij

SEKTOR ŠT. 4 – LADJEDELNICA SV. MARKA, TERMINAL ZA LES, LOGISTIČNA PLATFORMA IN POMOL VIII TER OBMOČJE ŠKEDENJSKE ŽELEZARNE

Sektor št. 4, ki obsega območja ladjedelnice Sv. Marka, terminala za les, logistične platforme, pomola VIII in Škedenjske železarne, je na splošno namenjen pristaniški funkciji L – trgovski T, pristaniški funkciji L – industrijski I, pristaniški funkciji L – potniki P ter pristaniški funkciji L – pristaniške storitve P, po čl. 10 Izvedbenih Standardov.

V njem so zajete tudi sledeče homogene cone:

- L.C2 – pristaniška trgovska funkcija – Lo-Lo kontejnerji;
- L.C4 – pristaniška trgovska funkcija – razno;
- L.I1 – pristaniška industrijska funkcija– Ladjedelništvo;
- L.I3 – pristaniška industrijska funkcija– Industrijske in obrtne proizvodne dejavnosti;
- L.Pe – pristaniška funkcija –Ribištvo;
- L.S – pristaniške storitve;
- S.6 – tehnološke storitve.

Vrste ladij, katerim je dovoljen privez: kontejnerske ladje, konvencionalne tovarne ladje, tovarne ladje za trdi razsuti tovor, Ro-Ro ladje, Ro-Pax ladje, Con-Ro ladje, varnostna plovila in plovila za nadzor ter plovila za ladijske storitve.

SEKTOR ŠT. 5 - PROSTOCARINSKI TEMINAL ZA MINERALNA OLJA, INDUSTRIJSKI KANAL IN DOLINA PRI OREHU

Pristaniški sektor 5 je na splošno v skladu z 10. členom teh predpisov namenjen pristaniški funkciji L – trgovski T in pristaniški funkciji L - Industrijski I, in je razdeljen na naslednje homogene cone:

- L.C3 – pristaniška trgovska funkcija – Ro-Ro,
- L.C4 – pristaniška trgovska funkcija – razno,
- L.I2 – pristaniška industrijska funkcija – naftni in energetski proizvodi,
- L.I3 – pristaniška industrijska funkcija – industrijske in obrtne proizvodnedejavnosti,
- L.V – območja reprodukcije in naravni ekološki koridorji,
- D1 – industrijske in obrtne proizvodne dejavnosti deželnega interesa,
- S6 – tehnološke storitve.

Območje ureja Prostorski načrt pristanišča (PNP) v skladu z Zakonom 84/94, omejujoč se na obmorska območja državne posesti in na Ozemeljski načrt na med-deželni ravni (ONM), ob upoštevanju oboda določenega s posebnim deželnim zakonom.

Pristajanje je dovoljeno naslednjim vrstam ladij: kontejnerske ladje, običajne trgovske ladje, ladje za prevoz trdega tovora v razsutem stanju, Ro-Ro ladje, Ro-Pax ladje, Con-Ro ladje, varnostnim in nadzornim vozilom in vozilom za vzdrževanje ladij.

SEKTOR ŠT. 6 - MILJSKA OBALA

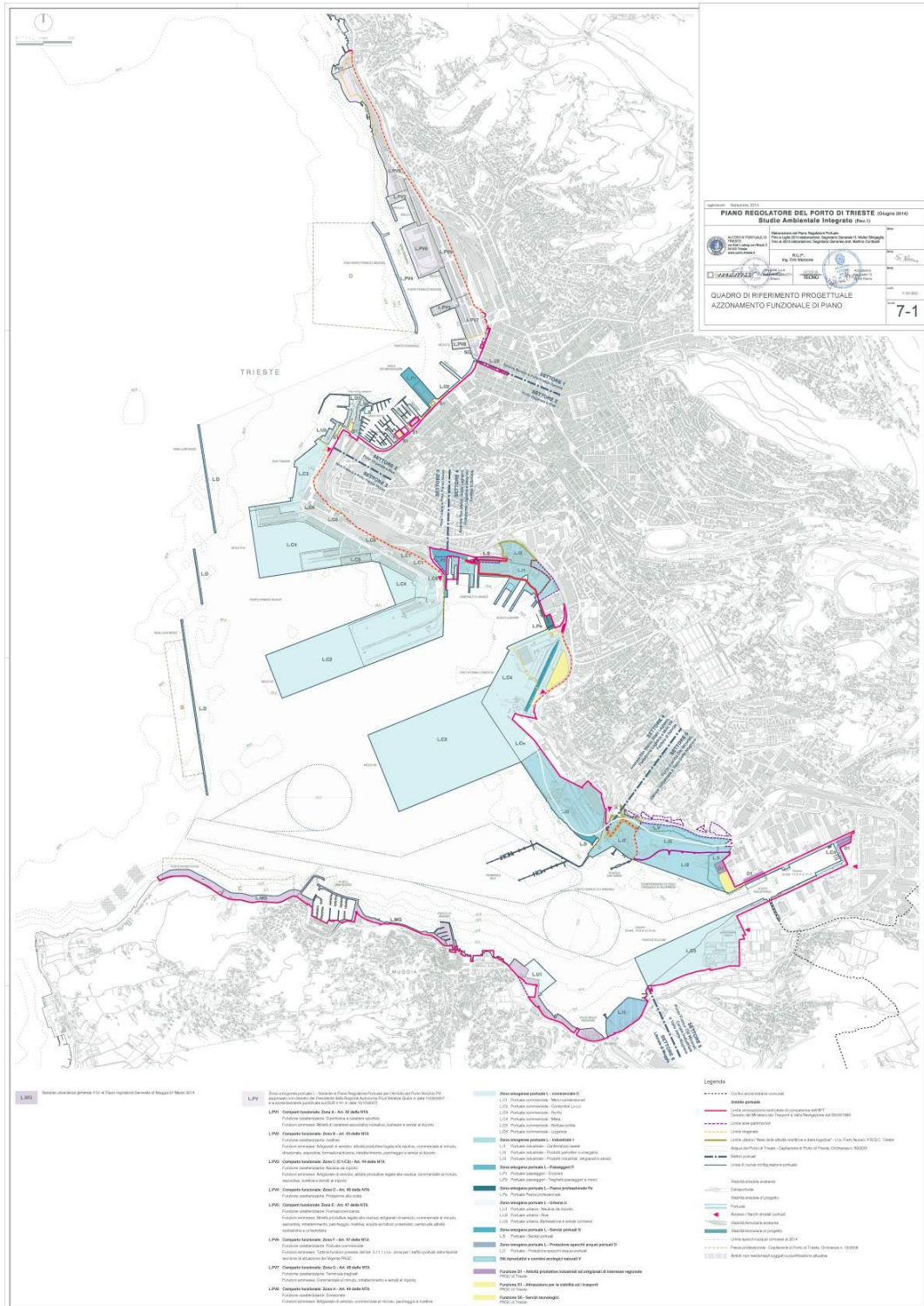
Prostorski načrt Pristanišča v Trstu za sektor 6 predvideva infrastrukturno ureditev in razdelitev na homogene cone iz Splošne urbanistične različice št. 31 Splošnega prostorskega načrta Občine Milje, z izjemo spodaj navedenih pristaniških con, za katere navaja dodatna navodila:

- Cona L.I3 – pristaniška industrijska funkcija, ki v povezavi s Splošno urbanistično različico št. 31 ustreza coni L1 – pristaniška oprema, črka b) vkopano območje, ki je obrnjeno v smeri Doline pri Orehu.
- Cona L.U1 – pristaniška urbanistična funkcija (športna plovila), ki v povezavi s Splošno urbanistično različico št. 31 ustreza coni L1 – pristaniška oprema, črka c) območje, ki je obrnjeno v smeri nekdanje ladjedelnice Alto Adriatico.

Vrste športnih plovil in ladij, ki jim je dovoljen pristanek, so: športna plovila, rekreacijska plovila, hitra plovila in servisna vozila.

V povezavi s sprejetimi ukrepi in zadevnimi gradbenimi in urbanističnimi merili Prostorski načrt pristanišča v Trstu preusmerja k določbam Splošne urbanistične različice št. 31 Splošnega prostorskega načrta Občine Milje, kjer je mogoče najti dodana navodila v zvezi s spodaj navedenimi conami.

Slika v nadaljevanju prikazuje dolgoročno infrastrukturno ureditev in povezano delitev na homogene cone v smislu funkcionalnosti.



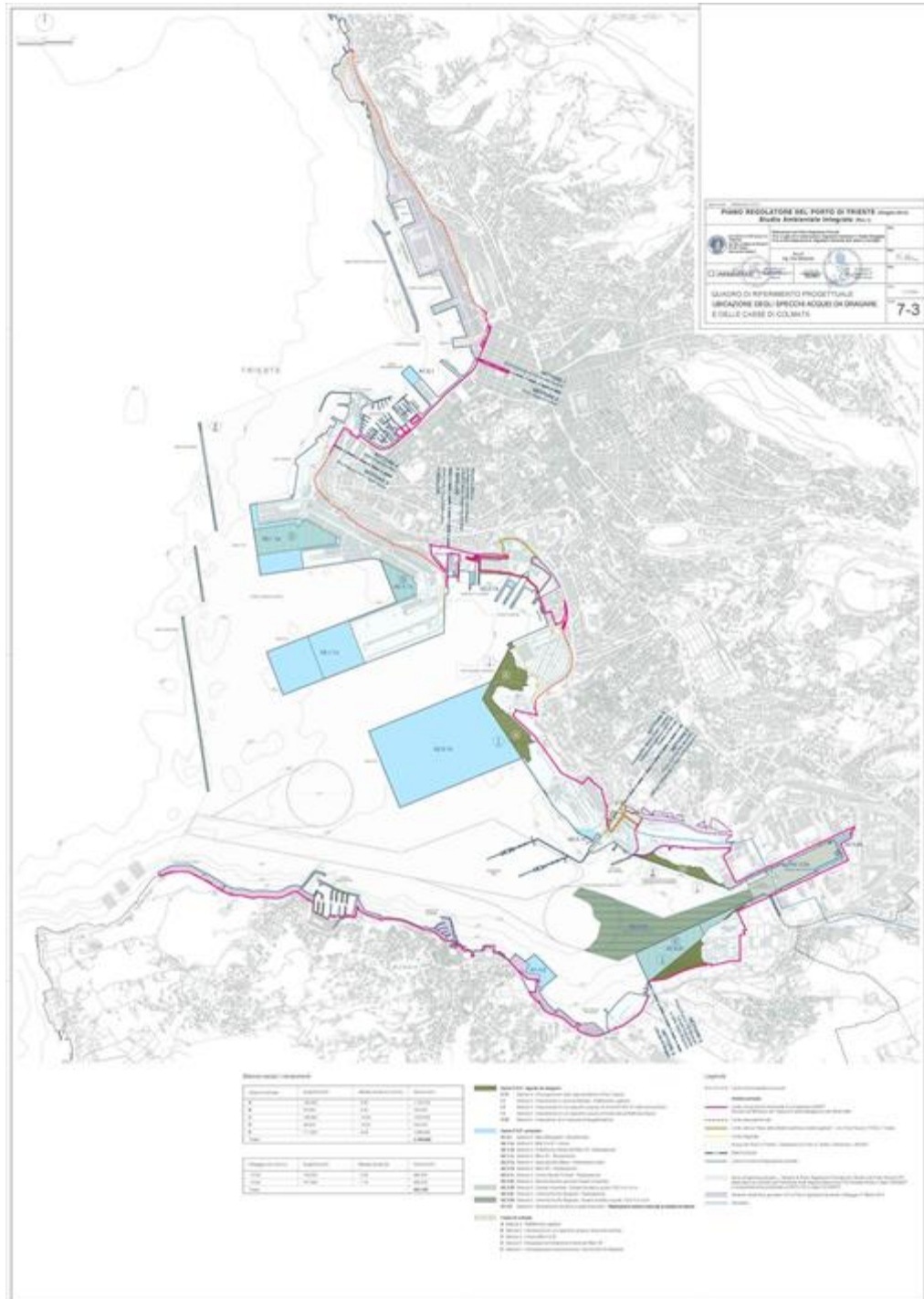
SLIKA 5-1 – DOLOČITEV FUNKCIJ PROSTORSKEGA NAČRTA – UREDITEV PROSTORSKEGA NAČRTA

5.5. Velika gradbena dela

S 5. členom 8. odstavka Zakona št. 84/94 je bil uveden koncept velikih gradbenih del, ki so v 9. odstavku opredeljena kot »gradnja morskih kanalov, zaščitnih valobranov, dokov, bazenov in opremljenih obalnih zidov kot tudi izkopavanje in poglobitev morskega dna«, stroške za pristanišča, ki spadajo v kategorijo II ter razred I (pristanišča mednarodnega ekonomskega pomena) in II (pristanišča državnega ekonomskega pomena) pa krije država.

V okviru posegov, ki jih predvideva Načrt, so bila določena velika gradbena dela kot tudi dela javnega interesa kot npr. obalni zidovi, nasipi in poglobljanja dna. Niso pa bile upoštevane nadstrukture terminalov (kopenske ureditve, ki vključujejo skladišča, pisarne, sredstva za ploščadi in obalne zidove itd.) na podlagi kriterija, da te spadajo v stroške upravljanja terminalskih operaterjev, ki jih koristijo.

Velika gradbena dela so v nadaljevanju opisana glede na pristaniško območje od severa proti jugu.



SLIKA 5-2 – SPLOŠNA PLANIMETRIČNA SKICA PRISTANIŠČA V TRSTU

Podaljšanje pomola Bersaglieri

Posodobitev načrta za leto 2014 predvideva podaljšanje Pomola Bersaglieri za približno 150 m in širitev njegove južne stranice za 15 m, tako da bi se omogočilo privez modernih križark, ki so nedavno od tega začele s plovbo in/ali so bile nedavno od tega izgrajene (330 – 340 m). Z omenjenimi ukrepi bo skupna širina pomola znašala 100 m.

V. pomol, VI. Nabrežje in VI. pomol

Posodobitev 2014 prostorskega načrta predvideva zaprtje bazena med petim in šestim pomolom in njegovo obnovo za terminalsko uporabo. Oba pomola sta podaljšana do skrajne točke zasipanja, ki se nahaja približno 50 pred prednjim delom petega pomola in približno 400 m pred prednjim delom šestega pomola, kar prispeva približno 26 ha k skupni dodatni razširitvi

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta predvideva tudi prenovo celotne nadstrukture in infrastrukture Novega prostocarinskega pristanišča, ki je že zastarelo in neprilagojeno sodobnim potrebam prometa, in rušenje starih skladišč.

Pomol VII

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta predvideva podaljšanje pomola VII, ki bo razširjen za dodatnih 800 m, z okvirno izvedbo dveh modulov (modul = dolžina načrtovane ladje), obalnega zidu in uporabnega območja s površino približno 32 ha na globini okoli -18 m, v celoti namenjenega pretovarjanju kontejnerjev.

Ta razširitev bo omogočila kapaciteto terminala, ustrezno opremljenega z obalnimi žerjavi in ploščadjo z večjo kapaciteto, ki znaša več kot 1 milijon TEU letno.

Predvidena je tudi širitev severne strani pomola VII za 20 m, s čimer bo nastalo pristajališče za Ro-Ro ladje, ne bo pa posegala v kontejnersko dejavnost pomola. To je mogoče, ker se ta stran ne uporablja za natovarjanje/raztovarjanje zaradi nezadostne nosilnosti obalnega zidu.

Osmi pomol

Posodobitev 2014 prostorskega načrta v svoji končni obliki predvideva dodano širitev na morje na območje, ki se nahaja med terminalom za les in škedenjsko železarno, in sicer z izgradnjo dodatnega, v morje segajočega dela, ki se drži logističnega terminala, že vključenega v veljavnem Prostorskem načrtu Pristanišča in izvedenega v dokončni projektni fazi.

Pomol VIII je na morski strani omejen z »linijo največjega upada«, ki je v skladu z njegovo največjo razširitvijo, kjer bi se lahko zgradila površina približno 85 ha, z dvema vzporednima stranema obalnega zidu z dolžino 1.200 m in 750 m oddaljenosti med njima, skupna dolžina obalnega zidu pa bi znašala 3.150 m, če se pri korenu vključi še približno 800 m obalnega zidu logistične platforme.

Ta infrastruktura predvideva tudi izgradnjo primerne povezovalne cestne in železniške infrastrukture.

Industrijski kanal, izgradnja obalnega zidu

Posodobitev 2014 Prostorskega načrta v notranjosti industrijskega kanala določa obnovitvena dela za obstoječe obalne zidove in še več razširitev.

- Predvideni so naslednji posegi:
- Severno nabrežje: porušitev in ponovna zgraditev obal Italcementi in nekdanje obale Vetrobela ter izgradnja 250 m nove obale;
- Južno nabrežje: izgradnja 130 m nove obale in ploščadi s površino približno 11.000 m².

Celoten kanal je v skladu z njegovim namenom uporabe (večnamenski terminal za pretovarjanje mešanega blaga, trdega razsutega in Ro-Ro tovora ter ustrezne vrste ladij) potrebno poglobiti do -12 m.

Ro-Ro terminal Oreh

Posodobitev 2014 prostorskega načrta predvideva predvsem porušenje priveznega mostu SI.LO.NE in izgradnjo novega nasipa med izlivoma potoka Glinščica in Osapske reke. Njegova prednja obala bo dolga približno 1.250 m, po prvi oceni bo opremljena s 4 - 5 v morje segajočimi deli dolžine približno 25 m ("zobje") namenjenimi za privez Ro-Ro ladij, in za katere bo točna lega določena šele v naslednji projektni fazi.

Območje pridobljeno iz morja ima površino približno 31 ha. Na ta način bi bilo na voljo 5 pristajališč za pretovarjanje Ro-Ro tovora.

Za obratovanje terminala, ki je namenjen predvsem za pretovarjanje Ro-Ro ladij, a tudi za konvencionalni tovor, je potrebno izvesti poglobljanje, tako da se uporabno dno izenači do globine 13 m (da bo omogočeno pristajanje sodobnih ladij s splošnim tovorom in zagotovljen prosti meter pod gredljem).

Zaledno območje prednjega dela obale bo služilo kot kasetna za zasip s kapaciteto približno 6 - 700.000 m³.

Nov terminal zahteva izgradnjo primerne povezovalne cestne infrastrukture, ki bo služila predvidenim funkcijam terminala.

5.6. Scenariji izvedbe Načrta

Ureditev Prostorskega načrta, opisana v prejšnjih poglavjih po posameznih funkcionalnih, operativnih, infrastrukturnih ter ekonomskih vidikih, ustreza konfiguraciji maksimalne razširitve, ki naj bi se v povezavi z različnimi faktorji realizirala v več časovnih in fizičnih fazah: razvoj prometa, dinamika državnega gospodarstva in komercialnih partnerjev, razpoložljivost državnih finančnih sredstev, dejanska realizacija nacionalnih in mednarodnih infrastrukturnih del.

Pristanišče se mora nemudoma in konkretno soočiti s kritičnimi točkami, ki pogojujejo njegov razvoj.

Prostorskega načrta pristanišča v povezavi z izvedbo sklopa predvidenih posegov opisuje dva referenčna poteka (izvedbene faze):

- kratkoročni scenarij;
- dolgoročni scenarij.

Posegi s predvideno kratkoročno izvedbo omogočajo izpolnjevanje potreb po prioriteti in takojšnji uporabnosti, s katerimi naj bi se premostilo kritične aspekte funkcionalnosti.

Ta dela bodo že v fazi izgradnje omogočila izpolnitev funkcionalnih sklopov ter tako zagotovila visoko produktivnost ukrepov, oziroma tiste ukrepe, ki ob nadzorovanih ekonomsko-finančnih in izvedbenih obremenitvah, omogočajo večjo funkcionalnost.

Posegi s predvideno dolgoročno izvedbo pa predstavljajo zaključek ureditve, skladno s prostorskim načrtom oziroma izvedbo maksimalne konfiguracije.

5.6.1. Kratkoročna ureditev

Funkcionalna ureditev pristanišča se prikazuje v svoji kratkoročni konfiguraciji kot okrepitev komercialne funkcije. Gradbena dela, ki jih predvideva prostorski načrt, naj bi se izvajala v naslednjem vrstnem redu:

- Sedmi pomol – delno podaljšanje;
- Peti pomol - podaljšanje;
- Šesti pomol - podaljšanje;
- Pomol Bersaglieri - podaljšanje in razširitev pristaniške postaje (Stazione Marittima);
- Šesti - sedmi pomol – grajeno nabrežje (kasete za zasipanje D);
- Industrijski kanal - poglobljanje morskega dna;
- Industrijski kanal - razširitev bankin;
- Ro-Ro Terminal Orehu - poglobljanje morskega dna v vstopnem kanalu;
- Ro-Ro Terminal Orehu - delna realizacija zgrajenega nabrežja.

Na območju novega prostocarinskega pristanišča se izboljšajo pogoji dela za pretovarjanje konvencionalnega tovora, tako da se porušijo zastarela skladišča in posodobijo skladiščni objekti šestega pomola.

Potenciranje kontejnerskega terminala na sedmem pomolu se bo izvedlo s podaljšanjem začetka pomola, kar bo omogočilo realizacijo dodatnih pristajališč tako na severni kot na južni strani pomola kakor tudi izvedbo dodatnih površin za postanek in ranžiranje. Izvedba podaljšanja sedmega pomola predvideva realizacijo 1–2 modulov (dolžina Lo-Lo kontejnerske ladje maksimalne velikosti), s katero se bo pridobilo 15–30 ha površine na ploščadi in se bo z namenom izkoriščanja naravnih danosti globokega morskega dna povečalo trenutno površino pomola za približno 50–100 %.

Kratkoročna ureditev prostorskega načrta predvideva dodaten operativen potencial 2–4 dodatnih pristajališč (sedmi pomol) za čezoceanske kontejnerske ladje oziroma več oskrbovalnih ladij manjših dimenzij; z vidika potenciala pomorskega prometa takšna ploščad zagotavlja dodatnih 500.000–550.000 TEU.

Nenazadnje do izvedena dodatna prilagoditev komercialne funkcije preko prekvalifikacije industrijskega kanala ter s povečanjem razpoložljivih bankin pomolov (območje Pri Orehu-Noghere) in obnovo že obstoječih.

Posegi so namenjeni potniški funkciji (potniške križarke), za katero bi se realiziral terminal na pomolu Molo Bersaglieri, ki bi bil ustrezno opremljen za pristajanje velikih ladij. Podaljšanje pomola Molo Bersaglieri in obnova tamkajšnje pomorske postaje (Stazione Marittima) želita ustvariti v pristanišču učinkovit in atraktiven Terminal na potniške križarke; pri tem posegu se ne rešuje kritične situacije, temveč poskuša z največjo časovno učinkovitostjo izkoristiti pomembno priložnost.

Na sledeči sliki so prikazana kratkoročna gradbena dela, kot jih predvideva prostorski načrt.

5.6.2. Dolgoročna ureditev

Posegi s predvideno dolgoročno realizacijo predstavljajo zaključek ureditve pristanišča po Prostorskem načrtu oziroma konfiguracijo maksimalne razširitve, ki naj bi se v povezavi z različnimi faktorji realizirala v več časovnih in fizičnih fazah: razvoj prometa, dinamika državnega gospodarstva in komercialnih partnerjev, razpoložljivost državnih finančnih sredstev, dejanska realizacija nacionalnih in mednarodnih infrastrukturnih del. Gradbena dela, ki jih predvideva prostorski načrt, naj bi se izvajala v naslednjem vrstnem redu:

- peti pomol-šesti pomol – realizacija zgrajenega nabrežja (kasete za zasipanje C);
- sedmi pomol – zaključna dela;
- Ro-Ro terminal Orehu (območje nekdanje rafinerije Aquila) – rušenje priveznega mostiča Silone;
- Ro-Ro terminal Orehu (območje nekdanje rafinerije Aquila) - zaključna dela zgrajenega nabrežja (kasete za zasipanje E);
- Ro-Ro terminal Orehu (območje nekdanje rafinerije Aquila) – cestna povezava s privozom/odvozom na tržaško hitrocestno povezavo na območju ulice Via Caboto, in sicer preko ulic Via Flavia in Via Malaspina;
- Ro-Ro terminal Orehu (območje nekdanje rafinerije Aquila) – cestna povezava s traso Lakotišče–Rabujez (Lacotisce–Rabuiese);
- Operativni storitveni center;
- ladjedelnica Sv. Marka;
- Pristanišče Lido;
- notranji pristan Sv. Andrej;
- Osmi pomol;
- Osmi pomol - cestna povezava s privozom/odvozom na tržaško hitrocestno povezavo na območju ulice Via Caboto;
- preureditev obalnega pasu naselja Milje (Muggia).

Pristanišče Lido, notranji pristan Sv. Andrej in preureditev obalnega pasu naselja Milje (Muggia) predstavljajo marginalne posege v primerjavi z realizacijo velikih gradbenih del, ki naj bi se izvajala dolgoročno. Zatorej ne bodo upoštevani pri analizi postavitve gradbišč in kronologiji gradbenih del, ki so predstavljene v nadaljevanju.

5.6.3. Priprava gradbišč dejavnosti

V Projektne referenčni okviru so bile opisane glavne značilnosti velikih gradbenih del in načini njihove izvedbe, z namenom zagotovitve uporabnih podatkov za razumevanje

aktivnosti, ki se bodo odvijale v fazi izgradnje. Prav tako ti podatki omogočajo vrednotenje vplivov gradbenih del v kontekstu Referenčnega okvira za okolje

Za predloge gradbišč so bila sprejeta strožja merila glede dobave materiala in gradbene opreme, kot so drogovi, plošče, kesoni in pregrade, preko morja, kot pa veljajo za promet prek kopnega. Upoštevani sta bili dve možnosti postavitve centra za pripravljanje betona, in sicer na območju nekdanje rafinerije Esso in na območju pri kraju Noghere (Pri Orehu). Omenjeni območji sta trenutno opuščeni in nista predmet zanimanja pristaniških dejavnosti, zaradi česar bi se lahko izvedlo analizo prometa v gradbeni fazi.

6. OKOLJSKI REFERENČNI OKVIR ANTE OPERAM

6.1. Ozračje

Z namenom ocene trenutnega stanja z vidika poglavitnih onesnaževal, ki so prisotna v atmosferi (NO_x, PM₁₀ in SO₂), in skladno z zakonsko določenimi omejitvami, so bile pripravljene naslednje aktivnosti:

- meteorološka karakterizacija in določitev referenčnega scenarija (uporaba predprocesorja AERMET);
- ugotavljanje virov emisij, ki označujejo scenarij *ante operam*;
- uporaba podmodelov za presojo aktualnih
- simulacija koncentracij obravnavanih onesnaževal na tleh s pomočjo difuznega modela AERMOD-PRIME v različnih emisijskih meteo-klimatskih scenarijih;
- presoja vplivov na naseljene sprejemnike, tako na območju pristanišča kot tudi na območju naseljenih predelov, zaradi primernega obrežnega pasu.

Pri pripravi scenarija ante operam, ki predstavlja osnovo za vse nadaljnje simulacije, je bilo opravljeno umerjanje ocen za dve temeljni komponenti (cestni promet, pomorski promet), zato da bi se ju lahko primerjalo po metodi INEMAR z ocenami v deželnem emisijskem inventarju. Območji emisijski viri razširjenega tipa (povezani z urbani predeli) so bili kvantificirani neposredno na podlagi podatkov iz inventarja.

Pri primerjavi različnih scenarijev z vidika emisij, je bilo mogoče zaslediti kljub Prostorskega načrta pristanišča Trsta, ki predvideva bistveno povišanje emisijskih virov, proces delne kompenzacije celotnih emisij zaradi progresivnega zmanjšanja emisij cestnega prometa, kot posledica uveljavljanja veljavnih zakonskih predpisov. Seveda omenjeno zmanjšanje ne vključuje pomorske komponente, ki med drugim tu niti ni upoštevana.

Pred pripravo simulacije prihodnjih scenarijev je bilo opravljeno umerjanje modela, ki je bil nastavljen na podlagi referenčnih vrednosti za koncentracije, ki so bile pridobljene v okviru zadnjega, najbolj ažurnega merjenja pri postaji Tor Bandena (kot je navedla Avtonomna dežela FJK). Med drugim je bilo moč preveriti znatno ujemanje s tistim, kar je bilo ugotovljeno v letnem poročilu agencije ARPA FVG glede kakovosti zraka.

Iz analize opravljenih simulacij jasno izhaja, da je glede obravnavanih onesnaževal, za tržaško ozemlje značilen velik pritisk na okolje; največji pritisk, prav v odnosu do kratkoročnih povprečij, ampak tudi z vidika dolgoročnih povprečij, predstavljajo prašni

delci in dušikovi oksidi. Drugič, tudi vrednosti koncentracije SO₂ so povišane, vendar so te vrednosti veliko bolj oddaljene od mejnih vrednosti, kot je to v primeru drugih dveh snovi.

Pri drobnih delcih PM₁₀ se kratkoročni trendi (dnevna povprečja) odmikajo od dolgoročnih (letna povprečja), saj izpostavljajo maksimalne primerljive epizode, ki se umeščajo južno od centra zaliva in lahko vplivajo na višje koncentracije.

Nasprotno pa dolgoročna povprečja prikazujejo razširjeno območje višjih koncentracij na celotno območje pristanišča, z bistveno nižjimi vrednostmi, ki so bolj sprejemljive za človeško zdravje (letna povprečja so s tega vidika bistveno bolj pomembna), četudi se s tem poudarja dejstvo, da je območje izpostavljeno precejšnjemu okoljskemu pritisku. Potrebno je tudi izpostaviti, da se kljub omejenosti na sam zaliv omenjeno območje dotika tudi gosto poseljenih območij, kot je razvidno iz vrednosti, ki so bile zabeležene pri upoštevanih dovzetnih prejemnikih.

Kot je mogoče izslediti iz začetnih simulacij, je celoten obalni pas od Milj (Muggia) do severozahodne obale Trsta izpostavljen večjemu okoljskemu pritisku, s presežki zakonsko določenih mejnih vrednosti (50 ug/m³).

Med zanimivimi izsledki velja izpostaviti, da so bili med zabeleženimi presežki za dnevno povprečje prašnih delcev PM₁₀ na osrednjem območju zaliva, severno od območja ulice Tor Bandena, zajeti tudi presežki na območju Milj (Muggia). Omenjeni pojav se odslkuje tudi v **letnem poročilu o kakovosti zraka za leto 2013**, ki ga je pripravila agencija ARAP FVG (glej str. 30) in kjer je mogoče razbrati trend preseganja zakonsko določene mejne vrednosti za omenjeno postajo.

Splošne ugotovitve, ki jih lahko navedemo za dušikov dioksid so slične glede razširjenosti na območju z vidika urnih in letnih povprečij, vendar se razlikujejo z vidika položaja maksimalnih vrednosti. Potrebno je namreč izpostaviti da je območje V. in VI. Pomola, novega prostocarinskega pristanišča ter pomola Bersaglieri izpostavljeno znatnim emisijam cestnega prometa, ki predstavlja emisijski vir z najvišjim doprinosom emisij dušikovega dioksida. Na omenjenem območju (rdeče obarvano na **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) se omenjene emisije bistveno bolj prekrivajo kot drugod, zaradi česar so odgovorne za koncentracije, ki ustvarjajo tekom celotnega leta.

Splošen trend, ki ga je mogoče opaziti pri vseh upoštevanih onesnaževalih, prikazuje "raztezanje" koncentracij na kopnem v severozahodni smer in se odraža v anemološkem režimu lokacije, ki poriva onesnaževala proti morju oziroma vzdolž severozahodne obale.

Stvari so povsem drugačne pri žveplovemu dioksidu, ki prikazuje podoben trend pri dnevni in urni povprečji (vsekakor so to dve kratkoročni povprečji).

Razvidno je, da pri obeh parametrih zakonsko določene mejne vrednosti nikoli niso dosežene, čeprav obstaja območje z visoko koncentracijo v središču zaliva. Vzrok za takšno obnašanje (ki ga med drugim ni mogoče primerjati preko mreže za monitoring zaradi svojega geografskega položaja) predstavlja predvsem dejstvo, da so za maksimalen emisijski doprinos SO₂ odgovorni pomorski emisijski viri. Na južnem predelu se nahaja glaven dostop do industrijske cone pristanišča (južni kanal) in prav tam je mogoče zabeležiti, skupno z doprinosom drugih virov postajanja (med prvimi terminal SIOT), največjo emisijsko koncentracijo omenjenega onesnaževala.

V zvezi s tem je koristno opazovati doprinos onesnaženja samega pristanišča, ki potrjuje, da emisije SO₂ na območju pristanišča proizvajajo skoraj izključno plovila.

Kot bo razvidno iz sledečih scenarijev, predvideva Prostorskega načrta pristanišča Trst za leto 2014 premestitev celotnega novega prometa preko južnega kanala, zaradi česar se lahko sklepa, da se bo omenjeno obnašanje le povečalo

Mogoče je razbrati pozitiven aspekt primarnega pomena v dejstvu, da je območje, kjer se zadržujejo najvišje koncentracije, oddaljeno od vsakršnega prejelnika.

6.2. Tla in podtalje

Na okoljskem področju tal in podtalja so bile analizirane geološko-geotehnične, hidrogeološke in seizmične značilnosti, značilnosti onesnaženja tal na območju interesa ter trenutna raba tal.

Geologija in geotehnika

Geološko sestavo območja, ki je predmet načrta, opredeljuje torej kamninska podlaga, ki je vezana na izoblikovanje tržaškega fliša v paleocenu. Gre za ritmično in spremenljivo menjavanje običajno jasno opredeljenih plasti peščenjaka in laporja.

Peščenjak je kamnina s karbonatno osnovo, ki vsebuje vezane delce usedlin - kalcita, kremenca, drugih silikatov in ostanke mikrofosilov. Lapor je glinasta karbonatna kamnina. Čeprav je po mineraloškem sestavu sličen peščenjaku, vsebuje lapor višji odstotek karbonatov v razmerju z drugimi sestavinami. Ker so se usedline naložile v majhnih slojih oz. lističih, ima lapor lističasto teksturo.

V notranjosti obale so na skalnati podlagi prisotni eluviji in koluviji, katerih sestava - mulj z glino, gruščem in fragmenti arenita - nakazuje pripadnost flišu. Prisotne so tudi aluvialne naplavine, ki jih sestavlja predvsem peščen grušč, pomešan z glino, in peščen mulj.

Iz čisto geotehničnega vidika se lahko številne litološke spremembe in kombinacije zreducirajo na zgolj 4 enote, in sicer: nasipni material, glinasto-peščeno zmes, gruščnato-muljasto zmes, fliš.

Morfološke in geomorfološke značilnosti

Podobno kot ostali predeli južne tržaške obale, je območje zaznamovano z gričevnatimi vzpetinami, ki se spuščajo proti obalni črti in ki jih prekinjajo vdolbine ali doline, skozi katere se iz gričev spuščajo vodotoki. Na pobočjih so vidna bodisi aktivna kot neaktivna erozijska žarišča in plazovi. Del le-teh gre pripisati človeškemu ravnanju, del pa je povzročila rečna erozija. Nobeden izmed omenjenih pojavov ne zadeva sicer območij, ki so predmet načrta.

Območje, ki ga zaseda mesto Trst in pristaniške infrastrukture, kakor tudi obalna linija in zaledna območja, so močno spremenjena zaradi človekovih posegov, ki so v tolikšni meri spremenili izvirno hidrografijo in morfologijo prostora, da je skorajda nerazpoznavna.

Na območjih, ki so predmet prostorskega načrta, na splošno ni aktivnih oziroma potencialnih pojavov nestabilnosti. Iz geomorfološkega pogleda lahko ta območja upoštevamo kot stabilna in z nizko stopnjo tveganja.

Tektonika

Zaledno območje Tržaškega zaliva je sestavni del skrajno severnega obroba t.i. Tržaško-kopske sinklinale. S tektonskega pogleda na podlagi Placerjeve rajonizacije (1981) razlikujemo na področju dve enoti:

- »Komensko tektonsko platformo«, ki odgovarja karbonatnemu zaporedju antiklinale Spodnjega krasa, ki jo deloma prekriva tudi turbiditno zaporedje fliša;
- »Naluscano strukturo Čičarije«, ki odgovarja turbiditnim slojem južno od jugozahodnega pobočja kraške antiklinale.

Globoke dislokacije so na tržaškem območju nastale v spodnjem pliocenu, in tektonske lineacije na področju niso seizmogene. Iz tega izhaja zmerna potresna nevarnost, ki jo izpostavljajo opredelitve potresne dejavnosti, objavljene pred letom 2008. Tržaško območje je bilo namreč do leta 2003 opredeljeno kot nepotresno. Na podlagi sklepa Predsednika ministrskega sveta št. 3274 iz dne 20. marca 2003, po katerem se celotno

državno ozemlje upošteva kot potresno, je bilo področje označeno kot »Cona 4«, t.j. območje z najnižjo nevarnostjo na državni ravni.

Stratigrafija in litologija

Obalo okoli pristaniškega območja je krepko preoblikovala človeška dejavnost. Današnja obalna linija je nastala v veliki meri kot posledica zasutja in melioracijskih posegov, medtem ko je bilo morsko dno večkrat podvrženo izkopavanju. Območje dna, ki je najbližje obali, danes sestavlja muljasti oz. pelitni površinski sloj (mulji in gline), ki je mehke konsistence ter enakomerno porazdeljen: sedimenti imajo torej manjšo granulometrijo kot tisti, ki so značilni za naravno obalno okolje.

Na dnu pristaniškega območja, predvsem v bližini obrežja, grobi materiali umetnega izvora (posledica zasutij in gradnje pomolov) v muljastem polju enakomerno prekrivajo površinske pelitne sedimente. Malo dlje so prisotni pelitski peski, nato peliti z visoko količino peska in peliti.

Pod prvim površinskim slojem, ki je nastal kot posledica novejšje sedimentacije zemeljskih materialov, se nahaja 7-10m debel sloj precej enakomerno porazdeljenih pelitnih usedlin morskega izvora, temno-sive oz. zelenkaste barve, bogat z organogensko frakcijo. Še nižje sledijo peliti celinskega (rečno-jezerskega) izvora, bogati z glino, v katerih je v predelih, ki so bili nekoč močvirnati, pogosto prisotna šota. Ta kompleks materialov, ki ima debelino med 10 do čez 50 m, sloni na flišnati podlagi.

Kakovost tal

Spada velik del pristanišča v tržaško Onesnaženo področje nacionalnega pomena (SIN), ki vključuje obalni pas med Terminalom za les in Rtičem Ronkom ter skoraj vse vodne površine med osrednjim in južnim zunanjim valobranom Luigi Rizzo, ki se nahajata nasproti VI. in VII. pomola, ter obalno črto med južno stranjo V. pomola in Sv. Rokom. Poleg tega, območje vključuje tudi celotno površino Industrijskega pristanišča in EZITa. Kot je znano, predvideva veljavna zakonodaja prostorsko opredelitev tal in podtalnih voda, ki je potrebna za izvajanje nadaljnjih melioracijskih in varnostnih posegov. Prvi načrt splošne opredelitve je bil razvit leta 2006 in deloma izveden, medtem ko so subjekti znotraj ali izven območja, vključenega v Splošni načrt, predstavili dodatne opredelitve.

Dne 25. maja 2012 je bil v Trstu sklenjen sporazum o programu med Ministrstvom za okolje in varstvo ozemlja in morja, avtonomno Deželo Furlanijo-Julijsko krajino, Tržaško pokrajino, občinama Milje in Trst, EZIT in tržaško Pristaniško oblastjo za »Posege

okoljskega vrednotenja, namenjene reindustrializaciji in gradnji infrastrukture na območju Tržaškega onesnaženega področja nacionalnega pomena«.

Izidi opredelitvenih raziskav, ki so bile izvedene na območju, so izpostavili prisotnost, v prsti, kontaminacije pripisane v veliki meri ogljikovodikom, policikličnim aromatskim ogljikovodikom (PAH) in kovinam, medtem ko je prisotnost dioksinov in furanov, PCB, azbesta, fitofarmaceutskih sredstev in fenolov omejena na določena področja.

Zlasti na območjih Škedenjske železarne in nekdanje rafinerije Esso, na katerih bo zgrajena cestna povezava z novim tretjim pomolom, ki predvideva izkopavanje za odseke v predoru in na viaduktu, so bile izpeljane načrtovane preiskave, ki so pokazale na onesnaženje s težkimi kovinami in ogljikovodiki C>12.

Uporaba tal

Tržaško pristanišče obsega preko 2.300.000 m² pristaniških površin, od katerih spada približno 1.800.000 m² v območje Proste cone. Preko 900.000 m² se uporablja za skladiščenje tovorov; od tega je 500.000 m² pokritih površin.

Tržaško pristanišče je večnamensko pristanišče, v katerem domujejo vse pristaniščne funkcije, ki jih predvideva Zakon 84/94, in se odvijajo vse tipologije komercialnega pomorskega prometa s tako konvencionalnimi kot tudi večnamenskimi specializiranimi ladjami.

Razpoložljiva površina brez opuščениh skladišč znaša skupno 320.000 m², in približno 180.000 m² v pritličju ter 70.000 m² lop v Prosti coni terminala za les. Obsežnost površine zgornjih nadstropij (140.000 m²) in posledično nuja po uporabi gradbenih dvigal pogojujeta učinkovitost skladiščnih procesov.

Z Odlokom z dne 24. februarja 2003, je Ministrstvo za okolje in za varstvo ozemlja in morja, poskrbelo za perimetracijo Onesnaženega predela nacionalnega pomena v Trstu, skladno z določili Zakona št. 426/98 in Ministrske uredbe št. 471/99, ki ju sedaj nadomeščajo določila Zakonodajne uredbe št. 152/06 z sledečimi spremembami in dopolnitvami.

To območje zajema obalni pas med Terminalom za les in Rtom Olmi, praktično ves akvatorij med zunanjsima jezovoma Luigi Rizzo (osrednji in južni), ki stojita pred VI. in VII. pomolom ter obalno črto med južnim delom V. pomola in Svetim Rokom.

6.3. Vodno okolje – celinske vode

Za matriko celinskih voda so bile preučene hidrološke značilnosti in fizikalno-kemijska kvaliteta površinskih vod, ki se iztekajo v zalivu pristanišča, ter kvaliteta podzemnih vod na območju pristanišča.

Hidrologija vodnih teles površinskih voda

Hidrografija celotnega območja, vsaj kar zadeva najpomembnejše osi, kaže odtekanje voda, ki pretežno poteka v smeri iz severovzhoda proti jugozahodu, z izjemo zgornjega toka hudournika Farneto in srednjega toka hudournika Settefontane, ki se razvijata po dolinah, usmerjenih iz jugovzhoda proti severozahodu.

V obalnem pasu, ki sega od Barkovelj, preko Boveda do Svetega Roka, se v morje izlivajo različni vodni tokovi, ustja teh tokov po ozemeljski pripadnosti spadajo v Občino Trst, Občino Dolina in Občino Milje.

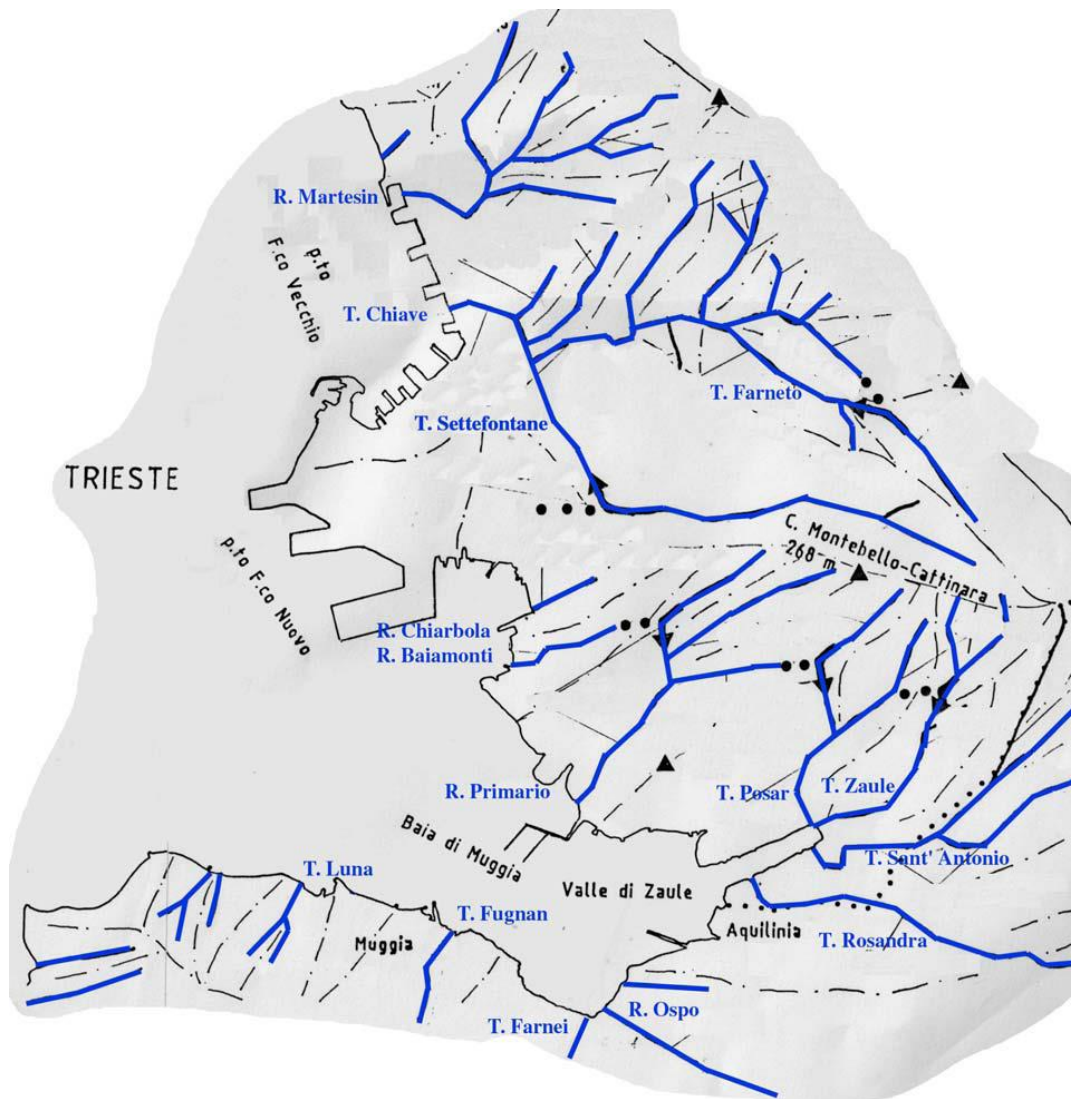
Na ozemlju Občine Trst se v morje izlivajo:

- po zgrajenem kanalu potok Martežin, potok Ključ, potok Čarbola, potok Baiamonti in potok Primario;
- potok Posar, potok Žavlje in potok S. Antonio so speljani do morja po zgrajenih kanalih, ob nizkem toku so njihove vode zajete in namenjene čistilni napravi v Žavljah.

Na ozemlju Občine Dolina potok Glinščica dospe do morja na površini, medtem ko na ozemlju Občine Milje do morja dospejo:

- Osapski potok po površini;
- hudournik Farned, hudournik Fugnan in hudournik Luna po zgrajenih kanalih.

Torej le dva vodna tokova, potok Glinščica in Osapski potok, dospeta do pristaniških sidrišč na površju, medtem ko so ostali speljani po kanalih.



SLIKA 6-1 – MREŽA POVRŠINSKIH VODA NA TRŽAŠKEM OBMOČJU.

Kvaliteta vodotokov

Dežela, v sodelovanju z agencijo ARPA FJK, ki je zadolžena za biološki, fizikalno-kemijski in hidromorfološki monitoring, nudi podatke o klasifikaciji ekološkega stanja za 450 notranjih vodnih teles površinskih voda na območju Furlanije, skladno z uredbo z zakonsko močjo 152/06 in njenih izvedbenih odlokov (Ministrski odlok 56/09 in Ministrski odlok 260/10 Ministrstva za okolje in varstvo prostora ter morja). Letni monitoring vključuje meritve različnih fizikalno-kemijskih parametrov, morfoloških značilnosti struge in obale ter različnih bioloških elementov (vodna flora in favna), na podlagi katerih so bili sestavljeni kazalci kvalitete, predvideni v uredbi. Poleg tega je za zapolnitev zakonodajnih vrzeli agencija ARPA FJK izrazila strokovno mnenje, ki upošteva vse elemente, ki so bili ugotovljeni med monitoringom.

Med vodnimi telesi je bilo samo za potok Glinščica (Rosandra) in Osapsko reko (Rio Ospo) mogoče dobiti podatke o stanju kvalitete; podatki so bili pridobljeni predvsem iz spletne strani agencije ARPA FJK in iz poročila o stanju okolja iz leta 2012. Na splošno je stanje kvalitete Osapske reke (Rio Ospo) klasificirano kot "dobro", medtem ko si pri potoku Glinščica (Rosandra) proti morju sledita dva odseka s "povišanimi" vrednostmi, odsek, klasificiran kot "zadosten", ter odsek z "dobro" kvaliteto.

Hidrogeološke značilnosti

Čeprav so človekovi posegi korenito preobrazili izvorno morfologijo in topografijo ozemlja zaradi umeščanja pomembnih pristaniških in industrijskih infrastruktur v prostor, pa ta dela niso bistveno posegla v podzemne vodonosnike, ki se nahajajo gorvodno od obalne linije, vsaj tisti, ki so za izkoriščanje primerni.

V območjih bližje obali niso znane težave ali posebne motnje v zvezi s prisotnostjo podzemnih voda, saj so te, v kolikor so prisotne, omejene znotraj globokih slojev, nimajo velike moči in so pogosto pomešane z glino, zato niso zelo produktivne. V območjih za zasipavanje, še ne zapolnjenih, ter v deponijah, kjer je površinski teren prepusten (grobi delci) krožijo majhne in zanemarljive količine vode, ki pronica med dežjem ali zaradi lomov peščenjaka.

Kakovost podzemnih voda (podtalnica)

V povezavi s podzemnimi vodami, trenutno ne razpolagamo s sistemskimi podatki, ki bi se nanašali na širša vodna telesa. Po celotnem območju je opaziti razširjeno onesnaženje s

kovinami, ki jim sledijo ogljikovodiki, aromatske organske spojine in policiklični aromatski ogljikovodiki (PAH) - te je skupaj z alifatskimi kloriranimi rakotvornimi spojinami in fenoli možno odkriti v manjši meri in manj pogosto.

Natančneje, preiskave na območju Škednja, ki jih je izvedla družba Servola S.p.A. (4 vzorčevalne kampanje v letu 2008), na katerem bo zgrajena cestna povezovalna infrastruktura z novim tretjim pomolom, kažejo, da na podzemne vode vplivajo predvsem nekatere kovine, kot je mangan, in nekatera organska onesnaženja, kot je benzen in PAH.

V zvezi z onesnaženostjo podzemnih voda s kovinami je pomembno poudariti, da moramo koncentracije železa in mangana, ki so v celotnem Območju nacionalnega pomena in v celotni Tržaški pokrajini v splošnem nad zakonsko dovoljenimi mejami, verjetno povezati z izhodiščnimi naravnimi vrednostmi, za katere je tržaški pokrajinski oddelek agencije ARPA že izdelal prvo študijo. S študijo se je seznanila Prostorska konferenca dne 26. julija 2007.

V poročilu o stanju okolja iz leta 2012, ki ga je objavila agencija ARPA FJK, sta navedena dva vodonosnika, na katera bi lahko vplivalo načrtovano območje: M29 in P25. Slednji leži na tržaškem območju nacionalnega pomena (SIN di Trieste). Za noben vodonosnik agencija ARPA ne poroča o specifičnih podatkih za opredelitev kakovosti vode. Analiza pristaniškega območja zraven telesa P25 je pokazala prekoračitve vrednosti mangana in bora, ki se jih pripisuje naravnemu ozadju, ter povišane koncentracije kloridov in sulfatov, kar kaže na močan vdor morja. Vsi drugi analiti ustrezajo nivojem kontaminacijskega praga iz uredbe z zakonsko močjo št. 152/06.

6.4. Vodno okolje – Obalne morske vode

Glede na to, da tvorijo pristaniška območja določenih dimenzij potencialni vir degradacije obale in morskega dna, so bile za matriko obalnih morskih voda preučene hidrodinamične značilnosti in fizikalno-kemijska kvaliteta obalnih morskih voda.

Obalna hidrodinamika

So morski tokovi v Tržaškem zalivu nizkih jakosti in praviloma obratno sorazmerni z globino vodnega bazena. Tipične vrednosti hitrosti so 10 cm/s v osrednjem in vzhodnem delu ter 40 cm/s v nizkih vodah okrog Gradeža

V splošnem v Tržaškem zalivu delujejo vplivi tokov, ki tečejo proti severu vzdolž istrske obale in povzročajo splošno cirkulacijo, za katero je značilen ciklonski vrtinec, ki ga vsak dan sooblikujejo lokalni vetrovi.

Tokovi plimovanja niso učinkoviti z vidika izmenjave vode v zalivu, saj so omejeni na premikanje iste vodne mase naprej in nazaj za nekaj kilometrov, vsakih šest ur, zato je skupen učinek prenosa zanemarljiv. Hitrost tokov plimovanja ne presega $2\div 3$ cm/s. Za rezidualni tok plimovanja je bila dejansko izračunana hitrost 1 cm/s, kar pomeni, da se vsa vodna masa v zalivu izmenja v celoti v približno 40 dneh.

Najpomembnejši tokovi so povezani z vetrom: morski vetrič povzroča površinsko kroženje od Gradeža proti Tržaškemu pristanišču, medtem ko vetrič s kopnega in vzhodni vetrovi zaustavljajo ali obrnejo takšno kroženje. V spodnjem sloju (pod 13 m) prevladuje šibek tok v smeri nasproti urnemu kazalcu, ki prihaja z juga.

Hidrodinamični vidiki tržaškega pristaniškega območja so bili analizirani s pomočjo matematičnih modelov za določanje značilnosti vodne cirkulacije v zalivu in določanje zmogljivosti vodne izmenjave, ki je pomemben parameter pri ocenjevanju učinkov gradbenih posegov na morju v priobalnem pasu. So bile opravljene posebne hidrodinamične analize ob upoštevanju disperzije pasivnih sledil.

Kakovost priobalnih morskih voda

Oceanografske značilnosti

Že od leta 2001 izvaja agencija ARPA redne dejavnosti spremljanja obalnih morskih voda in z določeno frekvenco pridobiva hidrološke, kemijske in biološke podatke.

Še posebej od leta 2011 poteka kontrola oceanografskih značilnosti Tržaškega zaliva in severnega Jadrana, ki v mesečnih presledkih omogoča celovit pregled nad beleženimi parametri.

Koncentracija raztopljenega kisika

V okviru te študije je bilo določeno, da se za oceno razporeditve raztopljenega kisika v obravnavanem območju in še posebej v Miljskem zalivu uporabi disperzijski modul in modul kakovosti voda Delft3D-WAQ. Za oceno nivoja raztopljenega kisika v situaciji pred načrtovanimi posegi sta bila upoštevana dva scenarija. Prvi scenarij ustreza sedanji situaciji brez posegov, drugi scenarij pa ustreza sedanji situaciji z vnosom sistema za odjem in izpust toplote, povezan s terminalom UZP.

Iz rezultatov je poleg tega možno razbrati, da se zaradi prisotnosti toplotnih izpustov naravna razporeditev raztopljenega kisika ne spremeni v bistveni meri. Ravni koncentracije raztopljenega kisika, izračunane za oba primeri, so skorajda enake, z izjemo zelo majhnih razlik (manjših od 0,2 mg/l), ki so omejene na območje blizu mesta izpusta, kjer je zaradi vnosa bolj mrzle in manj slane vode v primerjavi z bližnjim okoljem, možno opaziti rahlo povišane ravni koncentracije.

Rezultati na podlagi simulacij z matematičnim modelom se ujemajo s podatki o koncentraciji raztopljenega kisika, izmerjenimi v Miljskem zalivu v posebnih merilnih kampanjah med leti 1999 in 2001, ki so navedene v študiji okoljskega vpliva za "Idejno zasnovo terminala za sprejem in uplinjanje utekočinjenega zemeljskega plina (UZP) Žavljice - Trst).

Razvrstitev stanja kakovosti obalnih morskih voda

Ekološko stanje vodnih teles je za obalne morske vode določeno skladno z določili Zakonodajne uredbe št. 152/06 in sledeči sprememb ter dopolnitev, kakor tudi z določili Izvedbenih uredb št. 131/08 in 56/09 ter Ministrske uredbe št. 260/2010 Ministrstva za okolje in za varstvo ozemlja in morja, in je bilo določeno v glavnem na podlagi naslednjih bioloških elementov kakovosti (BEK): sestava, bogastvo in biomasa fitoplanktona, sestava in bogastvo druge vodne flore in bentoških makronevretenčarjev. Kot je opredeljeno v 91. členu Zakonodajne uredbe št. 152/06 ter sledečih spremembah in dopolnitvah, se smatra celoten deželni priobalni pas kot izredno izpostavljen in posledično nezmožen dosegati oziroma obdržati ustrezno kakovost površinskih voda do leta 2015. Posledično se je leta 2009 začelo izvajati natančno spremljanje priobalnih voda, ki je v letu 2011, kot rezultat podalo karakterizacijo 19 priobalnih vodnih teles.

Zavod ARPA je izpostavil v zainteresiranem teritorialnem območju sledeča vodna telesa:

- CA31, imenovan kot "Tanki rtič";
- CA32, imenovan kot "Trst-Barkovlje";
- CA33 imenovan kot "Miramar";
- MA31, imenovan kot "zunanji del Trst-Miramar";
- CA35, imenovan kot "Milje";
- CA36, imenovan kot "Trst-Vecchia diga"

Vsi v nadaljevanju navedeni rezultati za triletnje 2009-2012, ki se nanašajo na stanje kakovosti vodnih teles v in izven Pristanišča Trst, so bili pridobljeni preko spletne strani zavoda ARPA-FVG.

STANJE KAKOVOSTI VODNIH TELES ZNOTRAJ IN IZVEN OBMOČJA TRŽAŠKEGA PRISTANIŠČA V TRILETJU 2009-2012

VODNA TELES	EKOLOŠKO STANJE	KEMIJSKO STANJE
Izven pristanišča		
CA31 (Tanki rtič)	ZELO DOBRO	DOBRO(*)
CA32 (Trst-Barkovlje)	ZELO DOBRO	DOBRO(*)
CA33 (Miramar)	DOBRO	DOBRO(*)
V pristanišču		
CA35 (Milje)	/	Dobro stanje ni doseženo
CA36 (Trst-Stari jez)	/	Dobro stanje ni doseženo

(*) snovi, ki spadajo v prednostni seznam (Min.ur. 206/10 preg. 1/A), še niso analizirane: kloralkani, bromiran difenileter, diuron, izoproturon, di(2-etilesil)ftalat, tributilkositer.

Za vodni telesi CA35 in CA 36 ni podana skupna klasifikacija ekološkega stanja, ker ni še zaključen triletni cikel dejanskega spremljanja in poleg tega na mednarodnem nivoju še ni jasen postopek določanja dobrega ekološkega potenciala (GEP). Za ta vodna telesa ni priznано dobro ekološko stanje, kajti nekatere snovi iz prednostnega seznama presegajo standarde kakovosti. Analize nevarnih snovi v sedimentih kažejo na določene kritične točke, vendar pa eko-toksikološke raziskave kažejo, da toksičnost ni prisotna.

Kopanje

Zavod ARPA izvaja preiodične kontrole priobalnih voda, saj preverja ustreznost slednjih z namene kopanje skladno z Zakonsko uredbo št. 116/08 in Ministrsko uredbo št. 97 z dne 30.03.2010. Iz triletja 2008-2011 je razvidno, da so vsa območja kopališč znotraj zainteresiranega teritorialnega območja primerna za kopanje, kar potrjuje že obstoječi trend iz leta 2003, ki je kakovost voda klasificiral kot "odlično". Kopalne vode, ki so bile nadzirane v sezoni 2014, še vedno ohranjajo Odlično stanje.

Od leta 2009 dalje izvaja zavod ARPA-FVG vzdolž različnih priobalnih postajališč med kopališko sezono spremljanje alge *Ostreopsis ovata*, potencialno toksičnega fitoplanktona vrste dinoflagellate. V zadnjem vzorčenju leta 2013 niso bile odkrite visoke koncentracije *Ostreopsis ovata* ali drugih potencialno strupenih vrst, niti niso bili opaženi znaki kritičnosti v ekosistemih.

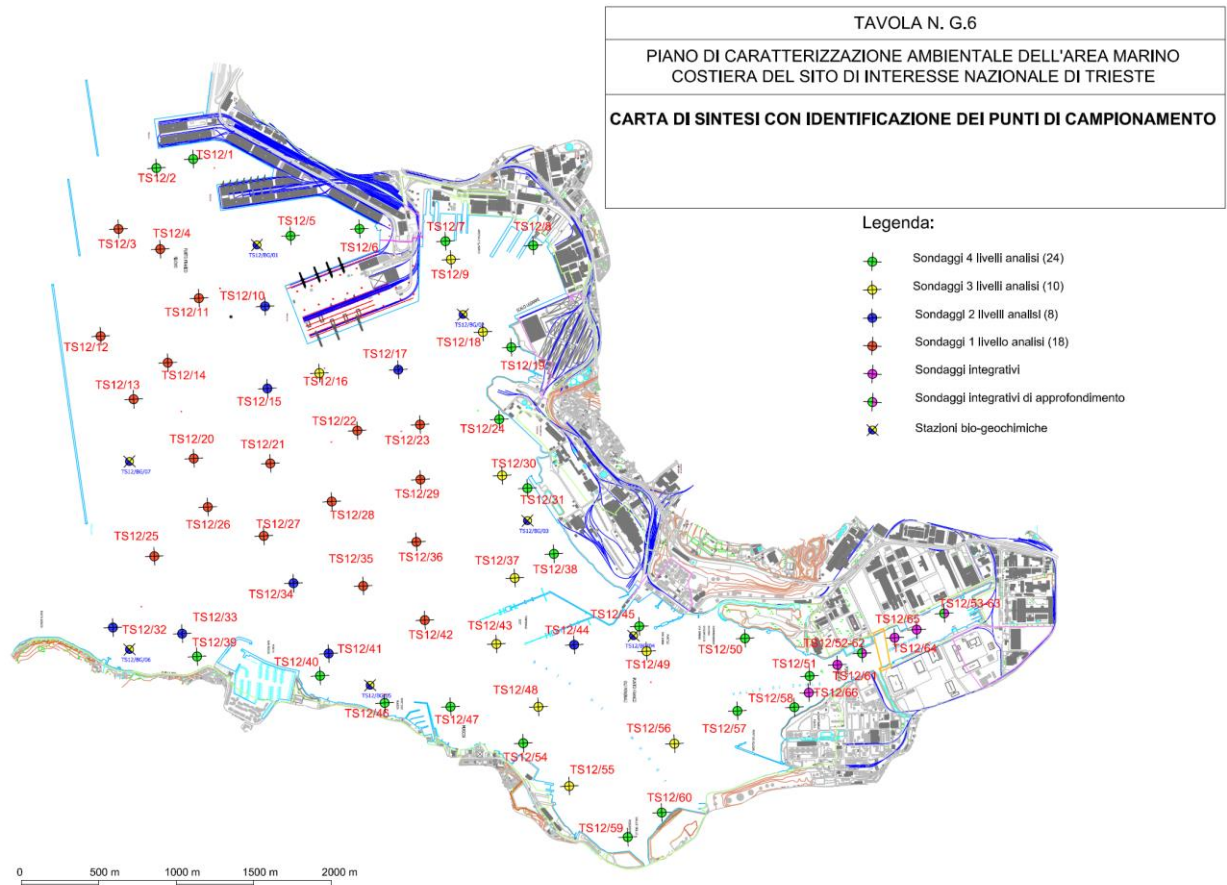
Kakovost morskih usedlin

Sanacijska lokacija nacionalnega pomena v Trstu, ki jo določa Min. odlok z dne 24/02/2003, se razteza na skupni površini približno 1.700 ha, od tega je 1.200 ha morske površine. Morski del zajema predvsem pristaniško cono, ki se od severa proti jugovzhodu razteza od V. pomola novega prostocarinskega pristanišča do Rta Roner, proti odprtemu morju je omejeno z valobrani Luigi Rizzo.

V sklopu karakterizacije morskega območja, ki je določeno v smislu odloka Ministrstva za okolje in za varstvo ozemlja in morja, je ICRAM v juliju 2003 predstavil "Načrt za okoljsko karakterizacijo obalnega morskega območja ob Območju nacionalnega pomena v Trstu." Načrt karakterizacije do sedaj še ni bil izveden.

Marca 2013 je bil izdelan operativni načrt raziskav s ciljem izboljšanja znanja o stanju kakovosti usedlin v ONP. Pristaniška uprava je na podlagi enotnih kriterijev določila 5 specifična makroobmočja, v katerih bodo skladno z Načrtom karakterizacije ICRAM opravljene omejene raziskave, ki pa bodo ustrezne za okviren oris stanja kakovosti morskih usedlin. Planimetrična skica operativnega načrta je prikazana na Slika 6-2.

Med drugim je bilo opravljenih nekaj delnih karakterizacij na čelu VII. pomola ter na območju, ki gleda na obalo in kjer se izvajajo podobni kopenski posegi. Izsledki kažejo na razširjeno kontaminacijo s težkimi kovinami in ogljikovodiki.



SLIKA 6-2 – PLANIMETRIČNA SKICA OPERATIVNEGA NAČRTA UGOTOVITVENIH RAZISKAV ONP V TRSTU.

Iz rezultatov Operativnega načrta za leto 2013 so razvidna območja z visoko okoljsko onesnaženostjo sedimentov, kjer se izvajajo industrijske (še posebej območja pred Železarno Škedenj) in ladjedelniške (še posebej od Terminala za les do priveza 57/pomol VII) dejavnosti. Pristaniška območja so po pričakovanjih evidentno onesnažena zaradi preteklih in sedanjih dejavnosti morskega prevoza in pretovora, vendar pa vrednosti neposredne onesnaženosti v nobenem primeru niso izredno visoke. Za takšna pristaniška območja je ugotovljeno posredno onesnaženje zaradi dejavnosti in postopkov, ki se izvajajo na bližnjih območjih, še posebej to velja za PAH.

V območjih, kjer se upravlja in pretovarja naftne proizvode (DCT, SIOT, Plovni kanal in območje bivše Aquile) so sedimenti zmerno onesnaženi s specifičnimi ogljikovodiki, izjema je Plovni kanal.

Miljska obala in velik del sredinskega območja zaliva so zmerno ali skoraj nič onesnaženi, če se upošteva mejne vrednosti iz preglednic ali specifične za lokacijo, kar kaže na drugačne pritiske na morsko okolje.

Poudariti je treba, da se bo v nadaljnjih fazah projektiranja za vse po Prostorskem načrtu pristanišča predvidene posege na morju opravilo podrobno predhodno karakterizacijo sedimentov, na katerih bo stala nova infrastruktura, za potrebe upravljanja blat v smislu 5.a člena Zakona 84/94 in Ministrske uredbe z dne 7. Novembra 2008 in n.s.d. (MU 04/08/2010). Točne informacije o obsegu onesnaženja in o prostorski razporejenosti in globini onesnaženosti niso na voljo za lokacije, na katerih bo stala nova infrastruktura.

6.5. Vegetacija, flora, favna in ekosistemi

Za obravnavano širše območje, in v splošnem za tržaški in goriški Kras je značilna klima, ki je med sredozemsko in predalpsko celinsko, z deževnimi zimami, pretežno suhimi poletji ter zelo kratkimi jesenmi in pomladmi. Povprečne letne padavine znašajo približno 1000-1100 mm/leto vzdolž obale in se v celinskem gorskem Krasu povišajo na 2.000 mm/leto.

Za vegetacijo na prvem makro okolju je značilna prevladujoča prisotnost treh glavnih formacij, ki jih lahko opredelimo kot kraška gošča, umetno nasajeni borovi gozdovi ter kraška pustinja. Kraška gošča je v določenih odsekih zelo gosta in predstavlja najbolj značilno podobo ozemlja. Glavne vrste so submediteranskega tipa in so prisotne tako na dinamični stopnji razvoja kot tudi v bolj ali manj končnem razvojnem stanju (oziroma klimaksu) združbe *Ostryo-Quercetum pubescentis* (združba črnega gabra in puhastega hrasta). Najbolj pogost gozd v obravnavanem delu zaledja je *Ostryo-Quercetum pubescentis* (združba puhastega hrasta in črnega gabra), ki je tipičen za bazična in suha tla. Za sloj visokih grmov je značilna prevlada črnega gabra (*Ostrya carpinifolia*), puhastega hrasta (*Quercus pubescens*), hrasta (*Quercus petraea*), črnega jesena (*Fraxinus ornus*), trokrpega javora (*Acer monspessulanum*), maklena (*Acer campestre*); v sloju nizkih grmov prevladujejo rumeni dren (*Cornus mas*), rešeljika (*Prunus mahaleb*) in navadni ruj (*Cotinus coggygria*).

Kraški borovi gozdovi so plod pogozdovanja, ki je bilo izvedeno med 1882 in 1926 na golih območjih, ki so takšna postala zaradi paše ali neregulirane sečnje gozdov. Prisotni so pogozdeni predeli s črnim borom (*Pinus nigra*) in navadno robinijo (*Robinia pseudoacacia*).

Območje je deležno izrednega interesa z vidika prisotnega živalstva, saj so zanj značilne:

- Številne živalske vrste na razmeroma majhnem območju (izredno bogastvo specifičnih živalskih vrst), kot je razvidno iz seznama Vretenčarjev, predstavljenega v nadaljevanju;
- Teritorialna prisotnost različnih vrst, ki se običajno nahajajo na geografsko ločenih območjih ali conah (visoka biološka raznovrstnost);
- Prisotnost gorskih ali alpskih živalskih vrst na območju, ki je bistveno pod njihovo običajno nadmorsko višino (pojav "razkroja alpskega sveta");
- Prisotnost številnih vrst na meji oziroma na mejnem območju njihove geografske razširitve.

Z izvajanjem Uredbe Predsednika Dežele št. 357/97 je Dežela Furlanija – Julijska krajina izpostavila območja, pomembna za skupnost (OPS), in posebna varstvena območja, in pripravila splošne in specifične ohranitvene ukrepe, med katerimi je nekatere že zaključila, drugi pa (npr.: Načrt za upravljanje OPS "Tržaški in goriški Kras") so bili v Avgustu 2014 še vedno v fazi priprave. Za območje trenutno veljajo Specifični ohranitveni ukrepi za 32 OPS, ki se nahajajo ne biografskem kontinentalnem področju Furlanije – Julijske krajine in so bile odobrene z Uredbo Predsednika Deželnega zbora št. 546 z dne 28.03.13. Na zainteresiranem območju se nahajajo:

- Posebno varstveno območje (PVO) IT3341002 "Kraška območja Julijske krajine"
- Območje Natura 2000 IT 3340006 "Tržaški in goriški Kras"
- območje Natura 2000 IT 3340007 "Morsko območje Miramare".

Na območju, ki se nahaja v bližini meje z Republiko Italijo, se nahajajo spodaj navedena območja Natura 2000:

- OPS SI 3000276 "Kras" in istoimensko PVO SI 5000023, ki pokriva 61.910 hektarjev površine (podatek je na voljo na uradni spletni strani Ministrstva za okolje RS; specifikacija območja Natura 2000 podaja bistveno manjšo prostorsko razširjenost, ki znaša približno 47.000 hektarjev za OPS in 49.000 hektarjev za PVO);
- OPS SI 3000243 Debeli Rtič, z le dvema hektarjem;
- OPS SI 3000241 Ankaran-Sv. Nikolaj, s 7.2 hektarji;
- OPS SI 3000252 e PVO SI 5000008 Škocjanski zatok, s 115.2 hektarji.

6.6. Krajina

Območje raziskave je določeno z razmejitvijo cone vizualnega vpliva, ki ga imajo predvideni posegi po Prostorskem načrtu pristanišča; pristanišče in mesto Trst se nahajata v jugovzhodnem sektorju istoimenskega zaliva v Jadranskem morju, ki se razteza na površini 550 km², vhod vanj je širok 21 km., njegovo mejo na severozahodu predstavlja otok Gradež, na jugovzhodu pa Savudrijski rt (Hrvaška). Za obalo je značilno nizko in peščeno morsko dno v severozahodnem delu, ter prisotnost številnih podvodnih grebenov, medtem ko je ostala obala, od ustja Timave proti jugovzhodu pretežno visoka in skalnata, saj leži pod visoko kraško planoto (približno 400 m nad snm.). Polje vidnega vpliva pristanišča je omejeno na odsek obale, ki sega od naselja Devin Nabrežina na severozahodu do naselja Milj na jugovzhodu. Potek tega odseka je precej običajen, zaznamuje ga rob, na katerem stoji grad Miramar ter vrh Sv. Just znotraj samega mesta Trst, ob vznožju katerega stoji novo prostocarinsko pristanišče. Ob Miljskem zalivu se obala zopet obrne v smeri proti zahodu.

Tržaško območje je izjemno zapletena urbana krajina s svojim stalnim stikom z morjem na eni strani in zadaj dvigajočimi se pobočji. V prvem odseku mesta so značilni veliki pristaniški in industrijski objekti, stisnjeni med naselje in Tržaško hitrocestno povezavo (Trst, južno predmestje). S približevanjem naselju Milje postajajo pozidana območja vse bolj raznolika: obzidano mesto Milje, mreža tradicionalnih kmetijskih naselbin in moderna stanovanjska naselja so poseljeni vzdolž prometnih poti po gričih (urbanizirano podeželje), strnjene vasi (Dolina ali Boljunec), turistični objekti ob morju. Vzdolž odseka poteka obalna cesta do mejnega prehoda Svetega Jerneja: razgledišča in panoramske točke ponujajo pogled na celoten zaliv.

6.7. Hrup

Z namenom karakterizacije sedanje zvočne kline v urbanem območju Trsta, ki ga zadeva nova ureditev po Prostorskem načrtu pristanišča, je bila opravljena specifična kampanja meritev hrupa v času med 10. avgustom in 14. septembrom 2010 na postajah, osredotočenih ob obali in v bližini prevoznih infrastruktur, ki jih projekt zadeva.

Na podlagi zgoraj omenjene kampanje meritev je bila z uporabo obračunske kode Mithra rekonstruirana zvočna klima pristaniškega in urbanega območja.

Kar zadeva upravni okvir dovoljenih ravni hrupa Občina Trst še ni potrdila razvrstitve občinskega ozemlja z vidika hrupa v smislu Zakona 447/95. Iz tega razloga se Uprava v prehodnem obdobju sklicuje na Odlok predsednika ministrskega sveta z dne 01/03/1991 z

ozirom na upravljanje okoljskega hrupa; S Sklepom Občinskega sveta št. 49 z dne 16/07/2003 je bilo ugotovljeno sovpadanje med conami, navedenimi v preglednici I zgoraj navedenega Odloka in conami, opredeljenimi v veljavnem Splošnem regulacijskem načrtu občine (SRNO)

Tudi za Občino Milje, ki ni sestavila načrta zvočne razvrstitve in ni sprejela sklepa, s katerim bi cone prostorskega načrta uvrstila v zvočne razrede ali cone, veljajo določila Odloka predsednika ministrskega sveta z dne 01. 03. 1991.

Iz analize trenutnega akustične klime in na podlagi mejnih vrednosti v smislu OPMS 01/03/91 za urbanistične cone, določenimi po Min.uredbi št. 1444 in upošteva 15. člen Okvirnega zakona št. 447/95, ki govori o "Prehodnem režimu", je v nekaterih območjih akustična klima izrazito neprimerna. Če se upošteva resnično namembnost zemljišč, meritve iz fonometrične karakterizacije, ki je bila podlaga za kartiranje hrupa z aplikacijo računske kode, če se opozori še na veliko prisotnost transportnih infrastruktur ter se območje raziskave povezuje z razredi hrupnosti po OPMS 14/11/97 in mejnimi vrednostmi po Odloku predsednika republike 459/1998 in 142/2004, se izkaže, da ima območje ustrezno obremenitev s hrupom brez kakšnih posebno kritičnih točk.

6.8. Socialno-ekonomski vidiki

Na tem mestu je primerno spomniti, da so podatki za sedanje stanje dejansko iz leta 2008, oziroma podatki iz izvirne dokumentacije načrta. Kot je pojasnjeno že v uvodu, so vplivi socialno-ekonomskega vidika povezani z gibanjem prometnih tokov, ki jih pristanišče uspe pritegniti in ustvariti. Glede na dogovor s tehničnim odborom PVO so podatki o prometu za referenčni scenarij tisti, ki so navedeni v izvirni dokumentaciji načrta (2007), da bi se izognili nesorazmerju podatkov, ki bi lahko izkrivile rezultate glede vplivov. Referenčni okvir za družbeno-ekonomske vidike je bil izdelan na podlagi podatkov iz leta 2008.

Sektor prevozov, katerega glavni del je pristaniški sektor, predstavlja z vidika proizvedene dodane vrednosti enega glavnih proizvodnih sektorjev gospodarske strukture tržaške pokrajine, skupaj s finančno in zavarovalniško panogo. Pristanišče Trst je v celoti gledano izrazito prispevalo k mednarodnemu odpiranju Pokrajine s prevzemanjem osrednje vloge na področju prevozov, zahvaljujoč svojemu geografskemu položaju, obenem je tudi poglobilo proces terciarizacije Pokrajine s poudarjanjem ponudbe s prevozi povezanih storitev ter spodbudilo razvoj industrijskega sektorja, ki temelji na ladjedelništvu in energetski panogi.

Če bi pristaniško dejavnost v ožjem smislu smatrali za samostojno industrijsko panogo, se analiza v glavnem osredotoči na logistične dejavnosti, ki so locirane v pristaniškem območju in imajo stabilne in izključne odnose s pristaniščem.

Iz previdnosti se zato v obzir vzame samo dejavnosti, ki jih izvajajo izključno delavci v prevozu, ki opravljajo storitve "oskrbe" in pristaniške logistike. Gre izključno za dejavnosti pristaniške logistike, oziroma osnovne dejavnosti za upravljanje logistično-pristaniškega ciklusa, brez pomožnih storitev morskega prevoza, brez posrednih dejavnosti (špedicije, morski agenti, varnostne storitve, popravila, turistične, gradbene, itd.) in prav tako brez drugih panog, ki tudi gravitirajo na pristaniško infrastrukturo (ladjedelnštvo, pristaniške konstrukcije, storitve za športno plovbo, itd.).

Kot vir podatkov so bili uporabljeni posodobljeni sezname Pristaniške uprave, v katere so uvrščena podjetja, ki delujejo v tržaški pristaniški panogi, razdeljene ne le po pravnem režimu, pač pa predvsem po vejah dejavnosti in funkciji.

PREGLEDNICA 6-1 – PODJETJA IN ZADOLŽENI ZA STORITVE "OSKRBE" IN PRISTANIŠKE LOGISTIKE V PRISTANIŠČU TRST ZA LETO 2009

SETTORE PORTUALE	N° IMPRESE	ATTIVITA'	N°ADDETTI
ART.18_01.0-1	4	TERMINAL INTERMODALI	218
ART.18_02.0-2	7	TERMINAL GENERAL CARGO-MULTI PURPOSE	145
ART.18_03.0-4	11	TERMINAL ENERGETICO-INDUSTRIALI	316
TOTALE	22	TOTALE	679
ART.16_01.00	8	MOVIMENTAZIONE-MANODOPERA	440
ART.16_01.01	2	MOVIMENTAZIONE-MEZZI SOLLEVAMENTO	40
ART.16_02.00	4	GESTIONE MAGAZZINO	59
ART.16_02.01	4	TRASPORTI E LOGISTICA	95
TOTALE	18	TOTALE	634
TOTALE GENERALE	40		1.313

Fonte APT di Trieste

Iz preglednice je razvidno, da v sektorju pristaniške logistike deluje 40 podjetij, od tega jih je 22, ki upravljajo pristaniške terminale. Velikosti podjetij, ki upravljajo terminale, so različne in imajo od približno 21 do 55 zaposlenih v primeru podjetij za intermodalne terminale. Z izjemo podjetij, ki izvajajo pretovore in premike tovorov in spadajo po pomembnosti med srednje velika podjetja, imajo ostali izvajalci, ki spadajo v kategorijo iz 16. člena, omejene velikosti s številom zaposlenih od 14 do 24 v panogi prevozov in logistike.

Kot je bilo že večkrat poudarjeno, je opravljena analiza le delna tako z vidika količine izvajalcev kot z vidika neposrednih in posrednih zaposlenih, ki gravitirajo na Pristanišče Trst. Za boljši vpogled v obseg zaposlitvenih možnosti se uporabi študije, ki jih je izdelala Podjetniška agencija pomorskih operaterjev (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi oz. AIOM), v kateri je podana ocena o skupno približno 4.474 zaposlenih, ki delajo v 432 podjetjih za opravljanje dejavnosti, ki so neposredno ali posredno povezane s Pristaniščem Trst.

Torej znaša razmerje med neposrednimi in posrednimi enotami približno 2,30. To pomeni, da na vsako neposredno delovno mesto pripade 2,30 posrednih delovnih mest.

Za izračun deleža dodane vrednosti, ki ga ustvarijo dejavnosti pristaniških podjetij v neposrednem logističnem sektorju ter v pristaniški "oskrbi", je bila upoštevana študija, ki sta jo uredila Censis in Assoportu leta 2008 "Pristaniške zmogljivosti kot dejavnik razvoja in modernizacije. Analiza gospodarskega in zaposlitvenega vpliva italijanskih komercialnih pristanišč" (orig.: "La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione. Analisi dell'impatto economico ed occupazionale dei porti commerciali italiani").

Z analizo proizvodne zmogljivosti pristaniškega ciklusa v smislu globalnega prihodka (proizvodnja po osnovnih cenah) in v smislu dodane vrednosti (plačilo proizvodnih dejavnikov: kapital in delo) je bila v zgoraj omenjeni študiji izračunana povprečna produktivnost delovne sile v pristaniških dejavnostih. Ta znaša približno 216.000 evrov v smislu vrednosti proizvodnje na zaposlenega in 72.000 evrov v smislu dodane vrednosti na zaposlenega. Oba kazalnika rasteta v primerjavi s preteklimi leti in sta precej višja od zabeleženih kazalnikov v drugih gospodarskih sektorjih, kot je na primer avtomobilska, tekstilna in gradbena industrija.

Če se kazalnik povprečne produktivnosti zaposlenega aplicira na število zaposlenih, upoštevanih v analizi, se sedanjo neposredno dodano vrednost oceni na 95.000.000 evrov, proizvedeno izključno v logističnih dejavnostih, ki so neposredno povezane z osnovno dejavnostjo Pristanišča Trst ter na 225.000.000 evrov dodano vrednost iz pomožnih storitev, t.j. posrednih dejavnosti znotraj pristanišča. Skupaj Pristanišče Trst proizvede dodano vrednost, ocenjeno na približno 320.000.000 evrov.

Poleg neposredne in posredne proizvodnje, ki jo ustvarja pristanišče, je treba upoštevati še proizvod, ki ga povzroči prisotnost pristanišča in se odraža v dejavnostih iz predhodnih faz proizvodnega procesa, povezanih z verigo morskega prevoza. V zgoraj navedeni študiji se ocenjuje, da je količnik dohodka enak približno 2,8. To pomeni, da se na vsak 1 evro, ustvarjen v sektorju pristaniške logistike, ustvari še 2,8 evra v celotnem gospodarstvu. Iz

tega sledi, da ob vključitvi induciranelega proizvoda sistem Pristanišča Trst dosega približno 14% dodane vrednosti, ki jo ustvari celotna dežela Furlanija-Julijska krajina.

6.9. Promet in prometne infrastrukture

Referenčno leto za določitev dejanskega stanja in gibanja prometa v Pristanišču Trst, je leto 2011. Podatki o prometu so bili ažurirani v sklopu celovitega postopka presoje vplivov na okolje in strateške okoljske presoje po 6. členu 3. ter odstavka Zakonskega odloka št. 152/2006, ki je bil izveden za odobritev samega načrta. Ministrstvo za okolje in zaščito teritorija ter morja, Splošna direkcija za okoljske presoje je z dopisom U vpisna št. prot DVA-2014-0010057 z dne 09.04.2014 predložilo zahtevo za dopolnitev Študije za celovito presojo vplivov na okolje Prostorskega načrta Pristanišča Trst.

Morski promet

Premiki ladij v pristanišču

Kot prikazuje Preglednica 6-2, je bilo leta 2011 v pristanišču registriranih približno 4000 prihodov in odhodov.

Tuje ladje predstavljajo skoraj večino prometa. Prihodi obsegajo približno 40% celotnega prometa.

PREGLJEDNICA 6-2– ŠTEVILO LADIJ PRISTANIŠČU TRST – LETO 2011

	Italijanske ladje	Tuje ladje	Skupaj
Prihodi	81	2214	2295
Odhodi	24	1663	1687
Prihodi + Odhodi	105	3877	3982

Ladje namenjene v tržaško pristanišče podlegajo Sklepu Pristaniške kapitanije št. 8 iz leta 2006, ki ureja vplutje, izplutje in sidranje ladij ki se približujejo pristanišču, določa ustrezne kanale in območja namenjena sidranju. Določeni so:

- dva kanala za dostop v pristanišče, poimenovana Severni in Južni kanal
- tri sidrišča (A, B, C),
- črta razmejitve prometa v dostopu - izstopu
- točke vkrcanja pilotov.

Za približno oceno zasedenosti "sistema", ki ga tvorijo plovni kanali in območja za ladijske manevre, na podlagi povprečnih vrednosti in ne na podlagi vrednosti v prometnih konicah,

se je možno poslužiti sedanje ureditve plovbe (Odlok št. 8 Luške kapitanije iz leta 2008), ob oceni, da:

- trajanje blokade plovbe v Južnem kanalu med manevriranjem tankerjev v časovni dobi 24 ur je različno dolgo in je odvisno od sočasnega premikanja tankerjev, namenjenih na različne dostope;
- povprečno dnevno trajanje blokade v obdobju 365 dni znaša 3 ure;
- povprečno dnevno trajanje zasedenosti Južnega kanala znaša približno 4 ure, ob upoštevanju ladij, ki uporabljajo dostope DCT, SILONE in Industrijski kanal
- preostali časa, ki je na voljo za ostale ladje, znaša v povprečju približno 20 ur/dan.

Sektor s tovorom

V tržaškem pristanišču se je v letu 2011 pretovorilo skupno približno 48,3 mio ton, ob pomorskem prometu približno 4000 zasidranih ladij.

Okoli tri četrtine tega volumna blaga je surova nafta, obdelana na terminalu SIOT, za potrebe oskrbe srednje Evrope s surovo nafto po naftovodu TAL.

Posebej je potrebno izpostaviti, da je tržaško pristanišče multifunkcionalno, ki sprejme vse vrste pretovora, odsev vloge lokalnih dejavnikov, ki so tradicionalno aktivni v trgovski izmenjavi (s konvencionalnimi in multipurpose, kot tudi specializiranimi ladjami), posebej pa vlogo špediterskih hiš. Pristanišče preživlja slabo obdobje, v katerem ne manjka »luči«, ki odtehtajo številne »sence«, v scenariju, za katerega je značilno negotovo gibanje obsega prometa: z ene strani se dogaja določen velik razcvet (Ro-Ro), kateremu je pristanišče le stežka kos, na ustrezen način in v primernem času, z druge strani pa se opaža krčenje določenih tradicionalnih dejavnosti (pretovor lesa, trgovina s premogom).

Če vzamemo leto 2011 za primerjavo, in želimo izpeljati klasifikacijo po pristaniški manipulaciji, z izjemo surove nafte, opazimo, da je skupen volumen prometa približno 15 mio ton, razdeljenih na naslednje vrste blaga:

- splošni tovor: 1.6 mio ton, okoli 11%;
- blago v zabojnikih: 4.7 mio ton, več kot 31%;
- blago na trajektih in Ro-Ro: 5.8 mio ton, približno 40% vsega pretovora;
- suhi razsuti tovor: 1.7 mio ton, približno 12% vsega prometa;
- tekoči razsuti tovor: 1 mio ton, približno 7%.

Kopenski železniški promet

Leta 2011 je bilo v Novem prostocarinskem pristanišču, to je edini predel pristanišča, kjer je bil železniški promet povzročen, pretovorjenih približno 34 tisoč železniških vagonov, od katerih je bilo 77 % kontejnerjev.

Z namenom ocene vpliva železniškega prometa, ki ga povzroči pristanišče, na sedanje omrežje lahko kot referenco vzamemo promet približno 13 parov vlakov na dan, kateremu je treba prišteti še vlake iz storitve "potujoče avtoceste".

Omrežje notranjega železniškega prometa je ustrezno dimenzionirano: železniška postaja Sv. Andreja (Campo Marzio), ki opravlja nalogo ranžirne postaje za vlake, ki prihajajo in so namenjeni na zunanje proge preko »železniškega obroča«, ki vodi skozi predor (»obvozni« predor), bi lahko sodeč po ocenah sprejela in odpremila 30 vlakov dnevno.

Kar zadeva *zunanje železniško omrežje*, 20 % vlakov, ki peljejo po zunanjem omrežju, nastane zaradi pristaniškega pretovora; to ne bo povzročilo težav zaradi obremenjenosti omrežja. Glede na tranzitno zmogljivost 170 vlakov / dan je trenutni pretovor vlakov (potniški in blagovni vlaki) na odseku Tržič-razcep Nabrežina 120-140 vlakov, na odseku razcep Nabrežina - Trst glavna postaja pa okrog 110-120 vlakov / dan.

Kopenski cestni promet

Z namenom ocene vpliva cestnega prometa, ki ga povzroči pristanišče, na sedanje omrežje lahko ocenimo pavšalni pretok na podlagi nekaterih statističnih podatkov in hipotez, ki se nanašajo na:

- skupen volumen tovornega prometa po cesti, izračunan z določitvijo razlike med celotnim prometom po morju in železniškim kopenskim prometom, razdeljen po kategorijah oskrbe;
- Ro-Ro vozila;
- povprečni tovor na vozilo, zajet iz razpoložljive literature za različne vrste oskrbe (različno blago, kontejner, suhi razsuti tovor, naftni proizvodi in tekoči kemijski proizvodi);
- delež "praznih" (to so vozila, ki pridejo ali zapustijo pristanišče nenatovorjena), spremenljiv glede na vrsto oskrbe: od največ 100% v primeru razsutih tovorov, do približno 50% za generalne tovore in kontejnerje;
- operativnost: operativni dnevi in ure na letni ravni: 300 dni;
- dnevna operativnost: 12 ur;

- faktor prometne konice (razmerje med prometom v prometni konici in povprečnim urnim prometom) in faktor usmerjenosti (stopnja neuravnoveženosti prometa med obema smerema);
- faktor ekvivalentnosti težkih vozil v primerjavi z lahкими, katerega privzeta vrednost je 2.

Rezultati analize kažejo, da pristanišče ustvarja pretok reda velikosti 2.300 težkih vozil dnevno, kar je enakovredno pretoku 4.600 lahkih vozil oziroma 580 lahkih vozil v prometni konici (ura največjega prihoda in odhoda vozil, v smeri vhoda in izhoda) ter 300-350 lahkih vozil v najbolj prometni smeri.

Notranje omrežje pristanišča, še posebej notranje cestne povezave v Novem prostocarinskem pristanišču, na katerega gravitira po grobi oceni kar 80% ustvarjenega prometa (vse, razen trdnega in tekočega razsutega tovara) je ustreznih velikosti za takšen prometni pretok, če se upošteva tako nivojske cestne povezave kot tudi dvignjeno cestno povezavo med V. in VII. Pomolom. Na omrežje vendarle negativno vplivajo parkirana težka vozila zaradi zasedanja prostora kot tudi zaradi izvajanja manevrov parkiranja, med katerimi je oviran dostop do skladišč za natovarjanje in raztovarjanje blaga.

Povzročeni pretoki vozil in zunanji pristaniški promet vplivajo na *zunanje omrežje* oziroma na mestno in izvenmestno povezovalno in priključno infrastrukturo, bodisi cestno kot avtocestno.

Izven pristanišča se celoten pristaniški promet preko različnih priključnih cest steka na isto cestno infrastrukturo, in sicer na Tržaško hitrocestno povezavo - GVT (državna cesta 202). Ta dvignjena cesta z dvema voznima pasovoma v vsako smer ima funkcijo zbirne ceste in povezuje mestno območje Trsta z avtocesto A4.

7. OKOLJSKI REFERENČNI OKVIR MED IZVAJANJEM IN POST OPERAM

7.1. Analiza vplivov v fazi gradnje

7.1.1. Ozračje

Kratkoročen scenarij gradnje

Scenarij ocenjuje celosten vpliv delovnih gradbišč na kratkoročen razvoj pristanišča. Scenarij prikazuje konico, pri kateri so upoštevana sočasno vsa delovna gradbišča.

V primerjavi s stanjem Ante operam je mogoče opaziti minimalno povišanje dušikovega dioksida

Bistveno večji je vpliv drobnih prašnih delcev. Pri letnih povprečjih se je območje visoke koncentracije (okoli mejne vrednosti 40 ug/m³), kljub temu da ni bila dosežena bistveno višja maksimalna koncentracija, razširilo na celotno območje V. in VI. pomola. Prav na tem območju se nahajajo najpomembnejša gradbišča, ki so zajeta v tej fazi prostorskega načrta:

- razširitev V. in VI. pomola
- urejanje grajenega nabrežja severno od VII. pomola.
- 1. faza razširitve VII. pomola.

Pri dnevnih povprečjih so ugotovitve različne, saj je splošno povišanje znatno (zabeležena vsota vseh povišanje pri vseh prejemnikih), kot je razvidno iz preglednic prejemnikov, in ga je potrebno prišteti scenariju, kjer že obstaja močan pritisk za omenjen parameter. Območje, kjer so bili zabeleženi presežki že prisotni v trenutnem scenariju, je podkrepljeno tudi v temu scenariju.

Glede na to, da predstavljajo predvsem kopenska vozila vire emisij na gradbišču in iz razlogov, ki so bili že analizirani v predhodnih scenarijih, ostajajo vrednosti dušikovih dioksidov dejansko nespremenjene.

Dolgoročen scenarij gradnje

Omenjeni scenarij je potrebno primerjati s kratkoročnim delovnim scenarijem, ki predstavlja njegovo osnovo. V primerjavi s kratkoročnim scenarijem, niso bili pri dušikovem dioksidu zabeleženi presežki maksimalnih vrednosti, ki ostajajo dejansko nespremenjene.

Kot dolgoročen vpliv je moč opaziti razširitev cone z najvišjo koncentracijo na celotno območje mesta, ki se nahaja v bližini pristanišča.

Tudi pri drobnih delcih je mogoča razmišljanje, ki je slično predhodnemu. Pri letnih (dolgoročnih) povprečjih ostajajo najvišje vrednosti nespremenjene, razširijo se cone z najvišjimi koncentracijami. Glede razširitve je potrebno upoštevati obsežno gradbišče pri VIII. pomolu, ki lahko zaradi svoje razsežnosti že na začetku lahko razredči proizvedene emisije.

Tudi kratkoročna povprečja (dnevna) kažejo na povečanje območja visokih koncentracij, vendar z znatnimi občasnimi povečanji in povečanjem kritične situacije za ta parameter.

Pri vrednostih SO₂ so bili zabeleženi znatni presežki maksimalnih vrednosti, četudi so ostajali na območju v središču zaliva. Območje z visokimi koncentracijami se je znatno razširilo v dolgoročnem obdobju, četudi so vrednosti ostajale precej pod referenčnimi mejnimi vrednostmi za urna in dnevna povprečja.

7.1.2. Tla in podtalje

Kratkoročen scenarij gradnje

Med razširitvijo obalnih zidov Industrijskega kanala in delno izgradnjo obalnega zidu ro-ro terminala, edinima kopenskima gradbenima fazama v predmetnem scenariju, bo morda potrebno urediti začasno gradbišče na kopnem, na nekontaminiranih ali že saniranih zemljiščih. V tem primeru je kakovost tal lahko ogrožena zaradi neustreznega skladiščenja in manipulacije nevarnih materialov kot so goriva, topila, laki, itd.

Primeri naključnega onesnaženja tal so omejeni na občasno iztekanje olja, maziv in toksičnih snovi (laki, itd.) iz naprav in skladiščnih območij: Količine iztekanj so v splošnem majhne, zato je možno z ustreznim načrtom ukrepanja v nujnih primerih omejiti škodo v prostorskem in časovnem smislu. Razred velikosti vpliva se iz teh razlogov smatra za zanemarljivega.

Dolgoročen scenarij gradnje

Načrt predvideva v dolgoročnem obdobju le malo posegov na kopnem, gre za nove infrastrukture, ki so deloma namenjene izključno pristaniškemu prometu. Treba je pojasniti, da se posegi na kopnem izvajajo znotraj Območja nacionalnega pomena v Trstu. Skladno z veljavno zakonodajo bo potrebno za kopenska območja, kjer se bodo izvajali

posegi, najprej ugotoviti značilnosti in jih po posegih sanirati, kar bo prineslo nedvomne okoljske koristi za celoten teritorij.

Vpliv načrtovanih dolgoročnih posegov na kakovost tal bo zagotovo pomenil izboljšanje v primerjavi s sedanjim stanjem, glede na to da posegi predvidevajo sanacijo tal v okviru mejnih vrednosti, ki so predvidene za komercialno/industrijsko rabo.

V zadnji fazi izvajanja dolgoročnih gradbenih del so predvideni izkopi, s pomočjo katerih bo postavljena trasa za viadukt (temelji za stebre) ter predor nove cestnoprometne povezave za VIII. pomol. Ocenjeni delež ponovno pridobljenega izkopnega materiala, ki naj bi se uporabil za projektno predvideno zasipavanje, znaša približno 25% celotnega volumna izkopanega materiala. Pridobljeno skupno oceno je torej mogoče opredeliti kot manj pomembno.

7.1.3. Vodno okolje – celinske vode

Kratkoročen scenarij gradnje

Načrtovani posegi v celoti gledano ne vplivajo na vodotoke, ki se izlivajo v morje v območju pristanišča (hudournik Glinščica in Osapski potok); poleg tega ni gradbenih faz, ki bi vplivale na celinske podtalne vode. Posledično niso predvidene spremembe (tudi začasne) hidrološkega in hidrogeološkega režima med fazami izvedbe samih aktivnosti in zato ni zaznanega nobenega vpliva.

Dolgoročen scenarij gradnje

Edino dolgoročno gradbeno delo, ki bo med gradnjo vplivalo na podtalne vode, je povezovalna cesta osmega pomola.

Edino dolgoročno gradbeno delo, ki bo med gradnjo vplivalo na podtalne vode, je povezovalna cesta osmega pomola.

Na podlagi omenjene presoje se ocenjuje vplive lokalne piezometrične ureditve kot zanemarljivi.

Dejavnosti izločevanja bodo posledične pozitivno vplivale na trenutno kakovost, pri čemer se bo istočasno prispevalo k očiščevanju podtalnice Omejujoč se na ta dela, so vplivi na kvaliteto podtalnih voda povprečne intenzivnosti, vendar omejeni na specifična gradbena dela; sintetična ocena učinka kaže na izrazito-blag pomen.

7.1.4. Vodno okolje – Obalne morske vode

Kratkoročen scenarij gradnje

Obalna hidrodinamika

Vplivi na hidrodinamične vidike zaradi delnih sprememb zasnove pristanišča so v fazi izgradnje zanemarljivi tako po intenzivnosti kot tudi po trajanju, če se jih primerja z vplivi v fazi obratovanja.

Kakovost priobalnih morski voda

Dejavnosti v fazi izgradnje, ki bodo imele največji vpliv na kakovost obalnih morskih voda, so zagotovo predvideni izkopi za poglobitev morskega dna ter za sanacijo lokacij objektov.

Učinek razširjanja motnosti proti občutljivim območjem je bil ocenjen z uporabo matematičnega modela disperzije suspendiranih trdnih delcev, Delft3D SED. Analize so bile opravljene ob upoštevanju 3 različnih točk izpustov sedimentov (simulacija plavajočih bagrov med delom), ki so bile izbrane na podlagi bližine izkopnega mesta in občutljivih območij ter na podlagi potencialno večjih koncentracij onesnaževal v izkopnih sedimentih.

Iz opravljenih analiz se lahko sklepa, da se učinki, ki jih ima v sklopu načrtovanih posegov predvideno premikanje materiala z morskega dna na zaščitena območja in na kopališka območja, po svojem obsegu razvrščajo med zanemarljive (koncentracije so vedno nižje od $0,5 \mu\text{g/l}$), saj se resuspendirani material v zelo kratkem času ponovno usede in ne doseže oziroma nima vpliva na občutljiva in kopališka območja.

Poleg tega v fazi gradnje niso razpoznavni čezmejni vplivi. Zmanjšana hidrodinamična živahnost voda v pristaniškem zalivu prispeva k temu, da suspendirani materiali ali onesnaževalni pritiski ostanejo omejeni ali segajo preko primestnih valobranov brez povzročanja nevarnosti za zunanje okolje.

Morske usedline

Ugotovljeni vplivi na morske usedline so pozitivni, saj gre tu za fizične prenašanje in omejevanje kontaminiranih usedlin, ki prihajajo iz območij, na kateri se izvajajo posegi poglobljanja morskega dna/bonifikacije. Se tudi za upravljanje sedimentov v tej fazi gradnje predvideva vračanje izkopnega materiala v kaseto za zasipanje z ustrezno prepustnostjo (5.a člen Zakona 84/94).

Natančen obseg pozitivnega učinka bo lahko določen šele po zaključku ustrezne karakterizacije, v smislu 5.a člena zakona 84/94 in Ministrske uredbe z dne 7. novembra 2008 in n.s.d. (Min.ur. 04/08/2010), ki se opravi v naslednjih fazah projektiranja. Rezultati karakterizacij bodo odločilni za določitev ustreznega načina upravljanja usedlin: odlaganje v kasete za zasipanje v primeru blat s koncentracijami do meje nevarnosti in/ali odlaganje neustreznih materialov.

Se lahko učinke izvedbe posegov na kakovost morskega dna smatra za pozitivne, vendar srednje intenzitete, saj so omejeni na pristaniški sektor v Novem prostocarinskem pristanišču in na kanale v naftnem sektorju pristanišča, v katerih ni evidentnih kritičnih situacij (koncentracije nevarnih snovi so izpod mejnih vrednosti). Skupna ocena je, da je vpliv zelo pomemben.

Pri kratkoročnem scenariju so razpoložljive kasete za zasipanje primerne za upravljanje z blatnimi odpadki, ki bi nastali med izvajanjem gradbene faze (poglabljanje morskega dna/sanacija in vrtanje lukenj, namenjenih za nosilne stebre pomolov in nabrežij). Na podlagi rezultatov karakterizacije v območju Logistične platforme (v smislu 5.a člena Zakona 84/94), se domneva, da je delež izkopanega materiala, ki ga je možno razvrstiti kot "nevarnega" in primerne samo za odlaganje na specializirano odlagališče enak približno 1-2% skupnega volumna sanacije

Dolgoročen scenarij gradnje

Obalna hidrodinamika

Vplivi na hidrodinamične vidike zaradi delnih sprememb zasnove pristanišča so v fazi izgradnje zanemarljivi tako po intenzivnosti kot tudi po trajanju, če se jih primerja z vplivi v fazi obratovanja.

Kakovost priobalnih morskih voda

Ponovno navajamo ugotovitve, ki so opisane v kratkoročnem scenariju.

Morske usedline

Enako kot v primeru kratkoročnega gradbišča je pri izvedbi teh posegov na morju prisotno proizvodnje izkopanega blata zaradi sanacije morskega dna in nastajanje odvečnega materiala pri vrtanju pilotov obalnih zidov in kaset za zasipanje

V strnjeni obliki se učinke izvedbe posegov na kakovost morskega dna lahko oceni zgolj kot pozitivne in visoke jakosti, saj so bile v akvatoriju pred Škedenjskim območjem ugotovljene kritične situacije zaradi točkovne koncentracije težkih ogljikovodikov ($IC > 12$) večje od 1000 mg/kg s.s, kar sproži preverjanje "markerjev" (kongeneri PAH, ki jih določi ISS), da se oceni dejansko nevarnost sedimentov.

Podobno kot za kratkoročne posege se konzervativno ocenjuje, da bo na odlagališče za nevarne odpadke odstranjenih približno 1-2% materiala iz sanacije morskega dna Brez upoštevanja blat, ki se odstranijo na odlagališče, je razpoložljivi volumen kasete za zasipanje ustrezen za pokrivanje vseh potreb pri upravljanju sedimentov med izvedbo dolgoročnih posegov.

7.1.5. Vegetacija, flora, favna in ekosistemi

Med gradbeno fazo ni opaziti izgube ali delitve dragocenih habitatov. Možnost morebitnega propadanja habitatov, ki obkrožajo pristaniško območje, zaradi prisotnosti onesnaževal in drobnih prašnih delcev, ki bi bili izpuščeni v ozračje med gradbeno fazo, je bila ocenjena kot blaga, in sicer na podlagi zmerne porasti koncentracij slednjih v ozračju.

Enako velja za hrup, ki bi nastajal zaradi prisotnosti gradbenih strojev. Vpliv je bil označen kot zmeren, saj lahko moti obstoječe živalstvo, četudi le na razmeroma majhni oddaljenosti od gradbišč. Glede na to da se bodo dela izvajala v okviru območij, ki so izredno izpostavljena človeškemu preoblikovanju in so tam prisotni relativno nepomembni predstavniki živalstva, se vpliv smatra kot neobstoječ/zanemarljiv.

Kratkoročen scenarij gradnje

Po kratkoročnem scenariju, v katerem so predvideni pomembni posegi za postavitev pilotov in poglobitev dna ter izvedbo obalnih zidov (npr. VII.pomol), so potencialni vplivi lahko pomembni za rastlinske skupnosti zaradi celega niza neposrednih in posrednih učinkov. Tovrstni vplivi, povezani z povzročanjem motnosti vode, so umeščeni v kratkoročni scenarij in so, ne glede na dnevno ponavljanje - torej kontinuirano nastopanje - omejeni na posamezna dela, ki so predvidena po načrtu in so ocenjeni kot povsem reverzibilni. Premisleki gredo predvsem na račun metod premikanja usedlin in zabijanja pilotov, ki so domnevno takšne, da povzročajo samo zanemarljive motnje in vplivajo samo na območja, ki so strogo v okolici točk emisij.

Poleg tega je treba poudariti, da zaradi nizke jakosti tokov v Tržaškem zalivu in relativne zaščite, ki jo v načrtu obravnavanim lokacijam nudi členovitost obale, je na podlagi rezultatov uporabljenega matematičnega modela za karakterizacijo hidrodinamičnih procesov možno oceniti kot zanemarljivo možnost, da bi večje količine motne vode (z vrednostmi iznad običajnih nivojev suspenzije) iz Miljskega zaliva prehajale preko valobranov, vzdolž obale pri Barkovljah, ali da bi celo dosegle Morski rezervat Miramar. Potencialen vpliv na pritrjene skupnosti in na potopljeno makrofitsko vegetacijo zaradi proizvodnje motnosti se oceni kot ničen/zanemarljiv, ker je širjenje motnosti v analiziranih in obravnavanih scenarijih različnih kratkoročnih posegov omejeno na neposredno okolico proizvodne lokacije, oziroma so ravni suspendiranja in usedanja primerljivi z naravnimi nivoji na širšem območju.

Na koncu, je treba upoštevati posreden vpliv zaradi motenj, ki jih povzročajo vibracije in hrup med gradbenimi fazami. Ti učinki so treh vrst: spremembe obnašanja, slabšanje slušnih sposobnosti in fiziološki učinki. Eksperimentalne raziskave so omogočile preverjanje učinkov v naravi in na različnih vrstah.

Posegi, ki ustvarjajo hrup, so primarno zabijanje pilotov in podredno vse dejavnosti uporabe pregradnih plošč, premikanja in polaganja različnih vrst materiala, ter uporaba gradbenih sredstev. Od vseh posegov je zabijanje pilotov najbolj kritično motenje, tako zaradi nerednosti motnje, kot zaradi jakosti zvočnih pojavov. Kar se tiče ribjih vrst, se smatra vpliv kot zanemarljiv, četudi bi lahko bolj intenzivni akustični pojavi motili morske sesalce, ki prečkajo dokaj pogosto v zmerno številčnih skupinah Tržaški zaliv. Potencialni vpliv, ki izhaja iz akustičnih emisij, je opredeljen za morske sesalce kot izrazit/blag.

Dolgoročen scenarij gradnje

Tudi za dolgoročen scenarij je možno ugotoviti, da v splošnem ne bodo začasno in/ali trajno zasedena nobena ozemlja, na katerih bi bili prisotni prednostni habitati

Iz modelov pridobljeni rezultati za dolgoročno obdobje kažejo manjši vpliv zaradi emisij iz gradbenih dejavnosti v primerjavi s pričakovanim v kratkoročnem obdobju. Četudi se lahko tovrstne vplive označi kot zanemarljive, ostajajo še vedno sektorji, kjer je stopnja koncentracije SO₂ na meji z najvišjimi zakonsko dovoljenimi vrednostmi.

Ocene, podane v poglavju namenjenemu hrupu, ne kažejo na pomembna poslabšanja stanja z zvočnega vidika v primerjavi s sedanjo situacijo. Območja, kjer so prisotne bolj strukturirane živalske skupnosti v primerjavi z zelo poenostavljenimi skupnostmi znotraj pristaniškega območja, so na pobočjih okoliških gričev in kmetijska območja z manj

intenzivno antropogeno dejavnostjo v bližini predorov, nekaterih cestnih odsekov in nekaterih železniških odsekov. Na podlagi ocenjenih nivojev iz modelov je ugotovljeno, da so območja možnega motenja zaradi hrupa zelo omejena in se zato predvideva, da bodo motnje prizadele omejeno število osebkov iz vrst vretenčarjev. Zato se ne predvideva, da bo divja favna izpostavljena pomembnemu motečemu vplivu v območjih izven pristaniške cone

Glede intenzivnosti opisanih pojavov se smatra, da lahko imajo spremembe nivoja motnosti znatno višjo vrednost v primerjavi z obstoječo stopnjo, vendar pa so spremembe omejene tako prostorsko, kot tudi glede debeline posledičnih depozitov. Vpliv se konzervativno smatra za kumulativne in sinergijske vrste, saj bi se dolgoročne posledice lahko prekrivale z drugimi viri vplivov, kot je na primer obratovanje v pristanišču ob začetku delovanja določenih novih konstrukcij ploščadi. Končna ocena je označena kot zmerno blaga.

Glede na vse navedbe v zvezi z motenjem morskih vrst zaradi hrupa in vibracij v kratkoročnem scenariju gradnje, se smatra, da ni potrebno spreminjati že podanih ocen. Iz tega razloga se za oceno vpliva med dolgoročnimi gradbenimi posegi smatra, da je jakost pojava konzervativno možno ovrednotiti na raven »manj pomemben«.

7.1.6. Krajina

Za oceno vplivov, ki jih bodo na krajino imele spremembe iz predvidenih posegov po načrtu je bila kot metoda izbrana zaznavna analiza.

Pri zaznavni analizi se izbere serijo točk za statično opazovanje, imenovanih optični in/ali vidni stožci, ki omogočajo konstanten pogled na območja, na katerih so po načrtovani ureditvi predvideni najbolj invazivni posegi v prostor.

Razgledne točke za najboljši pogled na Tržaški zaliv se nahajajo vzdolž Miljske obale, če izključimo neposreden pristop z morja. Za tukajšnjo analizo sta bili določeni dve razgledni točki na dvignjenem položaju, obe se nahajata v zaledju Milj, za katerega so značilne gričevnate kmetijske površine in kmetijske poti z mnogimi možnostmi za sprehode in postanke na točkah z izjemnimi panoramskimi razgledi.

V fazi kratkoročne in dolgoročne gradnje so vplivi na krajino v bistvu opredeljivi z obsegom, ki ga na ozemlju zavzema gradbišče in funkcionalni elementi gradbišča (pisarne,časni objekti, skladiščna območja, itd.), in s posledičnim vizualno motečim učinkom

zaradi izkopov, kupov izkopnega materiala in gradbenega materiala, ki pa so zgolj začasne vrste.

V tu obravnavanem primeru je po analizi opazovalnih točk, s katerih je videti gradbišča načrtovanih posegov, ob upoštevanju njihove začasnosti, možno razumno ugotoviti, da ni nepovratnih učinkov na krajino. Kratka ocena za obe fazi gradnje je zato absolutno opredeljena kot *zanemarljiv* učinek.

7.1.7. Hrup

Kratkoročen scenarij gradnje

Opisane analize, ki je bila opravljena za oceno scenarija kratkoročne gradnje, izstopa potreba po tem, da se pozornost v največji meri posveti območju Pomola bersaljerjev. Na tem območju je cona gradbišča za razširitev pomola zelo blizu stavbam, ki se nahajajo vzdolž nabrežij Nazario Sauro in Riva del Mandracchio.

Dolgoročen scenarij gradnje

Rezultati predvidevanj hrupa kažejo, predvsem z vidika dolgoročnega gradbenega scenarija, da ni pomembnih poslabšanj stanja hrupnosti, ker se operativna območja nahajajo na zadostni oddaljenosti od stanovanjskih naselij.

Povečanje prometnega pretoka zaradi težkih gradbenih strojev v celoti prenese obstoječe prometno omrežje brez sprememb obremenjenosti s hrupom, enak premislek velja tudi glede povečanja prometa po železnici in po morju.

V vsakem primeru je zelo pomembno tudi, da se v nadaljnjih fazah projektiranja organizira gradbišča na tak način, da so uvedeni vsi neposredni in posredni ukrepi za blažitev hrupa, ki ga proizvajajo gradbišča.

7.1.8. Socialno-ekonomski vidiki

Kratkoročen scenarij gradnje

Zaposlitev

V kratkoročnem scenariju predvideni posegi prinašajo neposredno zaposlitev za 282 oseb ter posredno zaposlitev za približno 155 oseb, kar skupno predstavlja 438 zaposlitev.

Še posebej gre poudariti najbolj pomemben vpliv, ki ga prinaša podaljšanje VII. pomola in posegi v zvezi z ro-ro terminalom Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinašajo posegi v Industrijskem kanalu in na Pomolu bersaljerjev.

Dodana vrednost

V tej fazi gradnje je pomemben vpliv v smislu dodane vrednosti, če se upošteva, da razdelitev proizvodnje gradbenega sektorja na sestavini vmesnih stroškov in dodane vrednosti, pokaže, da nabave vmesnih dobrin in storitev predstavlja 58,3%, medtem ko dodana vrednost predstavlja 41,7%.

Načrtovani posegi ustvarjajo skupen vpliv na dodano vrednost v višini približno 135 milijonov evrov. Vsi programirani posegi v tem scenariju, z izjemo posegov na Pomolu bersaljerjev, ustvarjajo pomemben vpliv na dodano vrednost.

Dolgoročen scenarij gradnje

Zaposlitev

V tem scenariju predvideni posegi prinašajo neposredno zaposlitev za 1.550 oseb ter posredno zaposlitev za približno 852 oseb, kar skupno predstavlja 2.402 zaposlitev.

Najbolj pomemben vpliv prinaša izvedba posegov v zvezi z VI. pomolom, VII in VIII. pomolom ter posegi v zvezi z ro-ro terminalom Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinašajo posegi v Industrijskem kanalu, na Pomolu bersaljerjev in Storitvenem centru.

Dodana vrednost

V dolgoročnem scenariju je vpliv na dodano vrednost opredeljen s približno 665 milijoni evrov. Zaradi obsežnosti načrtovanih investicij prinašajo vsi posegi pomemben vpliv, z izjemo posegov, ki se nanašajo na Pomol bersaljerjev.

7.1.9. Promet in prometne infrastrukture

Kratkoročen scenarij gradnje

Ocena vplivov, ki jih ima gradbišče za izvedbo posegov v dolgoročnem obdobju, je bila podana upoštevaje vsoto pretokov, ki jih povzroča gradbišče, pretokov zaradi pretovora blaga v pristanišču v sedanjem stanju ter mestnega pretoka. Na podlagi teh podatkov sta

bila izračunana pretok v številu enakovrednih vozil v eni smeri ob konici in stopnja nasičenosti cestnega omrežja.

Na podlagi opravljenih analiz se vpliv, ki ga izvedba kratkoročnih del ima na promet, uvršča med vplive nizke intenzivnosti; skupni vpliv na cestno omrežje je ocenjen kot manj "pomemben".

V zvezi z železniškim prometom se vpliv izvedbe kratkoročnih del uvršča med vplive zanemarljive intenzivnosti; skupni vpliv je posledično ocenjen kot ničen. Vpliv na notranje pristaniško omrežje, posebej na postajo Svetega Andreja, kjer se dnevno premika približno 10 parov vlakov, se bistveno ne odraža na sedanji zmogljivosti linije. Kar zadeva zunanje omrežje prisotnost vlakovne kompozicije vsake tri dni ne spremeni zmogljivosti linije v sedanji situaciji, ki trenutno pokriva 40% zmogljivosti.

Dolgoročen scenarij gradnje

Ocena vplivov, ki jih ima gradbišče za izvedbo posegov v dolgoročnem obdobju, je bila podana upoštevaje vsoto pretokov, ki jih povzroča gradbišče, pretokov zaradi pretovora blaga v pristanišču v sedanjem stanju ter mestnega pretoka.

Vpliv izvedbe kratkoročnih posegov na cestne povezave prinaša spremembo stopnje obremenjenosti cestnega omrežja samo v bližini priključka Lakotiče-Rabujez in vzdolž GVT od odcepa pred Logistično platformo, vpliv pa je v celoti ocenjen kot *manj pomemben*.

Tako kot je bilo storjeno pri oceni cestnega prometa, je potrebno prispevku železniških pretokov, ki jih ustvarijo dejavnosti na gradbišču, dodati tudi prispevke, ki nastanejo zaradi sedanjih civilnih in trgovskih potreb, ter predvidevanja za kratkoročno obratovanje. V oceni vplivov je bila upoštevana tudi predvidena izgradnja (železniške in cestne) prometne osi "Peti koridor", ki velja za hitro povezavo za blagovni in potniški promet med Trstom in državami srednje in vzhodne Evrope. Skupen vpliv železniškega prometa je ocenjen kot "zanemarljiv".

7.2. Analiza vplivov v fazi obratovanja

7.2.1. Ozračje

Kratkoročen scenarij gradnje

V kratkoročnem scenariju so potrjeni in podkrepļeni trendi, ki so bili izpostavljeni v stanju ante operam. Pri dušikovem dioksidu se je izkazalo, da se območje z najvišjimi kratkoročnimi koncentracijami nahaja pri pomolu Bersaglieri, nabrežju Traiana ter V. pomolu, kjer se maksimalne koncentracije gibljejo blizu mejne vrednosti 200 ug/m^3 . Na omenjenem območju je bil med simulacijo zabeležen zgolj 1 presežek.

Tudi pri letnih povprečjih so mogoče analogne pripombe. Opaziti je namreč, da je območje z višjimi koncentracijami (nad 30 ug/m^3) bolj razširjeno v primerjavi s stanjem ante operam. Očitno je poglavitni razlog za višje koncentracije bližina tako cestnih kot pomorskih emisijskih virov.

Med drugim je potrebno izpostaviti oblikovanje drugega potencialno kritičnega območja na območju pristanišča S. Rocco (Sv. Rok). Omenjeno območje je namreč tisto, ki naj bi bilo po domenah iz modela, najbolj prizadeto zaradi pomorskega prometa v južnem kanalu. Ker je območje zaradi kompleksne orografije neposredno ob obali, se tu nahaja kritična točka vsakokrat kot piha severni veter in smo tako priča epizodam akutnega onesnaževanja.

Če opazujemo diferencialne koncentracije, lahko opazimo relativno nizke variacije na dolgoročni bazi. Za variacije so značilne rahle izboljšave (zaradi zmanjšanja emisij cestnega prometa) na notranjem območju, ki ga zanima tržaška hitrocestna povezava, in rahla poslabšanja v okviru pristaniškega območja zaradi povečanega pristaniškega prometa.

Glede samih prašnih delcev, četudi je moč opaziti manjšo razširjeno porast, z vidika absolutnih maksimalnih vrednosti ni pomembnejših variacij. Predvsem pri dnevnih povprečjih je opaziti, da so najbolj pomembni viri emisij prav pomorski viri, ki so odgovorni za maksimalne vrednosti v centru zaliva in niso podvrženi efektu kopičenja, kot velja to za NO_2 . Seveda vzdolž obalnega pasu, ki je že podvržen preseganju mejnih vrednosti na različnih mestih, je moč opaziti nadaljnje preseganje mejnih vrednosti. Dnevna povprečja prikazujejo pomembnejše spremembe kot pa letna povprečja.

Tudi pri koncentracijah drobnih prašnih delcev $\text{PM}_{2.5}$, je razvidna podobna porazdelitev, kot pri drobnih delcih PM_{10} in z vrednostmi, ki še vedno ostajajo pod objektivno vrednostjo (25 ug/m^3). V naseljenih centrih ter pri vseh dovetnih prejemnikih so bile preučevane koncentracije bistveno pod mejno vrednostjo. Omejenost srednjih variacij za poseljene predele Trsta, medtem ko so zabeležene bistvene variacije v kratkoročnem obdobju na pristaniškem območju. Območje pristanišča S. Rocco (Sv. Rok) predstavlja predel, kjer je predvideno največje povišanje koncentracij.

Glede žveplovega dioksida je ponovno moč opaziti povečano distribucijo, ki je bila razvidna že v scenariju ante operam. Območje maksimalnih koncentracij se je razširilo, četudi v svoji celoti ostaja pod mejno vrednostjo dnevnega povprečja (125 ug/m³). Le na eni točki je bilo moč opaziti presežek določene vrednosti.

Podobna opažanja so mogoča tudi za urna povprečja.

Zaradi boljše preglednosti je potrebno pri dolgoročnem scenariju pregledati podatke zgolj pristaniške komponente za vrednosti NO₂ in SO₂. Podatki namreč potrjujejo že argumentirane izsledke, pri čemer se izpostavlja odgovornost pomorskih virov za visoke koncentracije na območju pristanišča S. Rocco (Sv. Rok).

Dolgoročen scenarij gradnje

Glede koncentracije NO₂, je pritisk, ki ga je moč opaziti pri kratkoročnem poskusu, rahlo povečan pri dolgoročnem scenariju, kjer je razvidno povečanje opazovanih maksimalnih vrednosti. Pozitiven vidik predstavljajo le redki zabeleženi presežki mejnih referenčnih vrednosti, ki ostajajo tako kot pri prejšnjem scenariju v središču pristaniškega območja, daleč od dovzetnih prejemnikov.

Dovzetna območja, ki so najbolj izpostavljena visokemu pritisku, se nahajajo v celoti ob osrednjem pristaniškem obalnem pasu in območje severno od pristaniškega obalnega pasu v Miljah (Muggia - S. Rocco).

Trendi povprečij prikazujejo v kratkoročnem obdobju povsem analogno gibanje.

Opažanja, ki so bila izpostavljena za dušikove dioksidge, veljajo predvsem pri dolgoročnih koncentracijah tudi za koncentracije drobnih prašnih delcev. Tudi tu je moč opaziti le manjše povišanje vrednosti (predvsem pri urnih povprečjih, če jih primerjamo z letnimi povprečji) na veliki večini območja z vrhovi, oziroma presežki mejnih vrednosti, ki so zabeleženi v središču pristaniškega območja. Tudi vrednost prašnih delcev PM_{2,5} ostaja relativno nizka izven središča zaliva.

Tudi pri žveplovih oksidih, so ugotovitve enake: višje koncentracije z 1 presežkom normirane vrednosti v središču zaliva, ki je posledica vstopne točke za pomorski promet; koncentracije pod mejno vrednostjo, neposredno iz središča zaliva; nizke vrednosti, ki ne bodo presegle mejne vrednosti pri dovzetnih prejemnikih in v veliki večini urbanih centrov.

7.2.2. Tla in podtalje

V fazi obratovanja ne bo prisotnost načrtovanih posegov vplivala na kakovost tal v pomembni meri. V pristaniškem območju je dejansko predvideno tlakovanje vseh območij za skladiščenje kontejnerjev, parkirnih območij in vseh območij, namenjenih za pisarne, skladišča, hale, itd.

V celoti se smatra, da ni nobenega vpliva načrtovane ureditve na okoljski sestavini tal in podtalja.

7.2.3. Vodno okolje – celinske vode

Kratkoročen scenarij gradnje

Tako kot pri gradbeni fazi, je razvidno, da ukrepi po Prostorskem načrtu, ne vplivajo na interakcijo z vodotoki, ki se izlivajo na območju sidrišča, saj ne zajemajo ne rečne struge, niti rečnega ustja.

Kratkoročni posegi v fazi začetka svojega obratovanja ne vplivajo na okoljsko sestavino podzemnih voda, zato se smatra, da je vpliv ničen. Tlakovanje območij in sistem za zbiranje vod bosta onemogočila meteornim in odpadnim vodam, da pronicajo v podtalnico, s čimer postane zanemarljiva tudi intenzivnost posrednega vpliva, ki ga ima onesnaževanje pronicljivih vod.

Dolgoročen scenarij gradnje

Tudi v tej fazi, ukrepi po Prostorskem načrtu ne vplivajo na interakcijo z vodotoki, ki se izlivajo na območju sidrišča, saj ne zajemajo ne rečne struge, niti rečnega ustja. Zatorej se vpliv s celovitega vidika smatra kot odsoten.

Dolgoročni posegi, ki vplivajo na podzemne vode, so omejitve na kopenski strani za kaseto za zasipanje ro-ro terminala Oreh ter predorski odsek cestne povezave VIII. pomola, saj oba gradbena posega predstavljata fizično pregrado za naravno odtekanje podtalnice v morje. S hidrološkega vidika je predvidena vzpostavitev drenažnega sistema za podtalne vode in vzpostavitev nadzora nad piezometričnimi ravnmi, s čimer se zagotovi, da bodo vplivi na piezometrične strukture znosni.

Tlakovanje območij in sistem za zbiranje vod bosta onemogočila meteornim in odpadnim vodam, da pronicajo v podtalnico, s čimer postane zanemarljiva tudi intenzivnost posrednega vpliva, ki ga ima onesnaževanje pronicljivih vod.

7.2.4. Vodno okolje – Obalne morske vode

Kratkoročen in dolgoročen scenarij

Obalna hidrodinamika

Kot je razvidno iz krivulj izginjanja, se zdi, da zaradi fizičnih in morfoloških značilnosti okolja ter zaradi obsega morskih dejavnikov, ki učinkujejo v primorskem pasu, spremembe oblike obalne linije zelo šibko vplivajo na hidrodinamiko znotraj Miljskega zaliva. Prav spremembe oblike obalne linije med kratkoročnim in dolgoročnim scenarijem ne morejo bistveno in omembe vredno vplivati na sposobnost akumulacije v bazenu. Posledično to velja tudi za obtočni sistem znotraj Tržaškega zaliva, ki ga urejajo meteorološko pomorski faktorji kot so veter, plimovanje, stopnja slanosti in temperatura.

Glede časa, **potrebnega za izmenjavo**, znašajo odkloni zaradi izvajanja novih gradbenih del le nekaj ur in ne presegajo vrednosti 5 % v primerjavi s stanjem ante operam, kar pomeni, da so povezani vplivi skoraj povsem zanemarljivi.

Simulacije **distribucije hitrosti toka** so pokazale dokajšnje razlike v primerjavi s trenutnim stanjem, vendar le v primeru severovzhodnega vetra (Burja). V splošnem je možno skleniti, da so spremembe v zvezi s hidrodinamičnim kroženjem v Miljskem zalivu zaradi prisotnosti načrtovanih posegov zelo skromne in so zgolj reda velikosti nekaj cm/s. Iz praktičnega vidika lahko zato vpliv novih infrastruktur v bistvu smatramo za zanemarljiv.

Na podlagi omenjenih ugotovitev se lahko predvideva, da bo hidrodinamika Tržaškega zaliva ostala dejansko nespremenjena med dvema projektnima konfiguracijama (kratkoročna in dolgoročna dela).

Kakovost priobalnih morskih voda

Kar zadeva interference z obstoječimi celinskimi vodnimi telesi in predvsem z izpusti potokov, ki se izlivajo v pristaniški zaliv, je treba poudariti, da načrtovani posegi nimajo nanje nobenega vpliva. Posledično ni nobene možnosti, da bi celinska vodna telesa povzročila spremembe v vnosu hranil, morebitnih onesnaževal in suspendiranih delcev v

smeri morja, zato ni predvidena nobena sprememba sedanjih morskih pogojev zaradi vpliva rek.

V fazi obratovanja, tako v kratkoročnem kot tudi v dolgoročnem obdobju, je vpliv posegov na kakovost obalnih morskih voda povezan s povečano plovbo na vhodu iz pristanišča. Ladje v tranzitu lahko dejansko ponovno dvignejo usedline, kar bi lahko predstavljalo potencialno preobrazbo onesnaževal iz trdnega v tekoče stanje. Posledično bi lahko bile ladje odgovorne za razlitje olj ali goriv, kakor tudi za onesnaževanje zaradi pleskanja jermenov.

Na podlagi sanacije tras, kjer se bodo izvajala gradbena dela in opravljala običajna vzdrževalna dela morskega dna, kakor tudi vse bolj restriktivnih okoljskih predpisov za varovanje voda in usedlin, je možnost bodoče kontaminacije voda in morskega dna izredno majhna. Vpliv na kemijsko sestavo obalnih vodnih teles pa je zanemarljiv.

Prehajanje ladij velikih dimenzij v pristaniških predelih lahko privede do resuspendiranja usedlin, ki pod vplivom lokalnega kroženja lahko vplivajo na občutljiva območja, kar potencialno privede do negativnih vplivov na ekosistem. Iz analize ki se nanaša na učinke zaradi potrebnega izkopa za poglobitev morskega dna v notranjem plovnem kanalu, je razvidno omejeno razširjanje resuspendiranega materiala, ki se znova usede na dno v roku nekaj ur in v vsakem primeru na razdaljah, ki se presegajo nekaj sto metrov. Resuspendiranje sedimentov vzdolž plovnih poti torej zadeva le neposredno okolico ladje in njene sledi in se ne razširja do občutljivih območij, posebej ne do gojišč klapavic v Miljah.

Po konservativni oceni se jakost vpliva smatra za nizko negativno, kajti izkop zaradi poglobitve dna je omejen na eno točko in je začasen, vendar pa ni izključeno, da bodo razna plovila različnih vrst prehajala skozi pristaniško območje in vsako od teh plovil bi lahko ustvarilo oblak motnosti, primerljiv s tistim med izkopom dna. Omenjeni vidik bo preverjen preko ustreznega spremljanja.

Ocena ravni raztopljenega kisika v Miljskem zalivu v fazi obratovanja načrtovanih posegov je bila izvedena z po enakem postopku kot za sedanjo situacijo. Iz pregleda zemljevidov distribucije temperature in raztopljenega kisika je možno takoj ugotoviti, da se rezultati obeh obravnavanih konfiguracij v glavnini ujemajo. Največje zabeležene razlike spadajo v interval ± 0.1 °C z ozirom na temperaturo in v interval ± 0.05 mg/l kar zadeva koncentracijo raztopljenega kisika.

Rezultati so skladni s hidrodinamičnimi analizami, ki so pokazale zelo skromen vpliv novih infrastruktur na splošno kroženje v Miljskem zalivu. Z drugimi besedami, rezultati potrjujejo, da nove pristaniške infrastrukture ne vplivajo znatno na obnašanje toplotnega snopa in na distribucijo raztopljenega kisika v vodnem stolpu.

Morske usedline

Je v fazi obratovanja predviden samo vpliv na kakovost morskih usedlin zaradi disperzije onesnaževal s plovil. Vendar pa tega dejavnika ni možno količinsko določiti. Večja nevarnost naključne kontaminacije, ki je posledica večjega ladijskega prometa, je po drugi strani zmanjšana s pravilnim vzdrževanjem sredstev in strogim upoštevanjem veljavnih predpisov, zato se vpliv smatra za zanemarljiv.

7.2.5. Vegetacija, flora, favna in ekosistemi

Kratkoročen scenarij gradnje

Poleg tega pa je iz analize kart izo-koncentracij, nastalih z modelno analizo za kratkoročni scenarij faze obratovanja razviden prispevek, ki ga povzročajo emisije iz ladijskega in kopenskega prometa, kot tudi povezane pristaniške dejavnosti. Za te emisije je značilno blago preseganje zakonsko predvidenih omejitev za NO_x in SO₂, predvsem v conah blizu novih pristaniških infrastruktur, medtem ko so vrednosti znotraj predpisanih meja, če se jih vrednoti za celotno širše območje. Sintetična presoja vplivov je izrazita/rahla.

Simulacije, ki so bile opravljene na akustični klimi, kažejo na nespremenjeno stanje glede na sedanjo situacijo, z izjemo povečanja okoljskega hrupa vzdolž sprejemnikov, obrnjenih na železniško progo za Opčine, zaradi večjega števila vlakovnih kompozicij. Je možno domnevati, da se v ozkem pasu vzdolž železniške proge pojavi trajno znižanje kakovosti okolja za favno, posebej ptice, zaradi spremembe zvočne klime v primerjavi s sedanjo. Pri pticah se zelo verjetno vzpostavi obnašanje prilagoditve na motnjo, ki ima reden potek, zato se velikost vpliva lahko tudi zmanjša. Vpliv je precej previdno ocenjen kot izrazito močen.

Predvidenemu povečanju prometa v srednjem obdobju (+25% v primerjavi s sedanjim številom plovil) se pridruži torej tudi povečanje nivoja hrupa v morju v bližini plovnih poti ladij, z negativnimi posledicami, ki jih je v tej fazi težko oceniti. Ker gre za Prostorski načrt, je treba bolj natančne ocene za ta poseben vpliv pridobiti s presojami vplivov v zvezi

s specifičnimi dejavnostmi. Že omenjena nizka gostota kitov v vodah Severnega Jadrana prispeva k razumni oceni, da se učinke lahko smatra za zelo omejene.

Dve vrsti kitov, ki sta v celotnem Sredozemlju v glavnem prizadeti v trkih z motornimi čolni, ladjami in trajekti, sta po dimenzijah največji, t.j. brazdasti kit in kit glavač. Nasprotno pa je za vse tri najbolj običajne vrste v severnem Jadranu, veliko pliskavko (predvsem), progastega delfina in navadnega delfina, po navajanjih bibliografije tveganje trka nizko. Če se upošteva, da je absolutno število velikih pliskavk v območju verjetno zmerno, je možno oceniti, da povečanje ladijskega prometa zaradi dejavnosti Pristanišča Trst v kratkoročnem obdobju lahko povzroči zmerno povečanje števila trkov s kiti v severnem Jadranu, tudi s smrtnim izidom.

Upošteva se, da je ladijski promet eden glavnih načinov za razširjanje tujih vrst, je popolnoma jasno, da se te problematike ne sme zanemariti glede na dejstvo, da širitev pristanišča prinaša povečanje prihodov ladij. To postane še bolj pomembno ob upoštevanju dejstva, da je Trst glavno pristanišče v severnem Jadranu za ladijski promet in skoraj 25% ladij prihaja iz vzhodnih morij Kitajske in Japonske, ki so kraji izvora pretežnega števila tujerodnih vrst (posebej makroalg). Ob tej predpostavki se scenarij možnega razširjanja tujerodnih vrst navezuje na razširitev sprejema trgovskih ladij in predvsem sprejema ladij iz območij izven Sredozemlja. Znotraj tega deleža pa je vpliv ocenjen kot omejen. Ocena izhaja iz analize pomembnosti, ki jo je možno pripisati s tem pojavom povezanim lastnostim. Možnost razširjanja tujerodnih vrst je močno povezana s pogostostjo prihodov ladij iz območij izven Sredozemlja, vendar pa je majhen pripisan pomen v bistvu posledica intenzivnosti pojava. Pojav je ocenjen kot redek in je konzervativno opredeljen z vrednostjo 1, ker sedanji dokazi kažejo, da je pojav naselitve invazivnih vrst omejen zaradi majhne ranljivosti območja.

Kar zadeva vpliv zaradi razvoja pritrjenih skupnosti na novih površinah, ki jih predstavljajo po načrtu predvideni pilotni nosilci, se takšen učinek globalno ocenjuje kot **pozitiven**. Učinek je pozitiven, saj dosega potencialno razpoložljiva površina po zaključku posegov precejšen obseg in jo tvorijo piloti, ki bodo usidrani s precejšnjo gostoto ter po dolžini krepko presegajo deset metrov.

Dolgoročen scenarij gradnje

Karte izo-koncentracije, narejene iz rezultatov modelističnih metod za dolgoročno obdobje, enako kot je že ugotovljeno za kratkoročni scenarij kažejo na delež iz emisij ladijskega in

kopnega prometa, kot tudi iz povezanih pristaniških dejavnosti, za katerega je značilno blago povišanje v tem scenariju, beležene najvišje vrednosti se povišajo. Za vrednosti so značilna lokalna preseganja zakonsko določenih mejnih vrednosti za NO_x in drobne delce PM10, četudi so vrednosti z vidika relativno obširnega področja še vedno v okviru predpisanih vrednosti. Izpostavljajo se sektorji s koncentracijami, ki presegajo zakonsko določene mejne vrednosti za SO₂, in zaradi katerih je vpliv omenjenega onesnaževala ocenjen kot izrazit/blag.

Z dolgoročnega vidika vrednosti hrupa po projektnem scenariju minimalno presegajo vrednosti iz kratkoročnega scenarija. Na podlagi ugotovitev, ki so bile predlagane za prejšnji scenarij in zaradi nedoločenega časovnega trajanja, je predmetni vpliv ocenjen kot izrazito močen. Vendar verjetnost prilagajanja divjega živalstva na hrup nakazuje na zaželeno, ne pa potrebno izvajanje omilitvenih ukrepov.

Po dolgoročnem scenariju je predvideno 135% povečanje pristankov v primerjavi s sedanjim stanjem. Če je po eni strani možno predvideti, da bo povečanje ladijskega prometa povzročilo vzporedno povečanje podvodnega hrupa, pa je po drugi strani treba predvideti tudi verjetno znižanje emisij hrupa s posameznih ladij zaradi tehnoloških izboljšav motorjev, propelerjev in gredljev. Upoštevajoč zgoraj navedeno se potencialen vpliv zaradi emisij zvočnih vibracij med fazo kratkoročnega obratovanja ocenjuje kot *pomemben/zmeren*.

Ocena možnih trkov kitov s plovili, ki plujejo v in iz Tržaškega pristanišča, kaže v scenariju dolgoročnega obratovanja negativen učinek, če se upošteva podatke iz analize kratkoročnih učinkov. Tam je predvideno zmerno povečanje števila trkov, od teh nekaj tudi usodnih, s kiti v severnem Jadranu.

V dolgoročnem scenariju se za dodatno zmanjšanje možnega vnosa tujerodnih vrst zdi temeljnega pomena, da se sprejme mednarodne protokole za omejitev tveganja, predvsem v zvezi z balastnimi vodami (protokoli "IMO *Ballast Water Management Convention*" (IMO, 2004)). Upoštevaje, da v primerjavi z drugimi pristaniškimi območji v Jadranu tržaško območje do sedaj ni pokazalo večje dovzetnosti (nizka ranljivost), pa je v dolgoročnem scenariju v vsakem primeru treba omejiti tveganje zaradi povečanja prometa, in sicer predvsem s sprejemom strogih protokolov, ki so predvideni na mednarodni ravni.

Kar zadeva razvoj pritrjenih skupnosti na novonastalih površinah, ki jih predstavljajo predvideni piloti po načrtovanih posegih, se tudi v dolgoročnem scenariju obratovanja (primarno glede površin, ki nastanejo z zabijanjem pilotov za pomol VIII), ta učinek v celoti gledano ocenjuje kot **pozitiven**.

7.2.6. Krajina

Kratkoročen scenarij gradnje

Vpliv je najbolj zaznaven z razglednih točk, ki se nahajajo na višini nad Miljsko obalo (in vsekakor z vsake dvignjene točke zaledja, na kateri je globina vidnega polja 3-4 km) in so obrnjene proti tržaški obali, medtem ko je vpliv na razglednih točkah najbližje nivoju morja najmanj zaznan, saj so pogledi že sedaj kompromitirani zaradi vidnih znakov industrijske in pristaniške dejavnosti, ki kazijo pogled na stavbe mesta Trst.

Zmerni učinki izboljšanja so zabeleženi ob pogledu na predele izza predvidenih posegov izgradnje operativne obale v Industrijskem kanalu in na območju bivše Esso. Ti posegi bodo dejansko pomenili obnovo opuščenih industrijskih območij, zato je predvidena sanacija in ponovna ureditev območja. Trenutno so ta območja zapuščena, na številnih so odloženi odpadki iz različnih postopkov ali ostanki iz zemeljskih del.

Povsem drugače je v primeru podaljšanja VII.pomola; poseg je izjemnega pomena za prostor, saj že v tej fazi prinaša bistvene spremembe v krajino zaliva. Da kljub precejšnji oddaljenosti razgledne točke od opazovanega objekta, izstopajo izjemne razsežnosti prve izvedbene faze posega.

Dolgoročen scenarij gradnje

Konfiguracija pristanišča, kakršna je predvidena v skladu z dolgoročnimi posegi, prinaša zelo pomembno vizualno motnjo v krajino. Elementi z največjim vplivom so podaljšanje VII.pomola in izgradnja VIII.pomola. Tudi v tej konfiguraciji so vplivi največji na poglede iz najbolj dvignjenih točk, ki se nahajajo v zaledju Milj in Trsta.

Tudi pogledi, ki se odpirajo na Trst z Miljske obale na nivoju morja, so v območju vpliva, saj se predvsem VIII. pomol širi v tej smeri.

Poleg tega je očiten vidni učinek zaradi povečanega ladijskega prometa v Miljskem zalivu ter zaradi večjega števila pristaniških naprav, ki ovirajo pogled na okoliško krajino.

7.2.7. Hrup

Kratkoročen scenarij gradnje

Rezultati akustičnih napovedi kažejo, da je skupen vpliv *zanemarljiv*. Scenarij kaže na skoraj nespremenjeno obremenjenost s hrupom v primerjavi s sedanjim stanjem, z izjemo povečanja okoljske hrupnosti vzdolž železniške proge za Opčine zaradi povečanega števila vlakov. V vsakem primeru pa so ravni hrupa, izračunane z računsko kodo za sprejemnike v pasu hrupne cone A, znotraj absolutne mejne vrednosti 70 dB(A).

Dolgoročen scenarij gradnje

Iz opravljenih simulacij za dolgoročen scenarij je razvidno, da je skupen vpliv, ocenjen na podlagi razlike med ravnijo hrupa, izračunano z računsko kodo na čelni strani sprejemnikov za dolgoročni scenarij ter značilnimi ravnmi hrupa v sedanjem stanju, *zanemarljiv* za vse stanovanjske sprejemnike, ki so neposredno obrnjeni na pristaniško območje, medtem ko je skupen vpliv zelo pomemben za sprejemnike, ki so obrnjeni na železniško progo za Opčine. Za zadnje imenovane sprejemnike, nameščene v akustičnem pasu A, raven hrupa precej presega absolutno mejno vrednost 70 dB(A).

7.2.8. Socialno-ekonomski vidiki

Uprava Pristanišča Trst si že dalj časa prizadeva za izvedbo strateškega načrta, s pomočjo katerega bi se pristaniška struktura učinkovito umestila na trg in bi volumne prometa povečala z uravnoteženjem in porazdelitvijo le-teh.

Upoštevajoč odstotke rezervne prometne zmogljivosti Tržaškega pristanišča je mogoče predvideti, da bo en del pristaniških struktur v bližnji prihodnosti kmalu dosegel stopnjo obremenjenosti. Že zdaj je zato potrebno načrtovati in realizirati infrastrukture, ki bi zagotavljale razvoj pretokov.

V ta kontekst se vključi strategija Prostorskega načrta; v njem predvideni posegi bodo namreč imeli posredne in neposredne pomembne družbeno-ekonomske posledice, ki jih je nujno potrebno tehtno oceniti.

Kratkoročen scenarij gradnje

Zaposlitev

V kratkoročnem scenariju bodo izvedeni posegi v fazi obratovanja ustvarili dodatna delovna mesta neposredno za 733 oseb in posredno za približno 756 oseb, skupno 1.489 zaposlenih. Najbolj pomemben vpliv prinašajo v tem smislu VII. pomol in ro-ro terminal Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinaša Pomol bersaljerjev.

Dodana vrednost

Občuten je vpliv v smislu neposredno s posegom ustvarjene dodane vrednosti, če se upošteva zgolj podjetja, ki v pristanišču opravljajo logistične dejavnosti, saj dejansko niso bili ovrednoteni multiplikacijski učinki dohodka v drugih povezanih sektorjih.

V celoti prinašajo posegi kratkoročnega obdobja vpliv na dodano vrednost v višini približno 52 milijonov evrov/leto, če se kot referenčno leto upošteva leto 2020 (leto povrnitve investicije), kar ustreza približno 16 centom za vsak investiran evro.

Najbolj pomemben vpliv prinašajo VI. pomol, VII. pomol in ro-ro terminal Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinaša Pomol bersaljerjev.

Zunanje koristi

Pozitivni so tudi ekonomski učinki, povezani z zmanjšanjem zunanjih negativnih posledic zaradi cestnega prevoza. Ti učinki izhajajo iz večjega deleža železniškega prometa za kopenski prevoz morskih tovorov. Za ta kazalnik je zato pomemben železniški delež kontejnerskega prometa razsutih tovorov in generalnih tovorov.

V celoti imajo kratkoročni posegi na kazalnik "zunanjih koristi" vpliv, opredeljen s približno 26 milijoni evrov/leto, če se kot referenčno leto upošteva leto 2020 (leto povrnitve investicije), kar ustreza približno 8 centom za vsak investiran evro. Najbolj pomemben vpliv prinašajo posegi v zvezi z VI. pomolom in VII. pomolom, zunanje koristi iz posegov v zvezi z ro-ro terminalom Oreh in Industrijskim kanalom so zmerne, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinašajo posegi na Pomolu bersaljerjev.

Dolgoročen scenarij gradnje

Zaposlitev

V dolgoročnem scenariju predvideni posegi prinašajo neposredno zaposlitev za 2.827 oseb ter posredno zaposlitev za približno 2.759 oseb, kar skupno predstavlja 5.586 zaposlitev.

Vse nove infrastrukture v pristanišču, z izjemo Pomola bersaljerjev in Storitvenega centra, imajo precej velik vpliv na zaposlitvene možnosti v fazi obratovanja, zato se v celoti ta vpliv opredeli kot izrazito pomemben.

Dodana vrednost

Vpliv na dodano vrednost je možno v dolgoročnem scenariju opredeliti na približno 193 milijonov evrov/letno, če se kot referenčno leto upošteva leto 2040 (leto povrnitve investicije), kar ustreza približno 12 centov na vsak investiran evro.

Poseg, ki prinaša največji vpliv, je VIII.pomol, medtem ko preostali posegi v primerjavi s tem prinašajo manj pomemben, ali celo zanemarljiv vpliv. Vendar pa je vpliv VIII. pomola tako izrazit, da je skupna ocena, da gre za zelo pomemben vpliv na dodano vrednost.

Zunanje koristi

V dolgoročnem scenariju je zunanjih koristi, ki jih ustvarijo načrtovani posegi, skupno za približno 99 milijonov evrov/letno, če se kot referenčno leto upošteva leto 2040 (leto povrnitve investicije), kar ustreza približno 6 centom za vsak investiran evro.

Vpliv VII. in VIII. pomola je očiten, medtem ko je zunanja korist, ki jo prinaša VI. pomol, zmerna. Vplivi ro-ro terminala Oreh, Pomola bersaljerjev in Storitvenega centra so v celoti zanemarljivi.

7.2.9. Promet in prometne infrastrukture

Kratkoročen scenarij gradnje

Vplivi izvedbe kratkoročnih posegov izhajajo iz pretovora blaga v tem scenariju. Na podlagi teh podatkov je bil izračunan pretok v številu enakovrednih vozil v eni smeri ob konici, kateremu je bil prištet še urbani promet. Promet, povezan z obratovanjem v kratkoročnem obdobju, ne spremeni stopnje obremenjenosti analiziranega cestnega omrežja, zato se skupen vpliv smatra za zanemarljivega.

Vpliv na železniško omrežje zaradi prisotnosti posegov iz kratkoročne faze je bil ocenjen za interno pristaniško omrežje in za zunanje linije. V tej fazi je predviden promet približno 20 parov vlakov na dan, kar predstavlja situacijo polne obremenjenosti internega pristaniškega omrežja

Glede same eksterne linije (postaja Trieste Centrale – Tržič/Monfalcone), se smatra pri prometu s približno 40 vlaki/dan in upošteva visok pretok potniških vlakov ter majhno število razpoložljivih vlakovnih poti, da proga nima rezervnih zmogljivosti. Na podlagi zgornjih premislekov se intenzivnost vpliva, ki ga ima pretovor pristaniškega blaga v fazi obratovanja v kratkoročnem scenariju, smatra “izrazito pomemben”.

Dolgoročen scenarij gradnje

Potencialni vplivi zaradi izvedbe posegov v dolgoročnem obdobju izhajajo iz premikov blaga v dolgoročni konfiguraciji. Tako kot je bilo izračunano pri kratkoročnem scenariju, je tudi tu izračun upošteval pretok vozil med prometno končnico, ki se mu je nato prištela še urbana komponenta. Najbolj izrazit učinek obremenitve notranjega in zunanjega cestnega omrežja je omejen na Tržaško hitrocestno povezavo od priključka Lakotiče-Rabujez in od odcepa v Bazovici, kjer je opaziti občutno povečanje števila vozil. Skupen učinek se smatra za zmerno pomembnega, vendar pa ne nastopijo kritične situacije.

Z namenom odprave kritičnih točk železniške linije znotraj pristanišča je v Načrtu predvideno, da se poleg obstoječih postaj zgradi na območju Logistične platforme (na kopnem) novo železniško postajo, ki bo pretežno služila potrebam VIII. pomola. Ta bo omogočila razbremenitev železniškega prometa, ki ga povzročijo dolgoročne infrastrukture, saj bi v nasprotnem primeru nastalo podobno stanje kot je opisano za fazo kratkoročnega obratovanja, ko bo dosežena stopnja obremenjenosti.

Prisotnost prometne osi “peti koridor” (železniška in cestna) bo zagotovila ustrezen pretok železniškega prometa po zunanjih linijah. Celovit vpliv ukrepov na železniško komponento se torej smatra kot zmerno izrazit.

8. ČEZMEJNI VPLIVI

Presoja čezmejnih učinkov novega Prostorskega načrta pristanišča v Trstu na Slovenijo, posebej na Luko Koper, je zajeta v splošni metodologiji ocene vplivov in upošteva čezmejni značaj vplivov s faktorjem razsežnosti vpliva tipa E4 (nacionalna/čezmejna razsežnost).

Iz analize posameznih okoljskih sestavin niso razvidne posebno kritične točke, z izjemo sestavine vegetacija, flora, favna, ekosistemi - obalno morsko okolje, z vidika motenja morskih vrst in nevarnosti trka s kiti. Ker so ti učinki tesno povezani s povečanjem ladijskega prometa, so potencialno kritične točke bolj pomembne v dolgoročnem scenariju.

9. OMILITVENI IN IZRAVNALNI UKREPI

Omilitveni in izravnalni ukrepi so predvideni za "preprečitev, omejevanje in čim bolj celovito kompenzacijo morebitnih negativnih vplivov na okolje, ki bi izhajali iz izvedbe Načrta.

V okviru postopka ovrednotenja posameznih komponent so bili že določeni nekateri omilitveni ukrepi, potrebni za to, da bi bile posledice učinkov nekaterih načrtovanih aktivnosti zanemarljive.

Tem ukrepom so bili v nadaljevanju prostovoljno dodani drugi, ki so preventivne narave; onkraj omilitvenih ukrepov, ki so določeni v Zakonu, je bil tako iz previdnosti sprejet niz ukrepov, ki bo veljal tudi v situacijah, za katere so analize pokazale, da ne vsebujejo tveganj za okolje. Gre za ustaljene prakse v okviru opravljanja aktivnosti, ki so enake tistim za izvajanje načrtovanih aktivnosti.

Ti ukrepi so povzeti v spodnji preglednici, kjer so razdeljeni po fazah in okoljskih komponentah.

PREGLEDNICA 9-1 – OMILITVENI UKREPI

Okolje	Omilitveni ukrep	Opis
Ozračje	Tehnični/logistični ukrepi	<ul style="list-style-type: none"> - Omejitev hitrosti vozil (maks. 20 km/h); - tlakovanje poti gradbišča; - močenje poti gradbišča; - močenje in pokritje prepeljanega materiala s plahtami; - zaščita kupov pred vetrom s pomočjo fizičnih pregrad (protiprašne mreže, new-jersey pregrade, plošče); - pripravljene bodo mobilne postaje za pranje koles.
Vodno okolje - Obalne morske vode	Zaščitne plavajoče pregrade	Namestitvev pregrad proti motnosti vode, s čimer se zajezi območje poglobljanja/del (zabijanje pilotov, postavljanje grebenov in valolomov) in onemogoči razširitev suspendiranih trdnih snovi navzven.
	Vpojne pregrade	Zadrževalni sistemi iz plavajočih materialov in certificiranih vpojnikov za zaježitev morebitnih suspendiranih ogljikovodikov, ki bi se širili pri poglobljanju dna, zabijanju pilotov in postavljanju grebenov ter valolomov.
	Organizacija poglobljanja	Regulacija zaporedja območij posegov,

Okolje	Omilitveni ukrep	Opis
	dna	delovnega časa in pogostosti poglobljanja dna ter drugih del, da se izogne interferencam s kopalno sezono.
Vegetacija, flora, favna in ekosistemi - Obalno morsko okolje	Inertizacija balastnih voda	Sprejetje protokolov, o katerih v "IMO Ballast Water Management Convention" (IMO, 2004), v katerih je predvideno oblikovanje načrtov za ravnanje z vodami in njihovo inertizacijo, za preprečevanje morebitnega širjenja organizmov preko balastnih vod.
	Splošni previdnostni ukrepi	Omejiti gradbena dela z morja in jih opraviti na kopnem, kjer so manjši okoljski vplivi. Na morju omejiti aktivnosti pontonov in drugih plovil na območju, kjer so prisotna travišča <i>Cymodocea nodosa</i> , zlasti na območjih z nizko globino. Na morju določiti za plovila posebne dostopne koridorje, kjer ni travišč. Uporaba sistemov za zadrževanje motnih voda in vodni bager tipa "Ecograb" ter omejitve uporabe vrtal za sidranje pontonov.
	Pomoč pri navigaciji	Opredelitev preferenčnih rut za približevanje pristanišču, zmanjševanje hitrosti, prisotnost strokovnjakov na krovih ladij na odsekih večjega tveganja. Opozoriti je potrebno na to, da je bila pred kratkim izdelana in v severozahodnem delu Tirenskega morja implementirana naprava, ki se imenuje REPCET (REal time Plotting of CETaceans) in omogoča takojšnje obveščanje posadke glede prisotnosti drugih kitov in delfinov, ki so jih opazila druga plovila.
Pokrajina	Vegetacijske pregrade	Integracija obstoječih zelenih površin z novimi zelenimi površinami na nekaterih območjih na meji med pristojnostjo uprave pristanišča in pristojnostjo občine Trst.
Hrup	Zvočne pregrade	Zvočna izolacija zvoka, ki ga proizvaja železniški promet. Izbira tipske rešitve, ki se najbolje integrira z okoljem in z arhitekturnimi značilnostmi območja.

10. DEJAVNOSTI SPREMLJANJA STANJA V OKOLJU

Pričujoči dokument predstavlja dopolnjeni nadzorni načrt PVO-SOP posodobitve Prostorskega načrta pristanišča Trst iz leta 2014, pripravljen na podlagi sledeče zahteve po vključitvi študije za celovito presojo vplivov na okolje načrta, ki jo je predložilo Ministrstvo za okolje ter varstvo naravnih virov in morja z dopisom št. DVA-2014-0010057 z dne 09.04.2014, v okviru integriranega postopka PVO-SOP, o katerem je govora v 3.-ter odstavku 6. člena Zakonodajne uredbe št. 152/2006 ter zaporednih sprememb in dopolnil.

Pričujoči nadzorni načrt sledi predpisu št. 61 zgoraj omenjene zahteve za dopolnitev, na osnovi katerega morajo smernice za pripravo okoljskega nadzornega načrta v okviru dopolnjene okoljske študije iz 28. člena zakonodajne uredbe 152/2006 ter zaporednih sprememb in dopolnil (nadzor PVO) biti združene z predpisi 18. člena, 1. odstavka zakonodajne uredbe 152/2006 (nadzor SOP).

Iz tega izhodišča se je dejavnost monitoringa razčlenilo na dve makro-področji:

1. *Monitoring konteksta*, ki bo spremljal spremembe v stanju okolja tekom izvajanja Posodobitve 2014 PNP;
2. *Monitoring PNP*, ki bo spremljal izvajanja načrta skozi čas.

V opisu načrtovane aktivnosti monitoringa, ki sledi, so razločene posamezne okoljske komponente in znotraj vsake so razločeni posamezni indikatorji; pri tem je ohranjen kriterij, s katerim so bile prikazane okoljske značilnosti aktualnega stanja, in kriterij, s katerim je bilo izvedeno ovrednotenje učinkov, ki jih povzročajo načrtovane aktivnosti.

Ozračje

Kritične točke, vezane na komponento ozračja, izvirajo iz neposrednih emisij žveplovega dioksida (SO_2), dušikovih oksidov (NO_x), finega praha (PM_{10}), itd.; cilj nadzornih dejavnosti je obvladovati, preko inštalacij manjših central, emisije onesnaževal iz novih virov, da bi preprečili neskladja ter dovoljevali predvideni razvoj v okoljskem kontekstu načrta med fazo realizacije projektov ter fazo obratovanja ("post operam").

Načrt za monitoring kvalitete zraka predvideva 5 faz monitoringa, ki so skladne s predvidenimi fazami v načrtu, ter začetno primerjalno fazo, ki je navedena v preglednici.

FAZA	TRAJANJE	ZAČETEK
Monitoring Ante Operam	1 leto	1 leto pred začetkom del
Kratkoročni monitoring gradbišča	Celotno trajanje gradbišča	Z začetkom dejavnosti gradbišča
Kratkoročni monitoring izvajanja	2 leti	6 mesecev po zaključku del
Dolgoročni monitoring gradbišča	Celotno trajanje gradbišča	Z začetkom dejavnosti gradbišča
Dolgoročni monitoring izvajanja	2 leti	6 mesecev po zaključku del

Predvidena je integracija s pomembno mrežo za monitoring, ki je prisotna na tržaškem območju in bo dopolnjena z dodatnimi merilnimi točkami, da se ohrani pod nadzorom kritične točke, ki so se pokazale v simulacijah (Sv. Rok/S. Rocco in območje severovzhodno od industrijskega kanala).

Trajanje in pogostost merilnih kampanj bosta omogočala ustrezen nadzor pri razvoju in izvedbi gradbenega dela s preverjanjem skladnosti s pričakovanimi rezultati na podlagi ŠCPVO.

Posebna pozornost bo usmerjena v fazo ante-operam, pri kateri bo veliko prostora, kot je dokumentirano v Načrtu za monitoring okolja, namenjenega validaciji modela. Predvidene so dodatne merilne točke za diagnostične namene in morebitne tehnike z vzorčenjem sledilnih snovi na sprejemnikih. Namen je potrditi vrsto vpliva, ki bi ga določene omilitvene tehnike, pri katerih simulacije niso dale pozitivnih rezultatov, lahko imele (elektrifikacija bankin).

Komponenta vodno okolje - podzemne vode

Da bi lahko držali pod kontrolo vplive gradbiščnih dejavnosti, ki vključujejo realizacijo temeljnih struktur na območju z visokim nivojem podtalnice je potrebno izvesti nadzor nivoja vode preko piezometričnega omrežja ter statike objektov, ki se nahajajo v bližini del, da lahko opazimo morebitne premike objektov (merilci nagiba, ipd.)

Komponenta vodno okolje - obalne morske vode

Morski sedimenti

Izvedba ukrepov, ki jih predvideva Prostorski načrt je pogojena s sanacijo dna, ki bo predmet gradbenih del. Ocene prostornin izkopanega blata iz okoljske študije so bile izračunane na osnovi karakterizacijskih podatkov, ki so do sedaj bili na voljo, posebej karakterizacijskega načrta SIN Trst, ki ga je odobrila odločilna Prostorska konferenca dne 6. avgusta 2012. Pričujoči načrt se bo omejeval na oceno kvalitete sedimentov na osnovi merilne mreže 450x450 m, ne bo pa nudil podrobnih informacij o količini onesnaženja ter prostorski razporeditvi, torej o količinah, ki potrebujejo sanacijo.

Točna količina izkopanega blata bo lahko znana samo po opravljeni natančni karakterizaciji del po predpisih člena 5bis zakona 84/94, ministrske uredbe dne 7. november 2008 ter ministrske uredbe dne 4. avgusta 2010, ki bo izvedena v prihodnjih fazah projekta.

Upoštevajoč rezultate procesa ocenitve vplivov, torej, težavnost določitve prehajanja onesnaževal iz trdnega v tekoče, torej pri izkopu, bo v zgoraj omenjenih karakterizacijskih dejavnostih izveden Dredging Elutriate Test (DRET).

Test, navadno izveden v okviru bioloških raziskav morskega dna, je zelo uporaben pri ocenjevanju razširjanja onesnaževal med postopki izkopa dna. Postopek testiranja omogoča elutriacijo s procesom razredčenja enakih delov sedimenta in sintetične (ali prave) morske vode, onesnažene v razmerju 1:4 (suha teža/prostornina vode), agitacije ter prevzemom plavajočega sloja (ICRAM, 2001), tako da pridemo do končnih rezultatov vrednosti onesnaževal, raztopljenih v vodi (mg/l).

Obalne morske vode

Med realizacijo ukrepov načrta, ki vključujejo premikanje sedimentov (kopanje, nastavitev pilotov), bodo izvedene kontrole turbidnosti ter kvalitete morske vode, z namenom, da se nadzoruje vpliv poteka del na kopalna območja, občutljiva območja (npr. območja pomembnega rastlinstva ali živalstva), ter kontrole biotskega sektorja.

Nadzorovanje bo moralo biti izvedeno dovolj zgodaj, pred pričetkom del, da lahko nemoteno karakterizira stanje "ante operam". Potekalo bo tudi po koncu del, "post operam", dovolj dolgo, da bo zagotovljena presoja vplivov na biotski sektor ter do ponovne vzpostavitve prvotnih kemično-fizikalnih lastnosti, ali dokler ne bo situacija stabilna.

Sistem nadzora turbidnosti bo vključeval premične in nepremične postaje, opremljene s turbidimetri ter multiparametričnimi sondami (globina, temperatura, morebitni redoks, pH, slanost, raztopljeni kisik, lebdeči trdni delci (FTU) ter klorofil).

V fazi obratovanja izvirajo vplivi na kvaliteto obalnih morskih voda predvsem iz morskega prometa, tako kratkoročno, kot dolgoročno. Z namenom dopolnitve raziskave trenutnega stanja ter predvidevanjem potencialne spremembe v naravnem kontekstu, zaradi povečanega morskega prometa, se smatra za nujno nadzorovanje kemijskega in ekološkega stanja vode v miljskem zalivu, da je omogočeno takojšnje ukrepanje, če pride do neskladnosti. Nadzorne dejavnosti se bodo pričele v fazi "ante operam" ter se bodo nadaljevale med deli ter "post operam", da bo omogočena potrditev predvidenih vplivov iz okoljske študije.

Nadzorni načrt bo moral biti validiran in sprejeti od ARPA-Furlanija-julijska krajina, posebej kar zadeva razširitev raziskovalnega območja, ki bo moralo vključevati tarče (kopalne vode, itd.) ter bioindikatorje, primerne za analizo (bentonske združbe, ipd.) Rezultati, ki bodo pridobljeni preko raznih raziskav, bodo morali biti postavljeni v korelacijo z rezultati hidrodinamičnih ocen, predvsem za definiranje potencialnega deleža onesnaženja, ki bi lahko migriral iz pristaniškega območja proti zunanosti tržaškega zaliva.

Kopensko okolje-rastlinstvo, flora, favna in ekosistemi

Fragmentacija/degradiranje habitatov v okoljskem interesu.

Nadzor zemeljskih habitatov bo usmerjen na rastlinsko komponento z namenom, da ugotovi potrebi po teritorialnem okvir, ki ga je lahko brati in v okviru katerega je lahko nadzorovati vegetacijsko dinamiko in morebitne spremembe v njeni strukturi in sestavi, predvsem vzdolž prometnih povezav. Ob teh bodo vzpostavljene ti. "buffer zones" širine, ki bo ustrezala predvidenemu prometnemu pretoku.

Živali Stopnja vznemirjanja živalskih vrst, ki so pomembne za okolje

Opazovalne dejavnosti se bodo odvijale v prihodnjih projektnih fazah, med izvajanjem ukrepov načrta, in bodo preučevale netopirje ter avifavno.

Kar se tiče netopirjev, kot so pokazale številne presoje, bo potrebno identificirati spalna območja ("roost") ali reproduktivne kolonije znotraj stavb, ki so vključene v načrt, ali lokacij, ki se nahajajo v bližini projektov načrta glede na hrup, ki ga bodo ti projekti proizvajali. Tako bodo izvedene bioakustične raziskave s poslušanjem, z namenom, da se definira trenutno stanje ("ante operam") ter med deli samimi in v fazi obratovanja ("post operam").

Avifavna, po drugi strani, po kontrolirana na območju tržaškega zaliva, ki bo razdeljeno na merilno mrežo širine 1x1 km. Na tem območju bodo definirane transekcije dolžine med 5 in 20 km, vsaj 1 km oddaljene ena od druge. Vsaka izmed teh transekcij bo prečkana podnevi, z vetrom jakosti štirih ali manj vozlov in plovilom, dolgim vsaj 10 m.

Morsko-obalno okolje-rastlinstvo, flora, favna in ekosistemi

Razširjenost/biomasa bentoške združbe in makrofitskih alg

Nadzor se bo ukvarjal z makrofitskimi algami, za katere obstaja precej slabo znanje o njihovi lokalni razporeditvi.

Razporeditvena območja kritja z morskimi fanerogami, ki se nahajajo vzdolž miljske obale bodo torej morali biti mapirani pred deli (ante operam) ter še enkrat po koncu samih del. Med daljšim časovnega poteka, med katerim bodo potekala gradbena dela, se bodo odvijale vmesne kampanje. Kontrole v fazi po koncu del (post operam) bodo morale pokrivati eno celo rastno sezono, takoj po koncu del.

Razširjenost/biomasa skupine fouling

Kar zadeva organizme, ki se biološko obraščajo, bodo morale nadzorne dejavnosti pogledati na fitobentonske in zoobentonske združbe, ki tvorijo skupino fouling, ki se je razširila po novih površinah betonskih drogov novih terminalov.

Ti organizmi bodo kontrolirani "ante operam", pred pričetkom del, med deli samimi ter v fazi obratovanja, "post operam", da bi se ugotovilo morebitne premike ali stresa zaradi premika in posledičnega spusta finega materiala, ki ga bo prinašala voda.

V primeru fitobentoških in zoobentoških združb na naravni podlagi bodo raziskave potekale, z metodami fotografiranja in potopnega vzorčenja, tako v bližini miljske obale, kot tistega dela obale, ki se od Trsta premika proti morskemu naravnemu rezervatu Miramare.

Hrup

Stopnja akustične kakovosti

Čeprav pričujoča ocena akustičnega vpliva izključuje pojave deterioracije zvočne klime z

ozirom na stanovanjske receptorje, se vseeno smatra kot nujno, da se vzpostavi sistem, ki bo reguliral hrup, med fazo potekov del ter po koncu del, "post operam".

Načrt za monitoring zvoka predstavlja temelj načrtovane aktivnosti in njen nadzor v realnem času; Načrt je bil zasnovan s sprejetjem celostnega sistema za monitoring zvoka SIRMA, ki zagotavlja spoštovanje meroslovnih načel, prožnost načrtovanih aktivnosti, učinkovitost v smislu dejanskega zaznavanja prekoračitev in hitrost pri reševanju izrednih razmer. Vključuje postopke izvedbe meritev, validacije podatkov, prožnosti, poročanja izvršilnim načrtovalcem gradbišč in nadzornim organom, identifikacijo, vodenje in reševanje izrednih razmer ter določitev tehničnega delegata, ki neposredno odgovarja odgovorni osebo, in njegovih nalog.

V Načrtu za monitoring zvoka so določene tudi postaje, čas meritev, opisni akustični parametri ter sočasnost izvedbe meritev z uporabo celostnega sistema za monitoring zvoka; v njem je predlagana tudi posebna oblika za kartice za vizualizacijo in vračanje podatkov preko spleta.

11. SKLEPNE UGOTOVITVE

11.1. Strateški referenčni okvir

Strateški referenčni okvir je predvidel izvedbo analiz notranje in zunanje skladnosti.

Analiza notranje skladnosti, ki je bila opravljena (cilji – cilji in cilji – ukrepi), je potrdila medsebojno skladnost med cilji Posodobitve Prostorskega načrta Pristanišča Trst za leto 2014 ter skladnost ciljev z ukrepi, predvidenimi po Prostorskem načrtu.

Analiza zunanje skladnosti, tako z vertikalnega kot s horizontalnega vidika, je potrdila, da dejansko obstaja skladnost, z vidika ciljev okoljske trajnosti, med Posodobitvami Prostorskega načrta Pristanišča Trst za leto 2014 ter veljavnimi teritorialnimi in urbanističnimi prostorskimi akti, kakor tudi akti, ki so v fazi odobritve.

11.2. Projektni referenčni okvir

Kot je navedeno v uvodu, je razvoj Pristanišča Trst v Posodobitvi 2014 Prostorskega načrta predviden v treh glavnih smereh:

1. Obnovitev povezav pristanišče-mesto v delih pristaniškega območja, ki ležijo v bližini starega mestnega jedra Trsta in v bližini urbanega obalnega pasu Milj. Takšne dele se ponovno nameni urbani uporabi ali pristaniškim funkcijam, ki so združljive z urbani (zgodovinsko pristanišče);
2. Reorganizacija in razvoj trgovskega in industrijskega pristanišča (operativno pristanišče) s prilagoditvijo obstoječih objektov na morju in v zaledju novim zahtevam morskega prometa (pomol Bersaglieri, pomol V in VI, pomol VII, Platforma severno od pomola VII, ureditev v območju ladjedelnice Sv.Marka, Industrijski kanal), s prekvalifikacijo opuščeni in/ali premalo izkoriščeni območij na kopnem (območje bivše Esso) in izgradnjo novih objektov na morju z namenom privabljanja novih prometnih tokov (pomol VIII in Ro-Ro terminal Oreh);
3. Varstvo morskega in kopenskega okolja z vidika različnih sestavin: ozračje, tla in podtalje, vodno okolje – celinske vode, vodno okolje – obalne morske vode, vegetacija, flora, favna in ekosistemi, krajina, hrup, družbeno-ekonomski vidiki, promet in prevozne infrastrukture, odpadki.

Že opravljena preverba urbanistične usklajenosti ni pokazala na kritične situacije. Ravno nasprotno, razvoj Pristanišča Trst, kakršen je predviden s Posodobitvijo 2014 Prostorskega

načrta pristanišča, je povsem skladen s scenariji razvoja deželnega in lokalnega prostora, kakršne podpirajo pristojne institucije, ki Pristanišču Trst priznavajo vlogo severnojadranskega vozlišča za trgovski promet s srednjo – vzhodno Evropo. V tem kontekstu dobiva kontejnerski in Ro-Ro promet še dodatno težo.

11.3. Okoljski referenčni okvir

Študija vseh komponent, na katere ima preobrazba pristanišča vpliv, izvedena kot karakterizacija sedanjega stanja (pred posegi), je pokazala na naslednje kritične točke:

- antropogeni vpliv na obalni liniji povečuje okoljsko občutljivost habitatov z vegetacijo in favno, zaradi katerih ti habitati sodijo med območja posebnega okoljskega pomena;
- stanje onesnaženosti morskega dna v pristaniškem zalivu in na zemljiščih, ki sodijo v pristaniško okolje in se nahajajo znotraj Območja nacionalnega pomena (ONP) v Trstu, kakor je določeno z Odlokom Ministrstva za okolje in za varstvo ozemlja in morja z dne 24. februarja 2003;
- majhna hidrodinamična živahnost, tako v smislu časa izmenjave vodne mase kot v smislu hitrosti tokov, značilna za celoten pristaniški zaliv in najbližje cone;
- prisotnost kritičnih elementov, ki jih je možno povezati z konurbacijo mesta Trst in industrijskim značajem pristanišča. Ti elementi motijo enovitost krajine in ustvarjajo nasprotja med zaznavnimi dejavniki v škodo splošne vizualne kakovosti;
- koncentracije dušikovih oksidov (NO_2) so tik pod zakonsko mejno vrednostjo, koncentracije drobnega prahu (PM_{10}) so prisotne v raznih urbanih območjih. Ugotovljena so bila številna preseganja zakonskih mejnih vrednosti (po ministrskem odloku št. 155/10) koncentracij NO_2 v smislu letnih povprečij v severo-osrednjem predelu Trsta (ulica Tor Bandena) in pogosta preseganja mejne dnevne povprečne vrednosti koncentracij PM_{10} vzdolž obale;
- ravni hrupnosti v urbanem okolju, pretežno zaradi mestnega prometa motornih vozil.

Postopek presoje vplivov je privedel do zaključne ugotovitve, da izvedba načrtovanih posegov, tako v kratkoročnem kot v dolgoročnem scenariju, ne povzroča negativnih okoljskih vplivov, ki bi presegali zmerno- manj pomembno raven, kot je razvidno iz spodaj prikazane preglednice povzetka vplivov v fazi gradnje.

PREGLEDNICA 11-1 - POVZETEK VPLIVOV V FAZI GRADNJE

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
Ozračje	Kakovost zraka/NO ₂ urno povprečje	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> , oz. ugotavlja se rahlo poslabšanje stanja pred posegi, njegovo trajanje je časovno omejeno. Osrednji del pristanišča od Pomola bersaljerjev do V., VI. in VII. pomola je pod največjim pritiskom.	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> in v splošnem manjši od vpliva kratkoročnih gradbenih del. Po eni strani je obremenitev zaradi kopenskega prometa manj izrazita v osrednjem območju pristanišča, po drugi strani pa so najvišje absolutne vrednosti izmerjene na morju v sredini zaliva.
	Kakovost zraka/NO ₂ letno povprečje	Vpliv se lahko oceni kot <i>manj pomemben</i> zato, ker se poleg pripomb o urnih povprečjih ugotavljajo manjša priložnostna preseganja na območjih v bližini gradbišč.	Vpliv se lahko oceni kot <i>manj pomemben</i> , saj veljajo enaki razmisleki kot tisti za kratkoročni scenarij.
	Kakovost zraka/PM ₁₀ dnevno povprečje	Vpliv je uvrščen kot <i>zmerno pomemben</i> . Gradbišče ustvarja visoke koncentracije drobnega prahu v pristaniškem območju; območje preseganja zakonskih mejnih vrednosti je precej širše in dolgotrajno kot v sedanji situaciji z izrazitimi povišanji pri raznih občutljivih sprejemnikih. Maksimalne vrednosti se beležijo v sredini zaliva. Iz primerjave letnih povprečij izhaja, da so te epizode povezane izključno s kratkoročnimi pojavi.	Vpliv je razvrščen kot <i>zmerno pomemben</i> . Stanje je enako stanju kratkoročne gradnje z rahlo višjimi povečanji.
	Kakovost zraka/PM ₁₀ letno povprečje	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> . Z razliko od zabeleženih kratkoročnih povprečnih vrednosti so povišanja dolgoročnih povprečij občutno bolj omejene, najvišje vrednosti se nahajajo na območjih gradbišč.	Vpliv je uvrščen kot <i>zanemarljiv</i> , stanje je enako stanju kratkoročnega scenarija z rahlo višjimi povečanji.
	Kakovost zraka/SO ₂ urno povprečje	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> . Odstopanja od koncentracij v scenariju pred posegi so praktično precej nizka na občutljivih sprejemnikih; najvišje absolutne vrednosti se beležijo na morju v sredini zaliva in vzdolž plovni poti. Ocenjene vrednosti so krepko pod zakonskimi mejnimi	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> . Odstopanja od koncentracij v scenariju pred posegi so v poprečju veliko višja od tistih v kratkoročnem scenariju. Le-te nihajo, saj v številnih con se beležijo znižanja, v drugih pa izrazita povišanja. Vendar so ocenjene vrednosti

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
		vrednostmi.	krepro pod zakonskimi mejnimi vrednostmi.
	Kakovost zraka/SO ₂ dnevno povprečje	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> . Odstopanja od koncentracij v scenariju pred posegi so nizka tudi v smislu dnevnih povprečij; najvišje absolutne vrednosti se beležijo na morju v sredini zaliva, vendar so krepro pod zakonskimi mejnimi vrednostmi.	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> , ugotavlja se enako stanje kot tistega v kratkoročnem scenariju z nižjimi odstopanji od dnevnih koncentracij v primerjavi z urnimi povprečji.
Tla in podtalje	Onesnaženje tal	Možne epizode nezgodnega onesnaženja tal (občasno iztekanje olja, maziv in toksičnih snovi iz naprav in skladišnih območij). Količine so običajno minimalne ob ustreznem načrtu za obvladovanje izrednih dogodkov. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Učinek izboljšanja v primerjavi s sedanjim stanjem, ker izvedba posegov pomeni tudi sanacijo tal do mejnih vrednosti za industrijsko/trgovsko namembnost zemljišča. Vpliv je zelo pomemben.
	Upravljanje izkopnega materiala/ % ponovne uporabe	Dejavnosti izkopa niso predvidene. <i>Ni vpliva</i> .	Ocenjeno je, da bo od skupnega volumna izkopnega materiala možno ponovno uporabiti približno 25 % materiala. Posledično je skupni vpliv pozitiven, manj pomemben
Vodno okolje – celinske vode	Kakovost podzemnih voda	Niso predvidene gradbene faze, ki bi vplivale na podzemne vode. Vpliv se smatra za <i>ničnega</i> .	Dejavnosti odvoda vode zaradi izvedbe temeljenja (stebri viadukta in predor) v nasičeni coni bodo zagotovo prispevale k izboljšanju sedanjega stanja kakovosti ter obenem pospešile proces zmanjšanja onesnaženosti podtalnice. Skupno je vpliv ocenjen kot pozitiven, manj pomemben.
	Piezometrični nivo	Niso predvidene gradbene faze, ki bi vplivale na podzemne vode. Vpliv se smatra za <i>ničnega</i> .	V času dejavnosti izkopa v fazi gradnje (cestna povezava z VIII. pomolom) je potrebno uvesti sistem nadzovanja nevtralnih tlakov in statike objektov v bližini gradbišča. Ocenjeno je, da bodo vplivi na lokalne piezometrične aspekte <i>zanemarljivi</i> .

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
Vodno okolje – obalne morske vode	Obalna hidrodinamika/motnost	Razvidna je omejena širitev suspendiranega materiala, ki se posede v roku nekaj ur v bližini proizvodnega območja, oziroma na razdaljah, ki ne presegajo nekaj sto metrov. Pomembnost vpliva na zaščitena območja in kopalna območja se smatra za <i>zanemarljivo</i> .	Razvidna je omejena širitev suspendiranega materiala, ki se posede v roku nekaj ur v bližini proizvodnega območja, oziroma na razdaljah, ki ne presegajo nekaj sto metrov. Pomembnost vpliva na zaščitena območja in kopalna območja se smatra za <i>zanemarljivo</i> .
	Okoljsko stanje kakovosti voda	Povečanje motnosti in potencialni prehod onesnaževal iz trdne faze v tekočo fazo predstavljata najpomembnejša potencialna vpliva tako na biotsko komponento (bioakumulacija) - kot tudi na abiotsko komponento. Poglobljanje dna bo izvedeno s pomočjo izkopne žlice "Ecograb", ki omogoča, da se ob vsaki uporabi zajame 80% usedlin in samo 20% vode. Skupno je vpliv ocenjen kot <i>manj pomemben</i> .	Povečanje motnosti in potencialni prehod onesnaževal iz trdne faze v tekočo fazo predstavljata najpomembnejša potencialna vpliva tako na biotsko komponento (bioakumulacija) - kot tudi na abiotsko komponento. Poglobljanje dna bo izvedeno s pomočjo izkopne žlice "Ecograb", ki omogoča, da se ob vsaki uporabi zajame 80% usedlin in samo 20% vode. Skupno je vpliv ocenjen kot <i>manj pomemben</i> .
	Kontaminacija usedlin	Vplivi izvedbe posegov na kakovost morskega dna so pozitivni a srednje intenzivnosti, ker so omejeni na pristaniško cono Novega prostocarinskega pristanišča in na cono Terminala mineralnih olj ob kanalih, kjer ni kritičnih situacij (koncentracije nevarnih snovi so pod zakonskimi mejnimi vrednostmi). Skupno je vpliv ocenjen kot <i>pozitiven, zelo pomemben</i> .	Vplivi izvedbe posegov na kakovost morskega dna so pozitivni a visoke intenzivnosti, ker se v akvatorju pred Škednjem ugotavljajo kritične situacije z rednimi koncentracijami težkih ogljikovodikov (IC>12) nad 1000 mg/Kg s.s, kar zahteva preverjanje označevalcev nevarnosti usedlin. Skupno je vpliv ocenjen kot <i>pozitiven, zelo pomemben</i> .
	Upravljanje blata/ % ponovne uporabe	Potencialno bi se ves proizveden material lahko uporabilo za zasipanje (razpoložljivost), domneva se, da bo delež materiala iz poglobljanj, ki bo razvrščen kot "nevaren" in torej odpeljan na posebna odlagališča, približno 1-2 % skupnega volumna izkopa. Zato se ocenjuje, da bo odstotek ponovne uporabe blata	Ocenjuje se, da bo približno 95 % skupnega volumna izkopa, pridobljenega v tej fazi gradnje odlagano v kaseti za zasipanje; tudi v tej fazi bo delež ponovne uporabe blata v kasetah za zasipanje precej višji od 60 %, kar ustreza učinku največje intenzivnosti. Posledično je skupni vpliv <i>pozitiven</i> ,

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
		v kasetah za zasipanje precej višji od 60%, kar ustreza učinku največje intenzivnosti. Posledično je skupni vpliv <i>pozitiven, zelo pomemben</i> .	<i>zelo pomemben</i> .
Vegetacija, flora, favna in ekosistemi – Kopensko okolje	Izguba in/ali /fragmentacija habitata	Ugotavlja se, da v splošnem ne bodo začasno in/ali trajno zasedena nobena ozemlja, na katerih bi bili prisotni prednostni habitati in/ali tipi habitatov, opredeljeni v Priročniku za razlago habitatov Natura 2000. Vpliv je uvrščen kot <i>ničen</i> .	Ugotavlja se, da v splošnem ne bodo začasno in/ali trajno zasedena nobena ozemlja, na katerih bi bili prisotni prednostni habitati in/ali tipi habitatov, opredeljeni v Priročniku za razlago habitatov Natura 2000. Vpliv je uvrščen kot <i>ničen</i> .
	Slabšanje strukture in funkcij vegetacije	Ocenjuje se, da bi se povišanja, ki izhajajo iz rezultatov modeliranja za koncentracije NO _x , SO ₂ in PM ₁₀ na širšem območju, lahko smatrala v celoti za zanemarljiva. Skupni vpliv je uvrščen kot <i>ničen/zanemarljiv</i> .	Rezultati modeliranja za dolgoročni scenarij gradnje, ki ga je potrebno primeriti s kratkoročnim scenarijem, češ da le-ta velja za osnovo, kažejo, da je prispevek emisij iz gradbenih aktivnosti takšen, da ne bo spremenil pričakovanega prispevka v kratkoročnem obdobju. Obstajajo še vedno nekateri sektorji z nivojem koncentracij, ki so na meji ali nad mejo predpisanega praga, vendar so locirani na območjih, daleč od občutljivih sprejemnikov. Posledično menimo, da se taki vplivi lahko smatrajo za zanemarljive. Skupni vpliv je uvrščen kot <i>ničen/zanemarljiv</i> .
	Prisotnost in bogastvo kopenskih živalskih vrst	Ocenjeni so možni učinki motečega delovanja hrupa. Dejavnosti so omejene na pristaniško območje na kopnem in na morju neposredno ob obali, motenje bo zato možno opazovati samo na trenutno prisotnih vrstah, ki so vse antropofilne in malo pomembne z naravovarstvenega vidika. Na bolj oddaljenih predelih, manj urbaniziranih, kjer so prisotne dobro strukturirane živalske skupnosti in v katerih so z ohranitvenega vidika pomembne vrste, so ocenjene vrednosti hrupa	Ni opaziti pomembnih poslabšanj hrupnosti v primerjavi s sedanjo situacijo. Območja možnega motenja zaradi hrupa so zelo omejena in se zato predvideva, da bodo motnje prizadele omejeno število osebkov iz vrst vretenčarjev. Zato se ne predvideva, da bo divja favna izpostavljena pomembnemu motečemu vplivu v območjih izven pristaniške cone. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
		vedno izpod meje, zato ni pričakovati pomembnih sprememb v primerjavi s sedanjim stanjem. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	
Vegetacija, flora, favna, ekosistemi – Obalno morsko okolje	Bentoške skupnosti v trdem substratu in vodna vegetacija	Ocenjeni so vplivi, povezani s širjenjem motne vode. Na podlagi rezultatov uporabljenega matematičnega modela za karakterizacijo hidrodinamičnih procesov je možno oceniti kot zanemarljivo možnost, da bi večje količine motne vode iz Miljskega zaliva prehajale preko valobranov, vzdolž obale pri Barkovljah, ali da bi celo dosegle Morski rezervat Miramar. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Vpliv se konzervativno smatra za kumulativne in sinergijske vrste, saj bi se dolgoročne posledice lahko prekrivale z drugimi viri vplivov, kot je na primer obratovanje v pristanišču ob začetku delovanja določenih novih konstrukcij ploščadi. Na osnovi opravljenih modeliranj se smatra, da se motnost ne more usmeriti neposredno proti obali Milj, niti ne more prekoračiti mestnega morskega območja v smeri zahoda. Skupni vpliv je uvrščen kot <i>manj pomemben</i> .
	Motenje morskih vrst	Upošteva se posredni vpliv, ki ga povzroča motenje zaradi vibracij in hrupa med gradbenimi fazami. Upošteva se omejenost območja, v katerem se bodo izvajali posegi ter upošteva se majhno vrednost prizadetih skupnosti v tem območju, je končna ocena, da gre za <i>manj pomemben</i> vpliv. Konzervativno se ocenjuje, da bi pojav lahko imel čezmejni vpliv.	Za oceno vpliva med dolgoročnimi gradbenimi posegi se smatra, da je jakost pojava možno ovrednotiti na nizko raven, zaradi slabše kakovosti ribjih skupnosti v Miljskem zalivu, ki imajo poleg tega tudi možnost, da se umaknejo iz neposrednega okolisa nastajanja hrupa (VIII.pomol). Končna ocena je, da gre za <i>manj pomemben</i> vpliv. Konzervativno se ocenjuje, da bi pojav lahko imel čezmejni vpliv
Krajina	Motenje zaznave krajine	V fazah gradnje so vplivi na krajino v bistvu opredeljivi z obsegom, ki ga na ozemlju zavzema gradbišče in funkcionalni elementi gradbišča (pisarne,časni objekti, skladiščna območja, itd.), in s posledičnim vizualno motečim učinkom, ki pa je zgolj začasen. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	V fazah gradnje so vplivi na krajino v bistvu opredeljivi z obsegom, ki ga na ozemlju zavzema gradbišče in funkcionalni elementi gradbišča (pisarne,časni objekti, skladiščna območja, itd.), in s posledičnim vizualno motečim učinkom, ki pa je zgolj začasen. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
Hrup	A-tehtana ekvivalentna raven v dB(A)	Vrednosti hrupa so le malo višje od ravni v sedanjem stanju. Poudarja se potrebo, da se pozornost v največji meri posveti območju Pomola bersaljerjev. V tem območju je cona gradbišča za razširitev pomola zelo blizu stavbam, ki se nahajajo vzdolž nabrežja Nazario Sauro in nabrežja Riva del Mandracchio. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Rezultati predvidevanj hrupa kažejo, da ni pomembnih poslabšanj stanja hrupnosti, ker se operativna območja nahajajo na zadostni oddaljenosti od stanovanjskih naselij. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .
Družbeno-ekonomski vidiki	Zaposlitev	Najbolj pomemben vpliv prinaša podaljšanje VII. pomola in posegi v zvezi z ro-ro terminalom Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinašajo posegi v Industrijskem kanalu in na Pomolu bersaljerjev. Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>zelo pomemben</i> .	Najbolj pomemben vpliv prinaša izvedba posegov v zvezi z VI. pomolom, VII in VIII. pomolom ter ro-ro terminalom Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinašajo posegi v Industrijskem kanalu, na Pomolu bersaljerjev in Storitvenem centru. Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>zelo pomemben</i> .
	Dodana vrednost	Vsi načrtovani posegi znotraj tega scenarija, z izjemo tistih, ki se nanašajo na Pomol bersaljerjev, imajo pomemben vpliv na dodano vrednost. Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>zelo pomemben</i> .	V dolgoročnem scenariju je vpliv na dodano vrednost opredeljen s približno 665 milijoni evrov. Zaradi obsežnosti načrtovanih investicij prinašajo vsi posegi pomemben vpliv, z izjemo posegov, ki se nanašajo na Pomol bersaljerjev. Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>zelo pomemben</i> .
Cestni promet	Stopnja obremenjenosti	Izgradnja posegov v kratkoročnem obdobju ima na cestne povezave vpliv, ki je razvrščen kot <i>manj pomemben</i> .	Vpliv izvedbe kratkoročnih posegov na cestne povezave prinaša spremembo stopnje obremenjenosti cestnega omrežja samo v bližini priključka Lakotiče-Rabujez in vzdolž GVT od odcepa pred Logistično platformo, vpliv pa je v celoti ocenjen kot <i>manj pomemben</i> .
Železniški promet	Zmogljivost linije	Vpliv na notranje pristaniško omrežje, posebej na postajo Svetega Andreja, se ne odraža bistveno na sedanji zmogljivosti linije. Kar zadeva zunanje omrežje	V analizi vplivov je upoštevana izgradnja prometne osi (železniške in cestne) z nazivom "peti koridor". Skupen vpliv železniškega prometa je ocenjen kot



ACQUA
TECNO

Datum: september 2014

Rev.: 1

Dok.: MI026S-STRT024-1-SAI SNT.doc

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
		prisotnost vlakovne kompozicije vsake tri dni ne spremeni zmogljivosti linije v sedanji situaciji. Skupen vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	<i>zanemarljiv</i> .

Analiza vplivov v fazi gradnje je pokazala, da:

- kar zadeva ozračje, je potrebno razlikovati rezultate glede različne kazalnike. V zvezi z žveplovimi oksidi emisije ne predstavljajo posebnih problemov v obeh scenarijih gradnje, ker vrednosti koncentracij le rahlo odstopajo od sedanjih. Tudi za dušikove okside veljajo podobni razmisleki, vendar se v nekaterih pristaniških conah beležijo priložnostna presejanja letnih povprečij. Za PM₁₀ se ugotavlja splošno povišanje koncentracij, ki je izrazitejše v dnevnih povprečjih, kjer so bila zabeležena številna presejanja zakonskih mejnih vrednosti.
- kar zadeva tla in celinske podzemne vode so ugotovljeni zelo pomembni pozitivni učinki zaradi sanacije območja, povezanega z izvedbo posegov in upravljanjem izkopnih materialov;
- kar zadeva obalne morske vode prinašajo dejavnosti poglobitve dna izboljšanje z vidika onesnaženosti morskega dna, a tudi potencialno sproščanje onesnaževal v vodnem stolpu. Za upravljanje izkopenega blata je predvidena zadostna zmogljivost kaset za zasipanje po sedanjem in novem Prostorskem načrtu pristanišča.
- z vidika vegetacije, flore, favne in ekosistemov: v kopenskem okolju prihaja v kratkoročnem scenariju zaradi povečanja onesnaževal v ozračju do manjših lokalnih vplivov, ki pa so zanemarljivi v širšem območju, medtem ko je v morskem okolju očitni učinek na talne in pritrjene skupnosti ter potopljeno makrofitsko vegetacijo zaradi proizvodnje kalnosti, prav tako je očitno motenje morskih vrst zaradi vibracij in hrupa med izvajanjem del;
- kar zadeva krajino, so bili analizirane razgledne točke, s katerih je videti gradbišča načrtovanih posegov, obenem je treba upoštevati začasnost gradbišč - na tej podlagi je možno razumno zatrditi, da ni nepovratnih vplivov na krajino;
- kar zadeva hrup rezultati predvidevanj hrupa kažejo, da v nobenem od obeh scenarijev ni pomembnih poslabšanj stanja hrupnosti, ker se operativna območja nahajajo na zadostni oddaljenosti od stanovanjskih naselij;
- kar zadeva družbeno-ekonomske vidike oba scenarija gradnje prinašata pomembno povečanje neposredne in posredne zaposlenosti ter povečanje dodane vrednosti;
- kar zadeva promet, ni opaznih bistvenih sprememb v stopnji nasičenosti cestnega omrežja v primerjavi s sedanjim stanjem.

Postopek presoje vplivov je privedel do zaključne ugotovitve, da obratovanje načrtovanih posegov, tako v kratkoročnem kot v dolgoročnem scenariju, povzroča negativne okoljske vplive, ki so tudi zelo pomembni, kot je razvidno iz spodaj prikazane preglednice povzetka vplivov v fazi obratovanja. Negativne vplive se omeji z ustreznimi omilitvenimi ukrepi in primernimi dejavnostmi spremljanja stanja.

PREGLEDNICA 11-2 - POVZETEK VPLIVOV V FAZI OBRATOVANJA

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
Ozračje	Kakovost zraka /NO ₂ Urno povprečje	Zahvaljujoč delni ublažitvi emisij zaradi povečanja deleža vozil z manjšimi emisijami je scenarij v povprečju nespremenjen. Beležijo se občutljiva zmanjšanja v mestnem središču, v zalivu znotraj območja Sv. Roka pa povišanja zaradi morskega prometa. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Vpliv je v povprečju <i>zanemarljiv</i> . Veljajo enaki razmisleki kot za kratkoročni scenarij, vendar z izrazitejšimi vplivi: dodatno zmanjšanje pri sprejemnikih v naselju napram dodatnim povišanjem v sredini zaliva in ob severni Miljski obali.
	Kakovost zraka /NO ₂ Letno povprečje	V tem scenariju so spremembe stanja pred posegi pri občutljivih sprejemnikih v povprečju nične, zato bi lahko veljali enaki razmisleki kot za urna povprečja. Vendar so beležene koncentracije na nekaterih točkah, ki se ne smatrajo za občutljive (V. pomol, pomol bersaljerjev, ulica Tor Bandena), presegle zakonske mejne vrednosti. Posledično se vpliv smatra za <i>zmerno pomemben</i> .	V tem scenariju se v povprečju ugotavljajo rahlo izboljševalni vplivi predvsem zato, ker so vplivi zmanjšanja emisij vozil v srednje- in dolgoročnem obdobju precej višji. Zaradi odstopanj, ki so bila izpostavljena v kratkoročnem scenariju, je vpliv <i>zmerno pomemben</i> .
	Kakovost zraka /PM ₁₀ Dnevno povprečje	Absolutne vrednosti koncentracij prahu so zelo visoke natanko kot v scenariju pred posegi, in sicer vzdolž celotnega pristaniškega pasu (od V., VI. in VII. pomola do pristanišča Sv. Roka in Milj), kjer se malo bolj pogosto beležijo koncentracije nad zakonskimi mejnimi vrednostmi (50 µg/m ³). Vpliv je razvrščen kot <i>zelo pomemben</i> .	Iz scenarija dnevnih povprečij izhaja dodatno povišanje pritiskov z večjimi spremembami v primerjavi s tistimi, ugotovljenimi v kratkoročnem scenariju vzdolž celotnega pristaniškega pasu. Najbolj kritično je območje pristanišča Sv. Roka, Vpliv je razvrščen kot <i>zelo pomemben</i> .
	Kakovost zraka /PM ₁₀ Letno povprečje	Scenarij povprečij daljšega obdobja je enak tistemu za povprečja krajšega obdobja, vendar so vrednosti in spremembe zmernejše. Za ta parameter niso ugotovljena odstopanja. Vpliv je razvrščen kot <i>manj pomemben</i> .	Kot za srednjeročno obdobje so letna povprečja pokazala veliko zmernejša povišanja (manjša od povišanj v kratkoročnem obdobju), vendar so koncentracije pri občutljivih sprejemnikih in v urbanem okolju na sploh višje od mejnih vrednosti.

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
	Kakovost zraka /SO ₂ Urno povprečje	Ugotavljajo se manjša znižanja v mestnem območju Trsta in pomembnejša povišanja v centru pristanišča, ki v majhnem obsegu prizadenejo V., VI. in VII. pomol ter Miljsko obalo (predvsem Sv. Rok). Vpliv je v povprečju <i>zanemarljiv</i> .	Ugotavljajo se manjša znižanja v mestnem območju Trsta in znatna povišanja v centru pristanišča, ki v majhnem obsegu prizadenejo V., VI. in VII. pomol ter Miljsko obalo (predvsem Sv. Rok). Kljub povečani vrednosti, so koncentracije krepko pod mejnimi vrednostmi. Vpliv je v povprečju <i>manj pomemben</i> .
	Kakovost zraka /SO ₂ Dnevno povprečje	Vpliv je <i>zanemarljiv</i> . Razmisleki za urna povprečja veljajo tudi za dnevna povprečja, a je obseg vpliva šibkejši.	Vpliv je <i>manj pomemben</i> . Razmisleki za urna povprečja veljajo tudi za dnevna povprečja, a je obseg vpliva šibkejši.
Tla in podtalje	Onesnaženje tal	Prisotnost načrtovanih posegov ne vpliva na kakovost tal v pomembni meri. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Prisotnost načrtovanih posegov ne vpliva na kakovost tal v pomembni meri. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .
	Upravljanje izkopnega materiala/ % ponovne uporabe	Prisotnost načrtovanih posegov ne vpliva na kakovost tal v pomembni meri. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Prisotnost načrtovanih posegov ne vpliva na kakovost tal v pomembni meri. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .
Vodno okolje – celinske vode	Kakovost podzemnih voda	Predvideno je tlakovanje vseh skladiščnih in parkirnih območij in vseh območij, namenjenih za pisarne, skladišča in hale. Sistem zbiranja bo preprečil pronicanje meteornih in odpadnih vod v podtalnico, katere bodo zbrane in ustrezno upravljane. Smatra se zato, da je vpliv <i>ničen</i> .	Predvideno je tlakovanje vseh skladiščnih in parkirnih območij in vseh območij, namenjenih za pisarne, skladišča in hale. Sistem zbiranja bo preprečil pronicanje meteornih in odpadnih vod v podtalnico, katere bodo zbrane in ustrezno upravljane. Smatra se zato, da je vpliv <i>ničen</i> .
	Piezometrični nivo	Kratkoročni posegi v fazi obratovanja ne vplivajo na okoljsko sestavino podzemnih voda, zato se smatra, da je vpliv <i>ničen</i> .	Ureditev drenažnega sistema podzemnih voda, ki bodo zagotovo prestrežene (cestna povezava skozi predor – VIII. pomol), ter sistema za kontrolo piezometričnega nivoja, za ponovno vzpostavitev dinamik pretoka iz situacije pred posegi. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
Vodno okolje – obalne morske vode	Obalna hidrodinamika/Distribucija hitrosti tokov	Spremembe v zvezi s hidrodinamičnim kroženjem v Miljskem zalivu so zelo skromne in so zgolj reda velikosti nekaj cm/s. Iz praktičnega vidika lahko zato vpliv novih infrastruktur smatramo za <i>zanemarljiv</i> .	Spremembe v zvezi s hidrodinamičnim kroženjem v Miljskem zalivu so zelo skromne in so zgolj reda velikosti nekaj cm/s. Iz praktičnega vidika lahko zato vpliv novih infrastruktur smatramo za <i>zanemarljiv</i>
	Obalna hidrodinamika/čas izmenjave	Z analizo rezultatov se ugotovi, da so spremembe časa izmenjave zaradi izvedbe novih infrastruktur omejene na nekaj ur v absolutnem smislu in so torej pod 5% v odstotnem deležu ob primerjavi s situacijo pred posegi. Spremembe povezane z izvedbo posegov se zelo zmerne in v celoti <i>zanemarljive</i> .	Z analizo rezultatov se ugotovi, da so spremembe časa izmenjave zaradi izvedbe novih infrastruktur omejene na nekaj ur v absolutnem smislu in so torej pod 5% v odstotnem deležu ob primerjavi s situacijo pred posegi. Spremembe v zvezi z izvedbo novih infrastruktur so zelo skromne in popolnoma <i>zanemarljive</i> .
	Obalna hidrodinamika/raztopljen kisik	Rezultati so skladni s hidrodinamičnimi analizami, ki so pokazale zelo skromen vpliv novih infrastruktur na splošno kroženje v Miljskem zalivu, in potrjujejo, da nove pristaniške infrastrukture ne vplivajo znatno na obnašanje toplotnega snopa in na distribucijo raztopljenega kisika v vodnem stolpu. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Rezultati so skladni s hidrodinamičnimi analizami, ki so pokazale zelo skromen vpliv novih infrastruktur na splošno kroženje v Miljskem zalivu, in potrjujejo, da nove pristaniške infrastrukture ne vplivajo znatno na obnašanje toplotnega snopa in na distribucijo raztopljenega kisika v vodnem stolpu. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .
	Obalna hidrodinamika/motnost	Količina materiala, ki se potencialno suspendira ob prehodu plovila je primerljiva s tisto pri izkopu materiala z žlico Eco-Grab. Jakost vpliva se smatra za nizko negativno, kajti poglobljanje dna bo potekalo na enem mestu in bo začasne narave, ni izključeno pa, da bodo razna plovila različnih vrst prehajala skozi pristaniško območje in vsako od teh plovil bi lahko ustvarilo oblak motnosti, primerljiv s tistim med izkopom dna.	Količina materiala, ki se potencialno suspendira ob prehodu plovila je primerljiva s tisto pri izkopu materiala z žlico Eco-Grab. Jakost vpliva smatra za nizko negativno, kajti poglobljanje dna bo potekalo na enem mestu in bo začasne narave, ni izključeno pa, da bodo razna plovila različnih vrst prehajala skozi pristaniško območje in vsako od teh plovil bi lahko ustvarilo oblak motnosti, primerljiv s tistim med izkopom dna.

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
		Vpliv se lahko razvrsti kot <i>manj pomemben</i> .	Vpliv se lahko razvrsti kot <i>manj pomemben</i> .
	Kakovost vod/Kemijsko stanje	Zaradi dejavnosti sanacije in vzdrževanja morskega dna in vedno strožjih okoljevarstvenih predpisov in predpisov o plovbi (IMO, best practices) se lahko domneva, da se bodo zmanjšale možnosti onesnaženja vode in prehajanja onesnaževal iz trdne v tekočo obliko, vsaj ne v tolikšni meri, da bi bistveno spremenilo sedanjo kakovost obalnih morskih voda. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .	Zaradi dejavnosti sanacije in vzdrževanja morskega dna in vedno strožjih okoljevarstvenih predpisov in predpisov o plovbi (IMO, best practices) se lahko domneva, da se bodo zmanjšale možnosti onesnaženja vode in prehajanja onesnaževal iz trdne v tekočo obliko, vsaj ne v tolikšni meri, da bi bistveno spremenilo sedanjo kakovost obalnih morskih voda. Vpliv je <i>zanemarljiv</i> .
	Kontaminacija usedlin	Možno je predvideti le vpliv na kakovost morskih usedlin zaradi disperzije onesnaževal s plovil. Večja nevarnost naključne kontaminacije, ki je posledica večjega ladijskega prometa, je po drugi strani zmanjšana s pravilnim vzdrževanjem sredstev in strogim upoštevanjem veljavnih predpisov, zato se vpliv smatra za <i>zanemarljiv</i> .	Možno je predvideti le vpliv na kakovost morskih usedlin zaradi disperzije onesnaževal s plovil. Večja nevarnost naključne kontaminacije, ki je posledica večjega ladijskega prometa, je po drugi strani zmanjšana s pravilnim vzdrževanjem sredstev in strogim upoštevanjem veljavnih predpisov, zato se vpliv smatra za <i>zanemarljiv</i> .
Vegetacija, flora, favna, ekosistemi – Kopensko okolje	Slabšanje strukture in funkcij vegetacije	Delež iz emisij ladijskega in kopnega prometa, kot tudi iz povezanih pristaniških dejavnosti, kaže na blago lokalno preseganje zakonsko predpisanih mej za NO _x in SO ₂ , predvsem v conah blizu novih pristaniških infrastruktur, medtem ko so vrednosti znotraj predpisanih meja, če se jih vrednoti za celotno širše območje. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>manj pomemben</i> .	Delež iz emisij ladijskega in kopnega prometa, kot tudi iz povezanih pristaniških dejavnosti, kaže na blago lokalno preseganje zakonsko predpisanih mej za NO _x in PM10, predvsem v conah blizu novih pristaniških infrastruktur, medtem ko so vrednosti znotraj predpisanih meja, če se jih vrednoti za celotno širše območje. Razvidni so predeli, v katerih so ravni koncentracije SO ₂ višje od zakonsko predpisanih mej. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>manj pomemben</i> .

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
	Prisotnost in bogastvo kopenskih živalskih vrst	Simulacije obremenjenosti s hrupom kažejo na nespremenjeno stanje glede na sedanjo situacijo, z izjemo povečanja okoljskega hrupa vzdolž železniške proge za Opčine. Možno je domnevati, da bo v omejenem pasu ob železniški progi prišlo do trajnega poslabšanja kakovosti okolja za favno, predvsem ptice. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>zelo pomemben</i> .	V dolgoročnem obdobju so vrednosti iz scenarija v zvezi s hrupom le malo višje od vrednosti, ki veljajo za isti scenarij v kratkoročnem obdobju. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>zelo pomemben</i> .
Vegetacija, flora, favna, ekosistemi – Obalno morsko okolje	Motenje morskih vrst	Upošteva se posredni vpliv, ki ga povzroča motenje zaradi vibracij in hrupa ladijskih motorjev. Predvidenemu povečanju prometa v srednjem obdobju (+24% v primerjavi s sedanjim številom plovil) se pridruži torej tudi povečanje nivoja hrupa v morju v bližini plovni poti ladij, s posledicami. Zaradi nizke gostote kitov v vodah Severnega Jadrana se učinke lahko smatra za zelo omejene. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>zmerno pomemben</i> .	Po dolgoročnem scenariju je predvideno 100% povečanje pristankov v primerjavi s sedanjim stanjem. Če je po eni strani možno predvideti vzporedno povečanje podvodnega hrupa, pa je po drugi strani treba predvideti tudi verjetno znižanje emisij hrupa s posameznih ladij zaradi tehnoloških izboljšav motorjev, propelerjev in gredljev. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>zmerno pomemben</i> .
	Nevarnost trkov s kiti	Če se upošteva, da je absolutno število velikih pliskavk v območju verjetno zmerno, je možno oceniti, da povečanje ladijskega prometa lahko povzroči zmerno povečanje števila trkov v severnem Jadranu, tudi s smrtnim izidom. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>zmerno pomemben</i> .	Veljajo enaki premisleki kot za kratkoročno obdobje. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>zmerno pomemben</i> .
	Motenje avtohtonih rastlinsko-živalskih skupnosti	Možnost razširjanja tujerodnih vrst je močno povezana s pogostostjo prihodov ladij iz območij izven Sredozemlja, vendar pa je majhen pripisan pomen v bistvu posledica intenzivnosti pojava. Pojav je ocenjen kot redek, ker sedanji dokazi kažejo, da je pojav naselitve invazivnih vrst omejen zaradi majhne	Glede na to, da je možnost razširjanja tujerodnih vrst neposredno povezana s pogostostjo prihoda ladij iz območij izven Sredozemlja, vendar pa je možno s sprejemom preventivnih ukrepov znatno znižati jakost pojava, se skupno oceno tega vpliva kljub vsemu lahko smatra za <i>manj pomembno</i> .

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
		ranljivosti območja. Vpliv se lahko razvrsti kot <i>manj pomemben</i> .	
	Razvoj fouling skupnosti	Vpliv zaradi razvoja pritrjenih skupnosti na novih površinah, ki jih predstavljajo po načrtu predvideni pilotni nosilci, se ocenjuje kot <u>pozitiven</u> in <i>zelo pomemben</i> .	Vpliv zaradi razvoja pritrjenih skupnosti na novih površinah, ki jih predstavljajo po načrtu predvideni pilotni nosilci, se ocenjuje kot <u>pozitiven</u> in <i>zelo pomemben</i> .
Krajina	Motenje zaznave krajine	Zmerni učinki izboljšanja so zabeleženi po posegih izgradnje obalnega zidu v Industrijskem kanalu in na območju bivše Esso, v katerih bodo obnovljena opuščena industrijska območja, z izvedbo sanacije in ponovne ureditve območja. Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>manj pomemben</i> . Podaljšanje VII. pomola prinaša bistvene spremembe v krajino zaliva. Vpliv je <u>negativen</u> ter <i>zelo pomemben</i> .	Konfiguracija pristanišča v dolgoročnem obdobju prinaša zelo pomemben vizualni vpliv na krajino. Vpliv je <u>negativen</u> ter <i>zelo pomemben</i> .
Hrup	A-tehtana ekvivalentna raven v dB(A)	Skupen vpliv se smatra za <i>zanemarljiv</i> . Scenarij kaže na skoraj nespremenjeno obremenjenost s hrupom v primerjavi s sedanjim stanjem, z izjemo povečanja okoljske hrupnosti vzdolž železniške proge za Opčine, vendar pa so vrednosti znotraj absolutne meje imisij.	Vpliv je zanemarljiv za vse sprejemnike, ki so obrnjeni neposredno na pristaniško območje, medtem ko je vpliv zelo pomemben za sprejemnike, ki so obrnjeni na železniško progo za Opčine. Za prej omenjene sprejemnike raven hrupa precej presega absolutno mejno vrednost imisij. Skupen vpliv je <i>zelo pomemben</i> .
Družbeno-ekonomski vidiki	Zaposlitev	Najbolj pomemben vpliv prinašajo VII. pomol in ro-ro terminal Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinaša Pomol bersaljerjev. Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>izrazito pomemben</i> .	Vse novogradnje v pristanišču, z izjemo Pomola bersaljerjev in Storitvenega centra, ustvarjajo pomemben vpliv na zaposlenost v fazi obratovanja. Vpliv je razvrščen kot <u>pozitiven</u> ter <i>izrazito pomemben</i> .
	Dodana vrednost	Najbolj pomemben vpliv prinašajo VII. pomol in ro-ro terminal Oreh, medtem ko je povsem zanemarljiv vpliv, ki ga prinaša Pomol bersaljerjev.	VIII.pomol prinaša največji vpliv od vseh posegov, medtem ko ostali posegi v primerjavi s tem generirajo manj pomemben ali celo

Okoljska sestavina	Vpliv/kazalnik	Kratkoročni scenarij	Dolgoročni scenarij
		Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>izrazito pomemben</i> .	zanemarljiv vpliv. Ocena dodane vrednosti je <u>pozitivna zelo pomembna</u> .
	Notranje koristi	Pozitivni so tudi ekonomski učinki, povezani z zmanjšanjem zunanjih negativnih posledic zaradi cestnega prevoza. Ti učinki izhajajo iz večjega deleža železniškega prometa za kopenski prevoz morskih tovorov. Vpliv je <u>pozitiven</u> ter <i>zelo pomemben</i> .	Vpliv VII. in VIII. pomola je očiten, medtem ko je zunanja korist, ki jo prinaša VI. pomol, zmerna. Vplivi ro-ro terminala Oreh, Pomola bersaljerjev in Storitvenega centra so v celoti zanemarljivi. Ocena dodane vrednosti je <u>pozitivna zelo pomembna</u> .
Cestni promet	Stopnja obremenjenosti	Promet, povezan z obratovanjem v kratkoročnem obdobju, ne spremeni stopnje obremenjenosti analiziranega cestnega omrežja, zato se skupen vpliv smatra za <i>zanemarljivega</i> .	Najbolj izrazit učinek obremenitve notranjega in zunanjega cestnega omrežja je omejen na Tržaško hitrocestno povezavo od priključka Lakotiče-Rabujez in od odcepa v Bazovici, kjer je opaziti občutno povečanje števila vozil. Skupen učinek se smatra za <i>zmerno pomembnega</i> , vendar pa ne nastopijo kritične situacije.
Železniški promet	Zmogljivost linije	Vpliv je bil ocenjen za interno pristaniško omrežje in za zunanje linije. V tej fazi obratovanja se smatra, da je vpliv zaradi premikanja pristaniških tovorov visoke intenzivnosti, skupen učinek pa se ocenjuje za <i>izrazito pomemben</i> .	Predvidena je nova postaja za potrebe VIII.pomola z namenom pospešitve železniškega prometa, ki ga ustvarijo posegi, saj pride v nasprotnem primeru do podobnega stanja kot je opisano za kratkoročno obdobje (meja zasičenosti). Prisotnost prometne osi "peti koridor" bo zagotovila ustrezen pretok železniškega prometa po zunanjih linijah. Skupen vpliv je <i>zmerno pomemben</i> .

V zvezi z ozračjem se bodo zaradi razširitve pristanišča kritična stanja, ugotovljena za sedanjo situacijo, v povprečju skromno poslabšala (od 0% do 18%). Obremenitev zaradi dušikovih in žveplovih oksidov, čeprav se bo povečala, ne bo povzročila preseganj zakonskih mejnih vrednosti. Nasprotno pa se bo za delce prahu, ki so v kratkoročnem obdobju že presegali mejne vrednosti na raznih predelih pristanišča, dodatno povečalo število prekoračitev. Območja, ki so pod največjim pritiskom, so osrednji del pristanišča (nabrežje Traiana – VI. pomol) in obalni predel, bolj severno od Milj (Sv. Rok).

Kritični vplivi so bili ugotovljeni v zvezi s krajino, zaradi visoke stopnje motenja vizualne zaznave krajine, ter za floro in favno morskega okolja, v zvezi s tveganjem povečanja tujerodnih vrst zaradi spuščanja balastnih vod ter v zvezi s trki s kiti v severnem Jadranu in motenjem morskih vrst glede na povečanje ladijskega prometa.

Glede hrupa je ugotovljeno, da v primerjavi s sedanjim stanjem ne prihaja do nobenih bistvenih sprememb, z izjemo povečanja hrupnosti na železniški progi za Opčine. Možno je domnevati, da bo v omejenem pasu ob železniški progi prišlo do poslabšanja kakovosti okolja za kopensko favno, predvsem ptice.

V zvezi z obalnimi morskimi vodami in večjim resuspendiranjem usedlin zaradi povečanja ladijskega prometa je treba poudariti, da ta pojav vpliva predvsem na pristaniški zaliv in ne prizadene občutljivih območij v Tržaškem zalivu.

Najbolj pomemben vpliv na cestni promet je v dolgoročnem obdobju omejen na Tržaško hitrocestno povezavo, od priključka Lakotiče-Rabužez in od odcepa pri Bazovici, kjer je zabeleženo občutno povečanje števila vozil, vendar niso dosežene izrazito kritične razmere. Nasprotno pa je v kratkoročnem obdobju dosežena mejna zmogljivost železniškega prometa, vendar se stanje pomembno izboljša s povečanjem pristaniških postaj, ki je predvideno v dolgoročnem obdobju in izvedbo petega koridorja, katerega časovni plan sovпада z dolgoročnim scenarijem.

Kar zadeva ostale elemente presoje, bodo načrtovani posegi prinesli splošno izboljšanje kakovosti morskega dna, saj je predvidena poglobitev dna, pred tem pa je nujna sanacija na krajih izgradnje novih pomolov ali razširitve obstoječih. Hidrodinamične razmere se ne bodo spremenile, ohranjeni bodo nekateri parametri sedanjega stanja kakovosti obalnih morskih voda.

Zelo pomembni pozitivni vplivi so povezani z družbeno-ekonomskimi vidiki, kar je tudi razumljivo glede na cilje načrta. Ti vplivi se kažejo predvsem kot dodatna delovna mesta,

neposredna in posredna, ter zmanjšanje zunanjih negativnih učinkov na cestni promet zaradi večjega deleža železniškega prevoza, ki je predviden za kopensko pot pristaniških tovorov, zlasti za sektor kontejnerjev.

Nekatere učinke je težko količinsko opredeliti na podlagi sedanjega znanja (npr.: učinek resuspendiranja zaradi povečanja ladijskega prometa, učinek na vodna telesa, itd.), zato je predvideno izvajanje specifičnih dejavnosti spremljanja, s katerimi bo preverjena pravilnost nekaterih odločitev.

Dejavnost celovitega spremljanja, ki se bo izvajala po zaključku odobritvenega postopka Posodobitve 2014 Načrta, sestoji iz spremljanja konteksta, katerega cilj je podati razvoj stanja okolja v času izvajanja Načrta, in spremljanja izvajanja načrta, katerega cilj je podati stanje izvajanja Načrta.

Z dejavnostjo spremljanja bo dejansko možno nadzirati najbolj kritične parametre in takoj ukrepati v primeru težav z določitvijo korektivnih in izboljševalnih ukrepov v gradbenih delih. Po potrebi bodo uvedeni ustrezni okoljski zaščitni ukrepi (ukrepi preusmeritve). Nekateri od omenjenih okoljskih zaščitnih ukrepov, oziroma tehničnih rešitev za zmanjšanje predvidljivih vplivov posegov, so bili že predvideni v okviru postopka presoje vplivov. Gre za tako imenovane omilitvene ukrepe, katerih tehnične podrobnosti bodo določene v naslednjih fazah projektiranja posameznih načrtovanih posegov. Med te sodijo: uporaba plavajočih pregrad proti razširjanju motnosti, uporaba zvočno vpojnih pregrad in vegetacijskih pregrad.

Dejavnosti spremljanja so opisane v Celovitem načrtu spremljanja PVO-SOP (CNS) Posodobitve 2014 Prostorskega načrta Pristanišča Trst.

V zvezi z oceno čezmejnih vplivov iz analize posameznih okoljskih sestavin niso razvidne posebno kritične točke, z izjemo sestavine vegetacija, flora, favna, ekosistemi - obalno morsko okolje, z vidika motenja morskih vrst in nevarnosti trka s kiti. Ker so ti učinki tesno povezani s povečanjem ladijskega prometa, so potencialno kritične točke bolj pomembne v dolgoročnem scenariju. Analiza interferenc z načrtom uplinjevalnika v Žavljah je bila opravljena za naslednje sestavine: ozračje, obalne morske vode, vegetacija, flora, favna in ekosistemi, krajina in hrup. Vplivi so se izkazali za zanemarljive.