

Stališča do pripomb MOP- ARSO v Pozivu k dopolnitvi vloge za izdajo okoljevarstvenega soglasja za avtocestni odsek Koseze–Kozarje (razširitev v šestpasovnico), številka 35402- 36/2018-3 z dne 16.10.20181. Poročilo o vplivih na okolje

1. Hrup:

Naslovni organ je pri pregledu vplivov nameravanega posega na emisije hrupa izhajal iz naslednjih dokumentov:

- Ocena obremenitve s hrupom s predlogom ZPH št. 16_565, ki jo je v Ljubljani januarja 2018, dopolnjeno aprila 2018 in septembra 2019 izdelalo podjetje PNZ d.o.o., Vojkova c. 65, 1000 Ljubljana (z recenzijami) (v nadaljevanju Ocena obremenjenosti okolja s hrupom I);
- Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom št. 16_565 ki jo je v Mariboru 17. 9. 2019 izdelalo podjetje EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmaverjeva ulica 11, 2000 Maribor (v nadaljevanju Ocena obremenjenosti okolja s hrupom II);
- Elaborat prometne študije za faze gradnje št. 16_565/1, ki ga je maja 2018 izdelalo podjetje PNZ d.o.o., Vojkova c. 65, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju Elaborat prometne študije za faze gradnje), Poročilo o vplivih na okolje za avtocestni odsek Koseze-Kozarje (razširitev v šestpasovnico), ki ga je septembra 2019 izdelalo podjetje Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju Poročilo).

Predmet nameravanega posega je širitev avtoceste (AC) na odseku Koseze - Kozarje, ki je prometno najbolj obremenjen odsek avtoceste v Sloveniji. V letu 2016 je prometna obremenitev dosegala ca. 75.000 vozil na dan, v letu 2030 pa je predvidenih vozil ca. 110.000, kar je skoraj podvojeno. Do leta 2040 naj bi po vaši oceni narasla že na več kot 132.100 vozil dnevno. Obravnavani odsek je namreč del vseevropskega (TEN-T) prometnega omrežja (tako Baltsko -jadranskega kot tudi Sredozemskega jedrnega koridorja), kar mu daje funkcijo daljinske ceste, ter hkrati tudi del cestnega mestnega obroča Ljubljane, kar mu daje funkcijo mestne obvozne ceste. Na ta AC odsek se stekajo gorenjski krak avtoceste A2 in Ljubljanska severna obvoznica H3 ter primorski krak avtoceste A1 in Ljubljanska južna obvoznica. Gre torej za cesto, na kateri poteka promet na nadnacionalnem, nacionalnem, regionalnem in lokalnem nivoju.

1.1. Iz zgoraj navedene dokumentacije je razvidno, da bo gradnja nameravanega posega trajala 23 mesecev. Ves, v zgornjem odstavku naveden obstoječ promet v času gradnje se bo po vaših navedbah vodil po obstoječi avtocesti, ki bo zožena v štiripasovno še vedno v uporabi, vendar z omejitvijo 60 km/h (obstoječa omejitev je 100 km/h). Predvidene so tudi popolne vikend zapore. Poleg tega prometa se bo po gradbiščnih poteh in nato po avtocesti vodil tudi transport, predviden v času gradnje. Gre za dodatnih 67.000 tovornih vozil v dnevem času v 23 mesecih oz. preračunano 12 prevozov/uro. Naslovni organ je na podlagi zgoraj navedenega mnenja, da bodo uporabniki ceste v primeru gradnje nameravanega posega zagotovo iskali alternativne poti, ali pa bodo zaradi predvidenih popolnih vikend zapor zaradi rušenja nadvoznov v uporabo le-teh tudi primorani. Tako razumevanje izhaja tudi iz Elaborata prometne študije za faze gradnje, v katerem je navedeno, da bo v času gradnje največ dodatnega prometa pritegnila vzhodna obvoznica, ki bi bila z načrtovanimi ukrepi (širitev galerije Strmec, preureditev razcepa Malence) sposobna prevzeti ca. 300 dodatnih vozil v jutranji konici. Zaradi gradnje nameravanega posega se bo povečal tudi promet na Poti Roberta Bitenca, Večni poti, Bleiweisovi, Tivolski cesti in Poti Rdečega križa.

Naslovni organ ugotavlja, da vplivi hrupa v času gradnje nameravanega posega niso bili ustrezno vrednoteni, saj Poročilo alternativnih poti sploh ne obravnava. V Poročilu je sicer navedeno, da za določitev vpliva prometa za obremenitev s hrupom po obvoznih cestah, ki bodo vzpostavljene v času gradnje, ni na voljo ustreznih vhodnih podatkov, saj se zaradi obvoznov spremenijo prometni tokovi na širšem obravnavanem obočju, kar pa ni obdelano v nobeni študiji.

Naslovni organ ugotavlja, da je zgoraj navedeno postopanje neustrezno. Gradnja nameravanega posega bo očitno imela posreden vpliv na širši promet in posledično na dodatno obremenitev že v obstoječem stanju čezmernih cest s hrupom. Naslovni organ je namreč v Javnem informacijskem sistemu prostorskih

podatkov Mestne občine Ljubljana (URBINFO) preveril Pot Roberta Bitenca, Večno pot, Bleiweisovo, Tivolsko cesto in Pot Rdečega križa, in ugotovil, da so vse te ceste že v obstoječem stanju čezmerne z vidika emisij hrupa, razen Poti Rdečega križa. Večna pot je na enem območju čezmerna tudi za območje II. stopnje varstva pred hrupom. Glede na 10. člen Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18 in 59/19), pa nov vir hrupa ne sme povzročiti čezmerne obremenitve na območjih, na katerem je ta obremenitev pred obratovanjem novega vira hrupa čezmerna. Poleg tega sta Pot Rdečega križa in Večna pot tudi znotraj lokalnega zavarovanega območja Krajinskega parka Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib zavarovanim z Odlokom o Krajinskem parku Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib (Uradni list RS, št. 78/15). Zavarovana območja narave so hrupno posebej občutljiva, kot izhaja iz določil Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04 in 59/19).

Glede na zgoraj navedeno naslovni organ ugotavlja, da bi moralo biti s študijami preverjeno ali prometno in okoljsko ustrezne alternativne poti obstajajo. Torej da lahko glede na obstoječo obremenitev s hrupom sprejmejo zadostno dodatno število vozil. Vrednotenje vplivov gradnje na širše prometne tokove v Ljubljani naslovni organ utemljuje z 51. členom ZVO-1, ki določa, da je treba v postopku presoje vplivov na okolje ugotoviti in oceniti dolgoročni, kratkoročni, posredni in neposredni vplivi nameravanega posega. Zahteve po tovrstnem vrednotenju izhajajo tudi iz več členov Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09 in 40/17).

V Elaboratu prometne študije za faze gradnje so predlagani tudi ukrepi za alternativne poti, ki pa niso vključeni v Poročilu in sicer:

- postopno omejevanje hitrosti na primorski avtocesti pred razcepom Kozarje,
- predhodno obveščanje uporabnikov o alternativnih poteh,
- izobraževanje voznikov o najprimernejši vožnji v času zapore,
- sprotno obveščanje uporabnikov o aktualnih potovalnih časih,
- prilagoditev semaforских ciklusov na treh križiščih (Tržaška cesta - Pot Rdečega križa, Pot Roberta Bitenca Večna pot (začasni semafor) in Tržaška cesta- Cesta na ključ (začasni semafor)),
- vzpostavitev drsnega delovnega časa v podjetjih, kjer to še ni omogočeno,
- spodbujanje dela od doma,
- spodbujanje uporabe vlaka (ugodnejše vozovnice, parkirišča P + R).

Po mnenju naslovnega organa so določeni zgornji ukrepi neizvršljivi in neizvedljivi, prav tako ne pripomorejo k zmanjšanju vpliva emisij hrupa. Naslovni organ vas poziva, da se do navedenega opredelite.

Pojasnilo:

Vplive gradnje na promet in posledično na okolje (hrup) lahko razdelimo na naslednje:

- vpliv gradbiščnega prometa,
- vpliv vodenja prometa po obvozi (približno 5-mesečna popolna zapora ceste Dolomitskega odreda in popolna vikend zapora avtoceste);
- vpliv alternativnih poti, ki jih uporabniki iščejo zaradi spremenjenih prometnih razmer.

Vpliv gradbiščnega prometa je podrobno obravnavan v Elaboratu ocene obremenitve okolja s hrupom, PGD po recenziji, št. 2016-040b/PVO, Ljubljana, januar 2018, dopolnjeno april 2018, dopolnjeno september 2019, dopolnjeno februar 2020. Gradbišče je vir hrupa. Uredba o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju v 3. odstavku 11. člena točno opredeljuje, do kam seže vplivno območje gradbišča, oziroma kaj je obseg, ki ga je potrebno v okviru ocene obremenjenosti s hrupom zaradi gradbišča upoštevati. Uredba ne obravnava preusmeritve prometa zaradi vzpostavitve gradbišča. Preusmeritve prometa zaradi gradbišča (tukaj gre za posreden vpliv) ne moremo vrednotiti skladno z Uredbo mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, saj območje gradbišča ni določeno na območju javnih cest, kot vir gradbišča pa so določeni le stroji in transport za namen gradbišča. Uredba tudi ne definira posrednih vplivov gradnje. Poudarjamo, da je bil Elaborat prometne študije za faze gradnje št. 16_565/1 izdelan z namenom preveritve razmer v kritičnih prometnih konicah (jutranja in popoldanska) z vidika prepustnosti obstoječega cestnega omrežja. Rezultati Elaborata tudi ne podajajo podatkov o povprečnih

letnih obremenitvah, ki so potrebni za oceno obremenitev s hrupom skladno z Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur. list RS, št. 121/04 in 59/19).

Ceste, na katere se preusmeri promet, so obstoječi linijski viri hrupa, saj z gradbiščem ne posegamo v njihovo kapaciteto. Prometa, ki ni vezan na gradbišče, ne moremo definirati kot vir hrupa zaradi gradbišča, kajti za to ni zakonske osnove (Uredba tega ne določa). Torej gre pri preusmeritvi prometa le za preusmeritev tokov, ki se zgodijo pri vsakem izrednem dogodku, takih dogodkov pa ne moremo vrednotiti skladno z Uredbo o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju, to je skladno z 10. členom Uredbe.

Pri ocenjevanju hrupa je neposredni vpliv hrupa gradbišča (vir hrupa) tisto območje gradnje, ki je določeno v skladu z Uredbo o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju (3. odstavek 11. člena), posredni vpliv pa javna pot z gradbišča in na gradbišče. Neposredni vpliv prevozov gradbenih vozil je minimalen, saj je predvidenih 144 prevozov na dan na avtocesti, ti pa predstavljajo manj kot 3% težkih vozil na avtocesti. Na odseku avtoceste AC A2, odsek 0015 Ljubljana (Brdo-Kozarje) je po podatkih avtomatskega števnege mesta 855 Bokalce AC povprečni letni dnevni promet cca 74.438 vozil/dan, od tega je 68.634 lahkih vozil (pod 3,5 t)/dan in 5.804 težkih vozil (nad 3,5 t)/dan. V času obratovanja gradbišča, to je v obdobju dneva, je na istem odseku povprečno 4.647 lahkih vozil/h in 356 težkih vozil/h. Z upoštevanjem dodatnega prometa zaradi pretovora blaga iz gradbišča bo na odseku v najslabšem primeru 12 dodatnih težkih vozil, kar pomeni, da se bo urna količina prometa težkih vozil povečala iz 356 težkih vozil/h na 368 težkih vozil/h. Računska emisija hrupa brez upoštevanja prometa iz gradbišča bo v dnevnem času 94,26 dB(A) z upoštevanjem prometa z gradbišča pa 94,29 dB(A) Emisije so izračunane pri upoštevanju hitrosti vozil lahka/težka vozila = 130/80 km/h. Iz primerjave, ki kaže razliko v drugi decimalki, je trditev, da 3% povečanje prometa težkih vozil ne vpliva na povečanje emisije hrupa, potrjena.

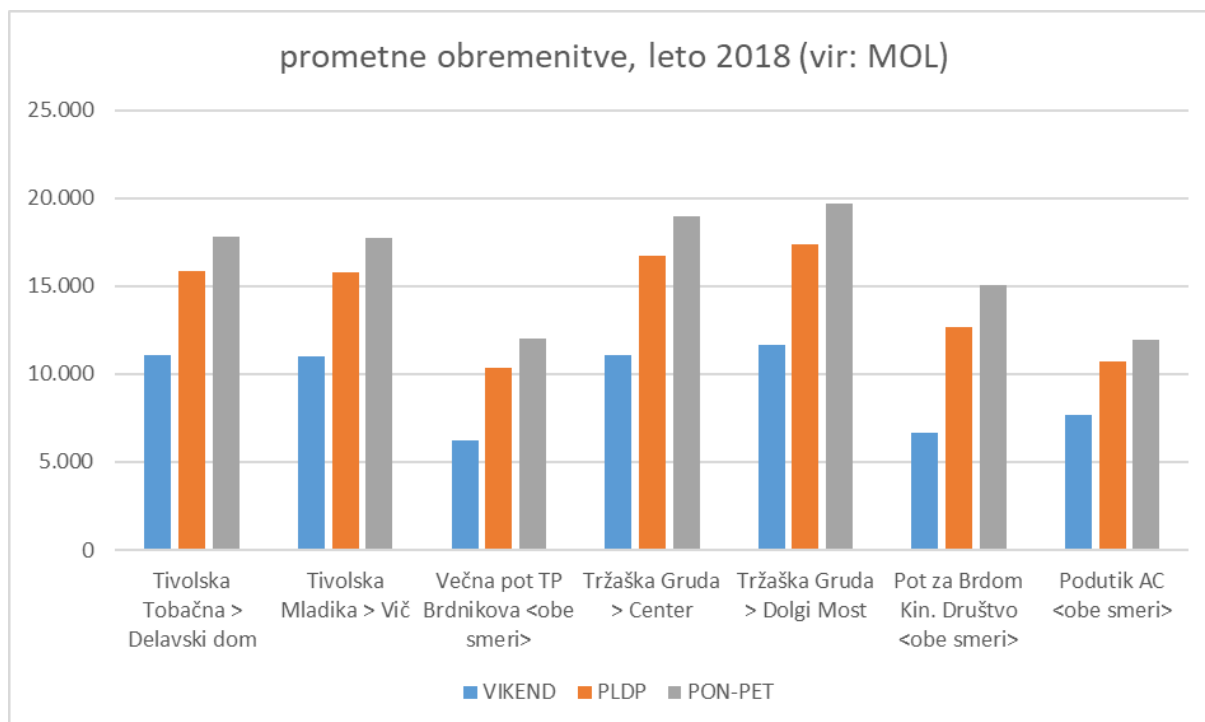
Ne glede na zgoraj navedeno se zavedamo inženirske odgovornosti za omilitev vpliva gradnje na širšo cestno omrežje, zato v nadaljevanju podajamo odgovor tudi na vpliv vodenja prometa po obvozi (zaradi popolne zapore Ceste Dolomitskega odreda) in vpliva uporabe alternativnih poti.

Poudarjamo, da je bil Elaborat prometne študije za faze gradnje št. 16_565/1 izdelan z namenom celovite preveritve razmer širšega cestnega omrežja v kritičnih prometnih konicah (jutranja in popoldanska) z vidika prepustnosti obstoječega cestnega omrežja. Rezultati niso namenjeni vrednotenju vplivov v presoji vplivov na okolje in tudi ne podajajo podatkov o povprečnih letnih obremenitvah, ki so potrebni za oceno obremenitev s hrupom skladno z Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur. list RS, št. 121/04 in 59/19).

Poudarjamo, da se bo obstoječi promet na avtocesti v času gradnje še vedno vodil po obstoječi AC, ki bo na območju gradbišča zožena v štiripasovno cesto, in še vedno v uporabi (zapora C2+2 skladno s Pravilnikom o zaporah na cestah, Uradni list RS, št. 4/16), sicer z omejitvijo 60 km/h (obstoječa omejitev je 100 km/h). Predvideni sta tudi popolni vikend zavori AC v času porušitve obstoječih in v času izgradnje novih nadvozov. V času gradnje novih nadvozov so predvidene še približno 5-mesečne popolne zapore pripadajočih lokalnih cest (cesta Dolomitskega odreda).

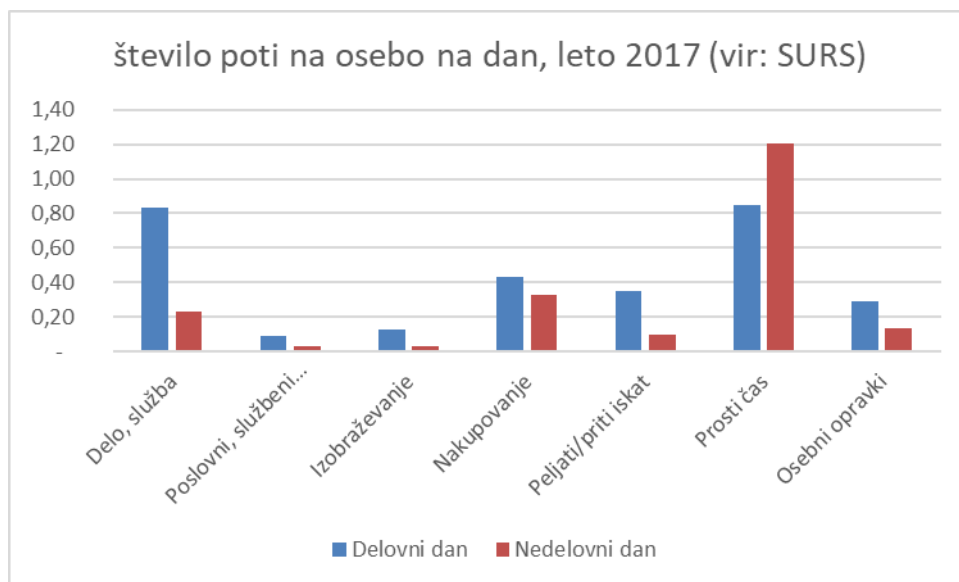
Tako bo imela npr. zmanjšana prepustnost avtocestnega odseka ob zavori 2+2 vpliv samo v koničnih urah, ne pa npr. ponoči, ko je vpliv prometa avtoceste na obremenitve s hrupom glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa v okolju največji.

Popolna zavora avtocestnega odseka bo potekala v času vikendov in ne bo vplivala na povečanje obremenitev s hrupom, saj so obstoječe obremenitve na mestni cestah čez vikend nižje za 35% od povprečnega letnega prometa in 42% od povprečnega prometa na delovni dan.



Grafikon 1: Prometne obremenitve na območju MOL v letu 2018 (vir: MOL)

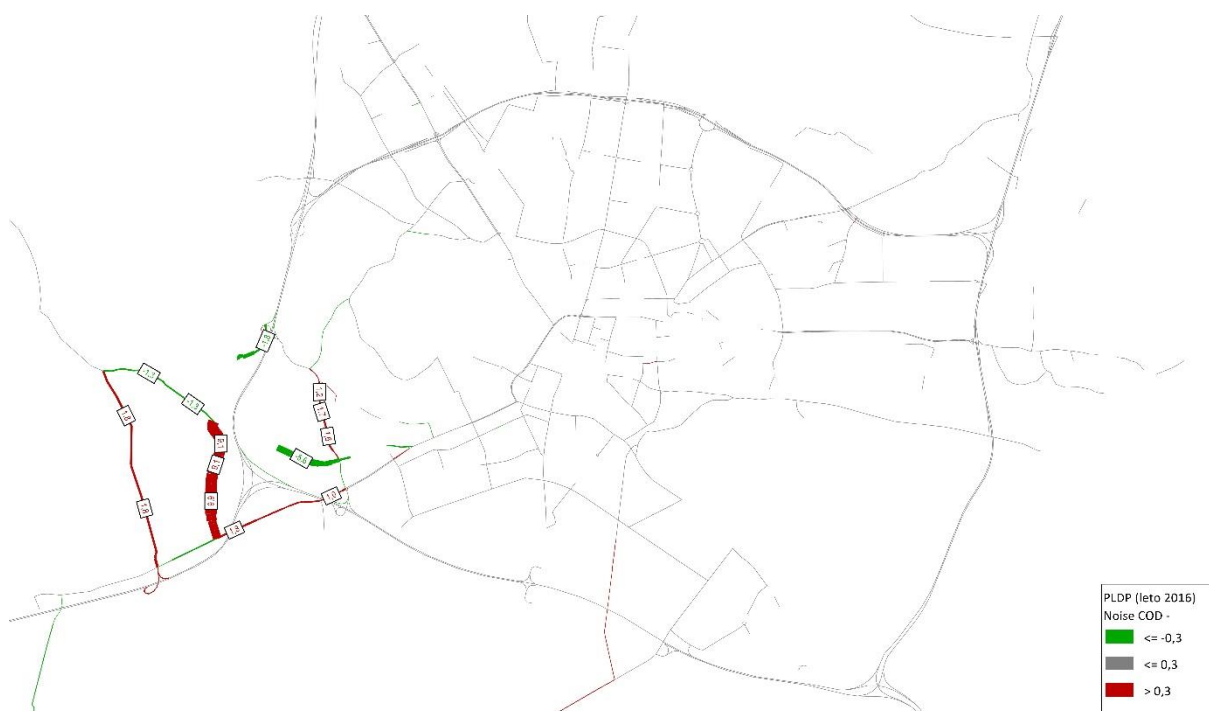
Tudi na AC je preostalo omrežje sposobno prevzeti preusmerjeni promet. Leta 2017 je bil na odseku Koseze Kozarje povprečni promet v soboto in nedeljo 57.638 vozil, kar je 23% nižje od PLDP. Na odseku vzhodne obvoznice je bil vikend promet v povprečju 44.910 vozil (29% nižje). V primeru napovedanih vikend zapor bi se promet še bistveno zmanjšal, saj veliko večino potovanj čez vikend predstavljajo vožnje z namenom prosti čas in nakup.



Grafikon 2: Število poti na osebo na dan v letu 2017 glede na namen (vir: SURS)

Popolna zapora Ceste Dolomitskega odreda bi povzročila preusmeritev prometa na Cesto na Ključ in Tržaško cesto. Z namenom ugotovitve dejanskega povečanja emisij hrupa za čas zapore smo s prometnim modelom izračunali preusmeritve prometa in izračunali spremembe v emisijah hrupa. Emisijske vrednosti po modelnem izračunu predstavljajo obremenitve na 25 metrski razdalji od vira hrupa. Izračun smo izvedli v dveh korakih. Prvi rezultat prikazuje spremembe v emisiji hrupa v primeru popolne zapore Ceste Dolomitskega odreda. Največje absolutno povečanje je na Cesti na Ključ, kjer se

emisija hrupa v skladu z modelnim izračunom poveča za 9 dB, vendar ta ne preseže 61 dB. Za več kot 1 dB se poveča še na odseku Brezovica-Razori in Poti Rdečega križa. Tudi tukaj emisija hrupa ne doseže 61 dB. Dopusna dnevna raven imisije za III. območje varstva pred hrupom po Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18 in 59/19), je 65 dB.



Slika 1: Spremembe v emisiji hrupa v primeru zapore Ceste Dolomitskega odreda

Sprememba obremenitve bo po oceni prisotna pri regionalni cesti izpostavljeni stanovanjski pozidavi ob Cesti na Ključ v smeri Tržaške ceste, pri čemer bodo emisije hrupa povečane predvsem v dnevnem obdobju, medtem ko v nočnem obdobju občutnejših vplivov na povečano obremenitev okolja s hrupom ne bo. Iz navedenih ugotovitev izhaja, da z vidika obremenitev hrupa zaradi preusmeritve prometa na letni ravni ne bo pomembnejšega povečanja obremenitev s hrupom, zaradi katerih bi bili v obdobju cca. 5 mesecev potrebni dodatni omilitveni ukrepi.

Ukrepi, ki so navedeni v Elaboratu prometne študije za faze gradnje, so podani kot priporočilo investitorju z namenom izboljšanja stanja v prometnih konicah. Posamezni ukrepi, kot so npr. postopno omejevanje hitrosti, sprotno obveščanje uporabnikov o aktualnih potovalnih časih, itd. se dejansko že izvajajo. Navedeni ukrepi tudi ne zahtevajo večjih finančnih vlaganj in prostorskega umeščanja. Hkrati je potrebno poudariti, da bo obravnavana investicija po zaključku bistveno izboljšala razmere na mestnem območju, saj v prometnih konicah ne bo prihajalo do preusmeritve prometa na mestno omrežje. Po našem mnenju predlagani ukrepi pripomorejo tudi k zmanjševanju vpliva na okolje v času gradnje. Ukrepi, ki so tudi merljivi oz. preverljivi, so tudi dodani v Poročilo kot omilitveni ukrepi z vidika varovanja okolja. To so:

- postopno omejevanje hitrosti na primorski avtocesti pred razcepom Kozarje,
- sprotno obveščanje uporabnikov o aktualnih potovalnih časih,
- izvedba monitoringa hrupa v času popolne zapore Ceste Dolomitskega odreda ob Cesti na Ključ (Trinkova ulica).

1.2 V Ocení obremenjenosti okolja s hrupom I in II in v Poročilu ste zapisali, »da je na območju voznega in prehitevalnega pasu avtoceste možna opcíjska vgradnja drenažne plasti gumirane bituminizirane zmesi. Lahko, da vgradnja takšne vozne površine na območju Koseze - Kozarje ne bi imela bistvenega vpliva na obseg izvedbe protihrupnih ograj, lahko pa ima vpliv na obseg izvedbe pasivne protihrupne zaščite«.

Naslovni organ vas je z dopisom št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 pozval, da je treba zaradi gosto naseljenega in v obstoječem stanju hrupno zelo obremenjenega okolja zaradi obstoječe ceste natančno proučiti opcíjsko vgradnjo drenažne plasti gumirane bituminizirane zmesi, česar pa niste naredili.

Naslovni organ vztraja, da je treba skladno z 11. členom Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09 in 40/17) pri izbiri izhodišč in metod za ocenjevanje in ocenjevanje vplivov posega na okolje oz. njegove dele in posledic izhajati iz temeljnih ciljev in načel varstva okolja. Prvi odstavek 7. člena ZVO-1 (načelo preventive) namreč določa, da mora biti vsak poseg v okolje načrtovan in izveden tako, da povzroči čim manjše obremenjevanje okolja.

Pojasnilo:

V navedeni študiji so predvideni protihrupni ukrepi na treh nivojih:

- Ukrepi na viru
- Ukrepi aktivne protihrupne zaščite in
- Ukrepi na stavbah (pasivna protihrupna zaščita), kjer aktivna zaščita ni več zadosti učinkovita.

Ukrepi aktivne protihrupne zaščite in pasivne protihrupne zaščite so dimenzionirani na osnovi ukrepov na viru, to je zmanjšanje hitrosti in vgradnja tišje vozne površine SMA 11PmB s korekcijami, ki so skladne z veljavno Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. S takim pristopom je v študiji prevzet slabši scenarij - večji obseg aktivne in pasivne protihrupne zaščite. V študiji je sicer navedena opcíjska vgradnja kar bi lahko na območju predvidenega posega še dodatno izboljšalo stanje, vendar takšna obrabna plast predvidoma ne bo vgrajena zaradi drugih tehničnih razlogov, ki so obrazloženi v nadaljevanju.

Asfalti za zmanjšanje hrupa.

V projektu razširitve AC Koseze - Kozarje v šestpasovnico, je zaradi zmanjšanja hrupa predvidena zmes SMA 11 In PmB 45/80-65 A1.

Za razjasnitev izbire zmesi je potrebno pojasniti dva pojma:

- Vrsta bituminizirane zmesi
- Izbira bitumenskega veziva

1. Vrsta bitumnizirane zmesi

Glede na poroznost površine poznamo več tipov asfaltnih zmesi, ki se med seboj razlikujejo tudi v vsebnosti votlin v plasti, katere močno vplivajo na absorpcijo hrupa iz asfaltne površine:

asfaltne zmesi z zaprto površino tipov:

- AC (asphalt concrete/asfaltni beton)
- SMA (stone mastic asphalt/drobir z bitumenskim mastiksom).
- porozne asfaltne zmesi tipa PA (pourous asphalt/drenažni asfalt).

Prednosti asfaltnih zmesi z manjšim procentom zračnih votlin v asfaltni plasti - zaprto površino so večja trajnost in lažje vzdrževanje (manj porabe talilnih sredstev pri zimski službi, možnost zalivanja razpok in krpanja asfaltne plasti).

Prednosti poroznih asfaltnih zmesi so zmanjšanje hrupa in zmanjšanje pršenja vode.

Slabosti poroznih asfaltnih plasti so manjša trajnost, zelo hitra porušitev po nastanku prvih poškodb - izpadanje zrn (ko se prične izpadanje zrn, začne asfaltna plast razpadati in jo je potrebno v kratkem času zamenjati), težavnejša zimska služba (večja poraba sredstev za odtajevanje). Zaradi občutljivosti na zmrzovanje imajo slabosti večji vpliv v kontinentalni klimi.

V Sloveniji se porozne asfaltna plasti uporabljajo na vijačnih prehodih zaradi povečanja prometne varnosti - zmanjšanja nevarnosti akvaplaninga. Gre za krajše dele v dolžinah cca. 100m. Ta polja se v praksi obnavljajo na 5 do 10 let. Na daljšem odseku je bil drenažni asfalt vgrajen na odseku HC H4 0780 Šempeter - Vrtojba v letu 2009, gre pa za območje z mediteransko klimo. V sosednji Avstriji se zaradi naštetih slabosti poroznih asfaltnih plasti ne uporablja več.

2. Izbira bitumenskega veziva

V grobem obstajajo trije tipi bitumenskega veziva:

- klasični cestogradbeni bitumen
- polimerno modificirani bitumen
- z gumo modificirani bitumen.

Na bolj obremenjenih cestah je zaradi odpornosti proti nastanku kolesnic potrebno izbrati dokaj trd tip bitumenskega veziva. V primeru uporabe klasičnega bitumenskega veziva zaradi tega pade odpornost proti nastanku razpok pri nizkih temperaturah. V izogib temu se na bolj obremenjenih cestah uporablja modificirana bitumenska veziva.

V Sloveniji je na avtocestnem programu standardna izbira polimerno modificirano bitumensko vezivo, pri katerem se z uporabo polimerov cestogradbenemu bitumenskemu vezivu izboljšajo tehnične lastnosti. Z uporabo teh veziv pri asfaltih z zaprto površino uspemo dosežati pričakovane življenjske dobe, pri poroznih asfaltih pa so življenjske dobe še vedno omejene. Uporaba polimerno modificiranih veziv je tudi splošna praksa v Evropi.

Poleg modifikacije bitumenskega veziva s polimeri je mogoča tudi modifikacija z gumo - uporablja se odpadne avtomobilске gume. Tehnologija izvira iz ZDA, kjer se je tudi v večji meri tudi uveljavila. V Evropi se tehnologija do sedaj še ni uveljavila v večjem obsegu.

Glede na izkušnje iz ZDA tehnologija prinaša določene prednosti:

- daljša življenjska doba, ki še posebej pride do izraza pri poroznih asfaltnih zmesih
- zmanjšanje hrupa.

Poleg prednosti tehnologija prinaša tudi nekatere slabosti, predvsem večjo zahtevano temperaturo pri proizvodnji bituminirane zmesi, zaradi česar se poveča poraba energije pri proizvodnji ter obremenitve delavcev z aerosoli.

V Sloveniji je bilo izvedenih nekaj testnih polj z gumi modificiranim drenažnim asfaltom. Gre za krajše odseke, da se omeji tveganje predčasne odpovedi asfaltna plasti. Najstarejše testno polje je bilo vgrajeno leta 2013. Dela je izvajalo Cestno podjetje Gorica. V letu 2018 je bil z gumo modificiran drenažni asfalt vgrajen tudi na določenih lokacijah v dolžinah cca. 500m pri rušitvah cestninskih postaj.

Trenutne izkušnje z gumi modificiranimi asfalti so v splošnem dobre, je pa treba omeniti, da tehnologija ni standardizirana ter da so najstarejša testna polja vsa od istega izvajalca (CPG). Za oceno izkušnje iz rušitve cestninskih postaj, kjer so gumi modificirani drenažni asfalt vgrajevali tudi drugi izvajalci, je še prezgodaj.

Ker modifikacija z gumo v celoti ne odpravlja omejitev, ki izvirajo iz porozne površine, so v pripravi testna polja z uporabo gumi modificiranega bitumenskega veziva v asfaltih z bolj zaprto površino (drobir z bitumenskim mastiksom - SMA RmB).

3. Izbira zmesi pri projektu razširitve AC Koseze - Kozarje v šestpasovnico

Glede na to, da gre pri projektu razširitve AC Koseze - Kozarje v šestpasovnico za:

- daljši odsek (cca. 3,5 km) s štirimi pasovi v eno smer (velika širina) ter
- prometno najbolj obremenjen odsek na avtocestnem omrežju

je bila v obrabno zaporni plasti predvidena zmes z zaprto površino s polimerno modificiranim bitumenskim vezivom z dodatno modifikacijo za zmanjšanje hrupa t.j. spremembo sejalne krivulje - SMA 11 In PmB 45/80-65 A1.

Ta zmes v času projektiranja predstavlja zadnje stanje tehnike (preizkušena rešitev) iz vidika trajnosti in zmanjšanja hrupa na izvoru in je v Sloveniji tudi krita s tehničnimi specifikacijami.

Odločitev za z gumo modificirani drenažni asfalt (PA RmB) je v trenutku projektiranja iz vidika pomanjkanja izkušenj preveč tvegana:

- Tehnologije izdelave in vgradnje še ni standardizirana in ni krita s tehničnimi specifikacijami;
- Izkušnje z zmesjo so omejene na nekaj manjših testnih polj, na podlagi katerih ni dovolj izkušenj z njihovo trajnostjo pri večjih prometnih obremenitvah. Npr.: V primeru hitre odpovedi zmesi v jesenskem ali zimskem času bi lahko prišlo do večjih težav ali celo omejitev prometa;
- ni dolgoročnih izkušenj z vidika učinka zmanjševanja hrupa, saj se ta s starostjo in zaradi umazanije, ki zapira odprto strukturo asfalta, zmanjšuje.

Zaradi navedenih tveganj pri uporabi z gumo modificiranega drenažnega asfalta predstavlja uporaba zaporne plasti SMA 11 In PmB 45/80-65 A1 zadnjo najboljšo razpoložljivo tehniko dostopno na trgu, ki poleg zahtevam zmanjševanja hrupa na viru ustreza tudi drugim zahtevam z vidika obstojnosti, vzdrževanja, varnosti itd. V primeru pozitivnih dolgoročnih izkušenj investitorja DARS d.d. z gumo modificiranimi drenažnimi asfaldi je njegova uporaba na vsak način priporočljiva in je v Poročilu tudi navedena kot dolgoročen omilitveni ukrep, katerega možnost izvedbe se bo preverila v okviru obnovitvenih del.

*1.3 Skladno s 17. alinejo prvega odstavka 3. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju je vir hrupa cesta, na kateri letni pretok presega 1.000.000 vozil. Iz Poročila izhaja, da so prometne obremenitve na AC Koseze - Kozarje v letu 2016 dosegale ca. 75.000 vozil na dan oz. ca. 27.375.000 letno (75.000*365). Do leta 2040 naj bi po vaši oceni narasla že na več kot 132.100 vozil dnevno oz. ca. 48.216.500 letno (132.100*365). Glede na navedeno je AC Koseze - Kozarje nedvoumno vir hrupa. Nameravani poseg se skladno z 10. alinejo prvega odstavka 3. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju šteje za nov vir hrupa, saj se spreminja zmogljivost ceste, ki je predmet nameravanega posega. 9. člen Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju določa, kdaj je obremenitev okolja s hrupom čezmema, 10. člen pa nadalje določa zahteve za nov vir hrupa, med drugim tudi zagotovitev ukrepov varstva pred hrupom. V Ocenah obremenjenosti okolja s hrupom I in II in v Poročilu je navedeno, da je v akustičnem modelu upoštevana protihrupna ograja OAPAO-01, ki je predvidena za izvedbo v okviru priprave Državnega prostorskega načrta za varovano parkirišče s servisnimi dejavnostmi ob priključku Ljubljana - Brdo zahod. Protihrupna ograja OAPAO-01 je locirana na robu ježe ob Koreninovi ulici in je v obojestransko visoko absorpcijski izvedbi s transparentom v zgornjem delu ograje. Je višine 4,0 m in dolžine 206 m. Protihrupna ograja OAPAO-01 se v študiji vodi kot obstoječa protihrupna ograja z izjemo pri izračunu učinkovitosti.*

Iz Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I in II in Poročila nadalje izhaja, da so določene stavbe z varovanimi prostori na Koreninovi ulici, kljub upoštevanju protihrupne ograje OAPAO-01, v vplivnem območju vira hrupa iz 18. točke prvega odstavka 3. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Ocenjeno je namreč, da je hrup zaradi obratovanja nameravanega posega na tem območju višji od mejnih vrednosti za III. stopnjo varstva pred hrupom. Določene stavbe ste zato tudi preverili in predvideli za izvedbo pasivne protihrupne zaščite.

Naslovni organ ugotavlja, da je obravnavanje protihrupne ograje OAPAO-01 kot obstoječ oz. kot že izveden omilitveni ukrep, čeprav to ni, nedopustno. Naslovni organ poudarja, da je treba vplive nameravanega posega ugotavljati glede na dejstva, ki obstajajo ob izdaji upravnega akta, ne pa na podlagi negotovih bodočih dejstev. Okoliščina, da je protihrupna ograja OAPAO-01 predvidena v okviru priprave Državnega prostorskega načrta za varovano parkirišče s servisnimi dejavnostmi ob priključku Ljubljana - Brdo zahod, namreč sama po sebi ne pomeni, da bo do realizacije te protihrupne ograje tudi prišlo. Naslovni organ tako protihrupne ograje OAPAO-01 pri izdaji okoljevarstvenega soglasja ne more upoštevati, kar posledično pomeni, da bo nameravani poseg povzročal prekomerne obremenitve glede emisij hrupa.

Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju v četrtem odstavku 9. člena določa, da če je hrup posledica obratovanja linijskega vira, je obremenitev okolja s hrupom čezmerna, če vrednost kazalca hrupa $L(dan)$, $L(noč)$, $L(večer)$ ali $L(dvn)$ na kateremkoli mestu ocenjevanja presega mejno vrednost, določeno v preglednici 3 priloge I te uredbe. V osmem odstavku 9. člena iste uredbe je nadalje določeno, da se ne glede na določbe prejšnjih odstavkov pri presoji vplivov na okolje za linijski vir hrupa šteje, da obremenitev okolja s hrupom ni čezmerna, če so upoštevani tehnično, prostorsko in ekonomsko upravičeni ukrepi za zmanjšanje emisije na viru hrupa in aktivne zaščite vira hrupa ter so v vplivnem območju vira hrupa:

- 1. na obstoječih varovanih prostorih načrtovani ukrepi pasivne protihrupne zaščite,
- 2. obstoječi varovani prostori že zvočno izolirani v skladu s predpisom, ki ureja zaščito pred hrupom v stavbah,
- 3. obstoječi objekti, pri gradnji katerih bi obremenitev zaradi vira hrupa morala biti upoštevana, ali
- 4. izvedba ukrepov na obstoječih objektih zaradi njihovega slabega gradbenega stanja ni mogoča oziroma bi lahko ogrozila statično stabilnost stavbe z varovanimi prostori.

Iz zgoraj navedenega izhaja, da v okviru nameravanega posega ni predvidene aktivne zaščite za stavbe z varovanimi prostori na Koreninovi ulici, čeprav se le-te nahajajo v vplivnem območju vira hrupa oz. vrednosti kazalcev hrupa na mestih ocenjevanja presegajo mejne vrednosti, določene v preglednici 3 priloge I Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Ker osmi odstavek 9. člena in 10. člen Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju zahtevata aktivne ukrepe, pri nameravanemu posegu pa le-ti niso predvideni, se nameravani poseg, skladno s četrnim odstavkom v povezavi z osmim odstavkom 9. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, šteje, da prekomerno obremenjuje stavbe z varovanimi prostori na Koreninovi ulici z emisijami hrupa, kar posledično pomeni, da niso izpolnjene zahteve za nov vir hrupa iz 10. člena iste uredbe.

Iz Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I in II in Poročila izhaja, da je tudi Dom starejših občanov - Bokalce v vplivnem območju vira hrupa. Ocenjeno je namreč, da je hrup zaradi obratovanja nameravanega posega na tem območju višji od mejnih vrednosti za III. stopnjo varstva pred hrupom. Dom starejših občanov - Bokalce ste zato tudi preverili in predvideli za izvedbo pasivne protihrupne zaščite.

Iz Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I in II in Poročila je nadalje razvidno, da smiselna aktivna zaščita Doma starejših občanov - Bokalce (torej na brežini) ni predvidena. Glede na navedbe v recenziji Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I s protihrupnimi ograjami/nasipi ne smete posegati izven območja državnega lokacijskega načrta Koseze - Kozarje, kar pa je pri izvedbi nasipa ob Domu starejših občanov praktično nemogoče, zato ta preveritev ni bila izvedena.

Z nameravanim posegom smiselna aktivna zaščita Doma starejših občanov - Bokalce na brežini ni bila niti preverjena, niti predvidena.

Kot je naslovni organ obrazložil že zgoraj, odsotnost aktivne zaščite skladno s četrnim odstavkom v povezavi z osmim odstavkom 9. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ni možna, zato bo nameravani poseg prekomerno obremenjeval z emisijami hrupa tudi Dom starejših občanov - Bokalce. Iz istega razloga tudi niso izpolnjene zahteve za nov vir hrupa iz 10. člena te uredbe.

Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju v 10. členu določa, da se pri izbiri ukrepov varstva pred hrupom upošteva njihova učinkovitost glede na stroške. Za izračunavanje učinkovitosti se je v Oceni obremenjenosti okolja s hrupom I privzela metoda iz švicarske zakonodaje. Glede na to metodo je učinek protihrupnega ukrepa izražen kot m^2 protihrupne ograje/dB/prebivalca in cena ograje (EUR)/dB/prebivalca. Učinkovitost je izračunana za nočni čas na višini 2 m in 4 m.

*Iz Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I izhaja, da je rezultat izračuna učinkovitosti končnega predloga protihrupne zaščite na višini 2,0 m nekoliko boljši od učinkovitosti na višini 4,0 m. Za sklop 1, to je za območje priključka Brdo je na višini 2,0 m učinkovitost ca. 6,2 m^2 /dB*prebivalca, na višini 4,0 m pa 7,7 m^2 /dB*prebivalca. Boljša učinkovitost, to je ca. 1,4 m^2 /dB*prebivalca, je pričakovana za sklop protihrupnih ograj za območje zaselka Bokalce, Vrhovci in Kozarje.*

V recenziji Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I je navedeno, da ste za izračun učinkovitosti upoštevali samo stalno prijavljene prebivalce, medtem ko začasno prijavljenih prebivalcev niste upoštevali. Najbolj izstopajoč primer je stavba Doma starejših občanov -Bokalce, kjer je po zadnjih podatkih Ministrstva za notranje zadeve stalno prijavljenih 29 prebivalcev, začasno pa je prijavljenih 345 prebivalcev (navedbe iz Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I).

Tako postopanje je skladno z 11. členom Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave neustrezno. Pri izbiri izhodišč in metod za ocenjevanje in ocenjevanje vplivov posega na okolje oz. njegove dele in posledic, je treba namreč izhajati iz temeljnih ciljev in načel varstva okolja. Prvi odstavek 7. člena ZVO-1 (načelo preventive) pa določa, da mora vsak poseg v okolje biti načrtovan in izveden tako, da povzroči čim manjše obremenjevanje okolja. Glede na navedeno je treba pri izračunu učinkovitost upoštevati vse prebivalce, tako začasno kot stalno prijavljene.

Naslovni organ vas poziva, da se opredelite do zgoraj navedenih ugotovitve in po potrebi popravite Elaborate in Poročilo.

Pojasnilo:

V elaboratu Ocene obremenjenosti okolja s hrupom I je bilo na območju priključka Ljubljana izdelanih več variantnih rešitev. Predvidene so bile rešitve protihrupnih ograj ob AC ter kombinacija, kot je predlagana v končni rešitvi. Ograja OAPO-01 bo izvedena do širitve AC odseka v šestpasovnico na podlagi medsebojnega sporazuma med naročnikom obravnavane študije DARS d.d. in investitorjem DPN za varovano parkirišče Shell Adria d.o.o. Dopis o vsebini sporazuma je priloga teh odgovorov.

Navedba glede nepredvidene zaščite za Koreninovo cesto kljub izločitvi ograje OAPO-01 ni pravilna. Za stavbe ob Koreninovi ulici so predvideni tudi drugi ukrepi zmanjševanja obremenitev s hrupom, to so ukrepi na viru in aktiva protihrupna zaščita. Poleg vgradnje tišje vozne površine SMA in zmanjšanja hitrosti vozil iz 130 na 100 km/h je za zaščito stavb ob Koreninovi ulici predvidena tudi sredinska protihrupna ograja OAPO-2 in protihrupni ograji TPO-3 in APO-4. Kljub morebitni izločitvi protihrupne ograje OAPO-01 je pogoj osmega odstavka 9. člena in 10. člen Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju s tem tudi izpolnjen.

Odgovor glede doma starejših občanov

Izhodišče za načrtovanja aktivnih protihrupnih ukrepov v okviru Študije je, da je ta v osnovi predvidena za zaščito pritličja in njihovih funkcionalnih površin. Zaščita bivalnih etaž se zagotovi v primerih, ko je to izvedljivo, v nasprotnem primeru se predvidijo ukrepi za izvedbo sanacije stavbnih fasadnih elementov. Iz rezultatov računskega akustičnega modela je razvidno, da obremenitve s hrupom v višini pritličja Doma starejših občanov (Cesta na Bokalce 51) niso čezmerne. Višina pritličja je v akustični senci zgornjega roba globokega vkopa.

Navedba soglasodajalca o odsotnosti aktivne protihrupne zaščite je netočna. Na območju Doma starejših občanov je poleg vgradnje tišje vozne površine SMA in zmanjšanja hitrosti vozil iz 130 na 100 km/h predvidena tudi izvedba sredinske protihrupne ograje OAPO-6 višine 3,5 m katere učinek je v višini pritličja cca 1 dB(A) v višjih etažah pa tudi do cca 3,0 dB(A). Učinek sredinske protihrupne ograje je razviden iz tabele dodatka D2, ki je del obravnavane študije.

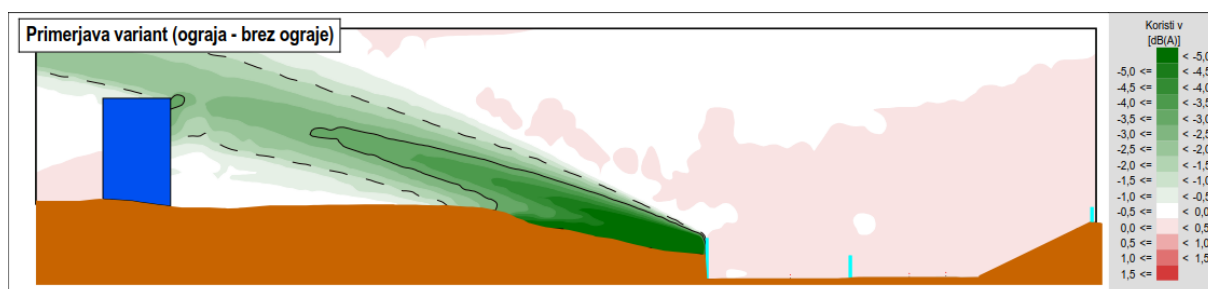
Kljub zgoraj navedenim trditvam smo preverili dve možnosti izvedbe aktivne protihrupne zaščite na območju doma starejših občanov, to sta:

- Protihrupna ograja locirana opornem ukrepu od nadvoza Cesta na Bokalce različnih višin v dolžini cca 260 m in
- Protihrupni nasip lociran na zgornjem robu obstoječe brežine izven mejen DLN, višine 3,0 m.

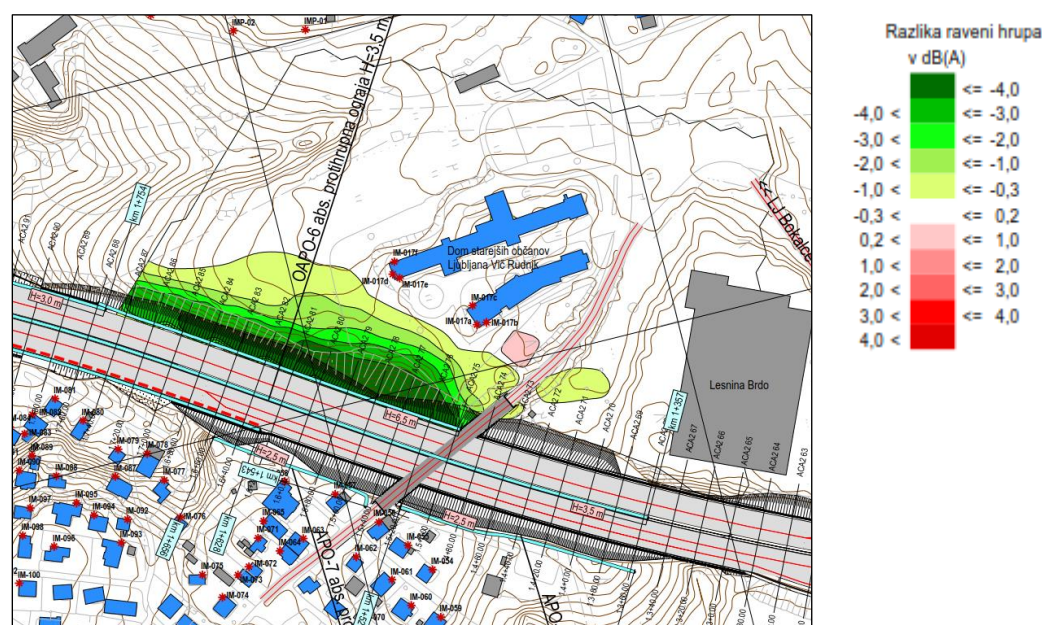
Rezultati analize postavitve protihrupne ograje so sledeči:

- Učinek protihrupne ograje na opornem ukrepu in postavitve nasipa je na višini pritličja na stavbi Doma starejših ničen, enako je tudi na območju okoliškega parka na višini 2,0 m.
- V najvišji etaži doma starejših s postavitvijo protihrupne ograje višine 2,5 m, ki stoji na 4,5 m visokem opornem ukrepu (skupaj cca 7 m) je učinek cca 1,5 dB(A). Z vidika človeškega sluha je ta učinek zanemarljivo majhen. Z izvedbo pasivne zaščite zagotovimo v višjih etažah stavbe boljše bivanjske pogoje znotraj stavbe, kot z izvedbo aktivne zaščite ob avtocesti.

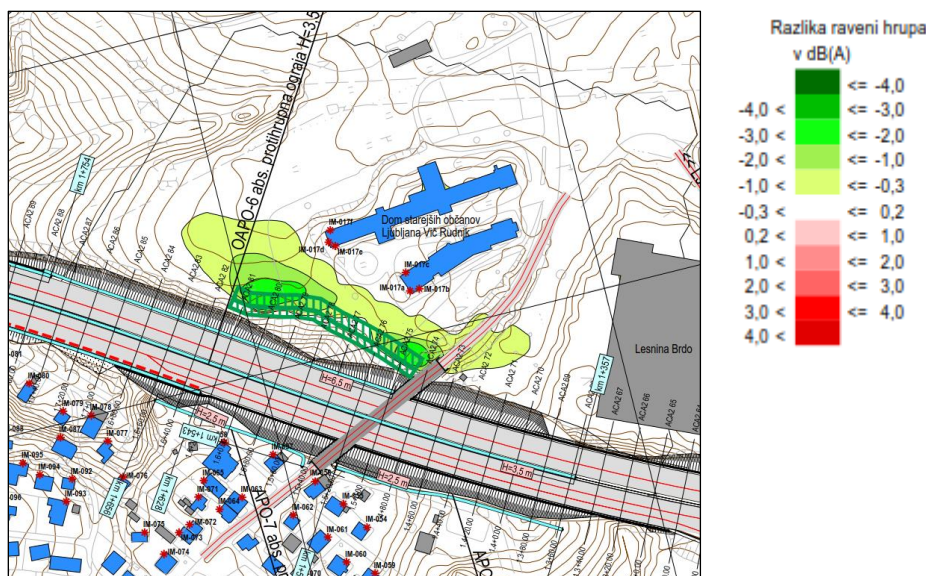
V nadaljevanju je prikazan učinek postavitve protihrupne ograje na zmanjšanje obremenitev s hrupom v prečnem prerezu in v situaciji na višini 2,0 m



Slika 2: Učinek postavitve protihrupne ograje na zmanjšanje obremenitev s hrupom v prečnem prerezu



Slika 3: Učinek postavitve protihrupne ograje na zmanjšanje obremenitev s hrupom v situaciji na višini 2,0 m



Slika 4: Učinek postavitve protihrupnega nasipa na zmanjšanje obremenitev s hrupom v situaciji na višini 2,0 m.

Iz zgoraj navedenih dejstev je razvidno, da izvedba protihrupne ograje na opornem ukrepu ali izvedba protihrupnega nasipa ob obstoječem robu vklopne brežina nima učinka, zato se takšna ograja/nasip tudi ne bo izvedla. Tako za stavbo Dom starejših občanov ostaja, poleg ukrepov na viru in izvedba sredinske protihrupne ograje OAPO-06, samo pasivna protihrupna zaščita.

Izračun učinkovitosti za Dom starejših občanov smo v študiji korigirali, pri čemer smo upoštevali tudi število začasno prijavljenih prebivalcev. Poročilo smo dopolnili s preveritvijo postavitve protihrupne ograje in nasipa ob Domu starejših občanov.

1.4 V Poročilu je potrebno popraviti naslednje:

- deviacija 1-2, Pot za Brdom na strani 22 Poročila je nejasno opisana, določeni stavki se namreč ponavljajo;
- na strani 35 Poročila je treba dokončati oziroma izbrisati stavek »Skupni stroški za izvedbo pasivne protihrupne zaščite za obravnavane stavbe so ocenjeni na« saj ni niti zaključen, niti bistven za presojo vplivov na okolje;
- tabela 4 na strani 36 Poročila ni v celoti izpolnjena, npr. stolpca »Ime«, »H (m)«, kar je treba v Poročilu ustrezno popraviti;
- naslov Tabele 14 na strani 86 Poročila vsebuje kritične vrednosti kazalcev hrupa, ki jih Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju ne predpisuje, kar je treba v Poročilu popraviti;
- v Poročilo je treba vključiti podatke o povprečnem dnevnem letnem pretoku vozil za leto 2030 in leto 2040;
- v celotnem Poročilu je treba pri segmentu hrupa izraz »prekomerno« ustrezno zamenjati z izrazom »čezmerno«;
- v celotnem Poročilu je treba navesti novo Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS št. 43/18 in 59/19);
- ukrep »intenzivna gradbena dela na odprtih površinah lahko v splošnem potekajo le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer, ob sobotah do 16. ure« ni razumljiv, saj ni pojasnjeno, kaj pomeni pojem »odprte površine« in »v splošnem«. Manjka tudi jutranja ura ob sobotah; ukrep »transport za potrebe gradnje po javnem cestnem omrežju naj poteka le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer« ni razumljiv;
- ukrep »Posebna pozornost med gradnjo mora biti usmerjena na območja, kjer se gradbišča neposredno približajo stanovanjski pozidavi - na teh območjih je treba z logističnimi ukrepi organizacije gradbišča omejiti vpliv na najnižjo možno raven.« je neustrezen, saj ni konkretiziran.

Pojasnilo:

Vse navedene nejasnosti so v poročilu podrobneje opisane ali pojasnjene:

- opis deviacije 1-2 Pot za Brdom na strani 22 poročila je dopolnjen;
- navedba stroškov pasivne protihrupne zaščite je izločena iz poročila;
- oznaka H (m) v stolpcu tabele 4 na strani 36 poročila pomeni navedba višine v metrih, je dopolnjeno;
- navedba kritična vrednost hrupa je napačna, pravilno je mejna vrednost kazalcev hrupa za celotno obremenitev, prav tako je v celotnem poročilu navedena nova Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS št. 43/18 in 59/19);
- v poročilo so dodani podatki o povprečnem dnevnem letnem pretoku vozil za leti 2030 in 2040;
- v celotnem poročilu je pri segmentu hrupa urejeno izrazoslovje »čezmerno« in »prekomerno«, glede na pojmovanje v regulativi
- pojem odprta površina pomeni, da bodo gradbena dela potekala na prostem in ne predoru, izraz »v splošnem« je umaknjen. Dodana je navedba, da lahko gradbena dela ob sobotah potekajo le do 16. ure. Transport za potrebe gradnje je dovoljen le v dnevnem obdobju med 6:00 in 18:00 uro;

Odstavek »Posebna pozornost med gradnjo mora biti usmerjena na območja, kjer se gradbišča neposredno približajo stanovanjski pozidavi - na teh območjih je treba z logističnimi ukrepi organizacije gradbišča omejiti vpliv na najnižjo možno raven.« bo umaknjen, saj so omilitveni ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom med gradnjo dovolj natančno opredeljeni.

2. Zrak:

Pri pregledu Poročila in dokumenta: 9/14 Elaborat ocene kakovosti zraka v času gradnje (v nadaljevanju Elaborat) je naslovni organ ugotovil naslednje:

2.1 Pri uporabi povprečnega emisijskega faktorja 0,0812 kg/m²/ leto naslovni organ opozarja, da gre za povprečni emisijski faktor, pri katerem je že zajeto dejstvo, da gradbišče ne obratuje 24 ur na dan in je bil določen z meritvami emisij dejanskih gradbišč v celoletnem obdobju. Prilaganje na obratovalne ure zaradi tega ni smiselno in daje izkrivljen rezultat. Naslovni organ vas poziva, da Poročilo popravite upoštevajoč zgoraj navedeno. Naslovni organ vas ob enem seznanja da obstajajo tudi novejša in natančnejše smernice za izračun prašenja na gradbiščih, na primer <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019> in vam predlaga, da jih uporabite pri izračunu prašenja na gradbiščih.

Pojasnilo:

Pri prvotnem izračunu emisij delcev PM₁₀ z območja gradbišča je bil upoštevan le čas obratovanja gradbišča (torej 12 ur na dan), saj so te emisije predvsem posledica aktivnosti na samem gradbišču (prevozi transportnih sredstev in delovnih naprav po površini gradbišča). Pri ponovnem izračunu so upoštevane vse ure v letu (torej z upoštevanjem enotne emisije delcev PM₁₀ v celotnem obdobju dneva in trajanju posameznega gradbišča). Zaradi upoštevanja 2x večjega emisijskega faktorja se bo povečala ocena dodatne onesnaženosti zraka z delci PM₁₀ in to predvsem pri stavbah, ki bodo neposredno izpostavljene gradbišču.

2.2 Izračun emisij po neasfaltiranih gradbiščnih poteh je izveden s faktorjem melja na gradbiščnih poteh 0,5 g/m², kar je skladno s Tabelo 1, smernica Buwal, povprečna gostota melja na močno obremenjenih poteh (več kot 5000 vozil dnevno) za gradbišča, ki obratujejo med januarjem in junijem. Iz prejete dokumentacije ni razvidno, koliko vozil bo dnevno vozilo po gradbiščnih poteh, vendar pa je število tovornih vozil, ki bo vozilo po avtocesti, ocenjeno na 123 dnevno, zaradi česar naslovni organ predvideva, da bo tudi po gradbiščnih poteh dnevno vozilo manj kot 5000 vozil, v tem primeru pa bi bilo potrebno v izračunu uporabiti faktor melja za manj obremenjene poti, ki je bistveno višji. Iz prejete dokumentacije ni povsem jasno, kako dolge so gradbiščne poti,

nitni koliko vozil jih bo dnevno uporabljalo, kar je potrebno ustrezno popraviti izračun emisij po neasfaltiranih gradbiščnih poteh.

Pojasnilo:

Pripomba se po mnenju izdelovalca nanaša na emisije PM₁₀ z utrjenih asfaltiranih dovoznih poti. Ne glede na to, je pri ponovnem izračunu emisij in dodatne obremenitve okolja z delci upoštevana večja količina melja na dovoznih cestah. Pri ponovnem izračunu bo za scenarij brez omilitvenih ukrepov upoštevana gostota melja 2,5 g/m², pri scenariju z omilitvenimi ukrepi pa 1g/m². Emisija z asfaltiranih dovoznih poti je lahko v primeru neizvajanja omilitvenih ukrepov v neposredni bližini navezav na gradbišče lahko tudi večja, medtem ko je na večji oddaljenosti ter na cestah s večjo gostoto prometa občutno manjša (kar je bilo upoštevano v prvotnem izračunu). Pri gostoti melja 2,5 g/m² znaša emisijski faktor delcev PM₁₀ za asfaltirane gradbiščne ceste 0,059 kg/vozilo/km, pri gostoti melja 1 g/m² pa 0,033 kg/vozilo/km. Poročilo je tudi dopolnjeno z navedbo podatkov o dolžini in prometnih obremenitvah gradbiščnih poti.

2.3 V elaboratu je navedeno, da je izračun emisij iz utrjenih gradbiščnih poti narejen skladno s smernico Buwal, izračun emisij iz utrjenih gradbiščnih poti pa skladno s smernico EPA. Smernica EPA za izračun emisij iz utrjenih gradbiščnih poti navaja povsem drugačno enačbo, kot je navedena v Elaboratu. Enačba v Elaboratu je nekoliko podobna enačbi za izračun emisij iz utrjenih gradbiščnih poti po smernici Buwal, (verzija 9/98). Naslovni organ vas poziva, da citirate pravo smernico.

Pojasnilo:

Navedena je smernica Buwal za izračun emisij iz utrjenih gradbiščnih poti.

2.4 Vlažnost podlage v izračunu emisij iz utrjenih gradbiščnih poti je v Elaboratu določena kot 1% brez protiprašnih ukrepov in 10% s protiprašnimi ukrepi. Smernica EPA navaja standardno vlažnost 0,5%, z izvajanjem protiprašnega ukrepa - vlaženjem" do vlažnosti 2% se emisije zmanjšajo za 75%, za nadaljnjim višanjem vlažnosti pa je zmanjšanje emisij manj opazno. Naslovni organ vas poziva, da pojasnite zelo visoke vrednosti o vlažnosti podlage ter predvidite količino vode, ki bo za izvajanje navedenega protiprašnega ukrepa potrebna.

Pojasnilo:

Izračuni emisij iz utrjenih gradbiščnih poti je ponovljen z noveliranimi vrednostmi vlažnosti brez ter z izvajanjem protiprašnega ukrepa – vlaženjem. Navedena je tudi ocena povprečne količine porabljene vode pri izvajanju vlaženja gradbišča.

2.5 V Elaboratu navajate, da se bo za izvajanje apnene stabilizacije porabilo 800 kg apna na uro. V Poročilu je navedeno, da se bo stabilizacija z apnom izvajala eno uro dnevno, pri čemer se bo v prvi fazi vgrajevalo po 9000 kg apna na uro, v četrti fazi pa 5000 kg apna na uro. Naslovni organ vas poziva, da pojasnite razhajanje v navedenih količinah vgrajenega apna, opišite tudi točen postopek izvedbe apnene stabilizacije nasipov.

Pojasnilo:

V poročilu je naveden s projektantom usklajen postopek apnene stabilizacije in ocenjene količine porabe apna. Stabilizacija zemljin z apnom je predvidena za gradnjo platoja bencinskega servisa in bo predvidoma potekala 14 tednov, po oceni 70 delovnih dni. V tem obdobju se bo povprečno vgrajevalo po 28 t apna na dan. Predvidoma bo izvedba po postopku »in-situ«, pri katerem se material ob pomoči stroja premeša z vezivom in vodo na mestu gradnje. Ocenjuje se, da bo ta proces vsak dan trajal do 4 ure, torej bo poraba okvirno 7 t/h.

2.6 Naslovni organ vas poziva, da ponovno izvedete modelne izračune z ustrezno popravljenimi vhodnimi emisijskimi podatki.

Pojasnilo:

Modelni izračun koncentracij delcev PM₁₀ v času gradnje je ponovno izveden s novimi vhodnimi emisijskimi podatki, ocenjene so večje obremenitve okolja, poročilo je dopolnjeno.

2.7 Ker imisijske vrednosti dodatne dnevne obremenitve pri upoštevanju obstoječi obremenitvi na več mestih presegajo dovoljene vrednosti, vas naslovni organ poziva, da se opredelite do morebitnih dodatnih omilitvenih ukrepov .

Pojasnilo:

Na podlagi rezultatov noveliranih modelnih izračunov so opredeljeni dodatni omilitveni ukrepi (protiprašne ponjave na vseh območjih, kjer se gradbišče približa stanovanjski pozidavi).

2.8 Naslovni organ vas poziva, da se podrobneje opredelite glede povečanega prašenja na območju mešanja zemeljskega izkopa z apnom, kar je predvideno na lokaciji v neposredni bližini naslova Cesta na Ključ 96.

Pojasnilo:

V skladu s predvidenim scenarijem gradnje se stabilizacija z apnom izvede samo na območju platoja bencinskega servisa Brdo. V vplivnem območju stavbe Cesta na Ključ 96 apnena stabilizacija nasipov ni več predvidena. Poročilo je v tem delu usklajeno.

2.9 Naslovni organ vas poziva, da dodate oceno emisij v zrak za nameravani poseg takoj po izvedbi nameravanega posega, saj na oceno za leto 2030 že močno vpliva predvidena zamenjava obstoječih pogonskih goriv z drugimi energenti z manj emisijami.

Pojasnilo:

V poročilo je dodatno vključena ocena emisij onesnaževal na podlagi prometnih podatkov za leto 2030 in z upoštevanjem emisijskih faktorjev za obstoječe stanje.

3. Odpadki:

3.1 V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili med drugim pozvani, da se v Poročilu opredelite do tega, ali izkopi predstavljajo material ali odpadke ter se opredelite, kateri odpadki se bodo uporabili kot polnilo in na kakšen način, ter temu primerno uskladite podatke skozi celotno Poročilo. Tudi po dopolnjenem Poročilu naslovni organ še vedno ne more z gotovostjo ugotoviti, ali bo zemeljski izkop predstavljal odpadke ali material/surovino. Iz pojasnil izdelovalca Poročila v točki 3.1 opredelitve do poziva k izjasnitvi št. 7.0.1./2019-O-044-KV-37 z dne 19. 9. 2019 izhaja, da se za izkop nastal z gradnjo nameravanega posega uporabljajo naslednji izrazi: izkopi, izkopani in vgradni materiali, izkopana zemljina, surovina, ni pa razbrati, da izkop predstavlja gradbeni odpadke. V kolikor izkopani material ne bo predstavljal gradbenega odpadka, pač pa kot navajate »izkop, izkopani in vgradni material, izkopano zemljino, surovino«, se je v Poročilu treba opredeliti, katera mineralna surovina bo pri izvedbi nameravanega posega nastala, ter predvideti nadaljnje ravnanje z njo, oziroma jasno navesti, da zaradi izkopavanja gradbeni odpadke ne bo nastajal. Temu podrejeno pa je v Poročilu treba tudi opredeliti kam boste z vsemi temi »izkopi, izkopanimi in vgradnimi materiali, izkopano zemljino, surovino«. Na podlagi tega je potrebno v Poročilu in vseh priloženih dokumentih to upoštevati in uskladiti navedbe.

Pojasnilo:

Poročilo o vplivih na okolje je bilo usklajeno in dopolnjeno na sledeč način:

a) Poglavlje 2.2.5.1.:

V Tabeli 7 v poglavju »2.2.5.1. Vrsta in količina izkopanih in vgradnih materialov oz. surovin« navajamo masno bilanco in se ne opredeljujemo do tega, ali je posamezen izkopan ali vgrajen material gradbeni odpadke. V tabeli je pregledno navedeno, kolikšna količina izkopov se bo ponovno uporabila in kolikšna količina izkopov bo ostala kot višek. Je pa dejstvo da je izkopan material zemeljski izkop, ki se ga bo del (61.675 m³ od 173.271 m³) porabil na gradbišču investitorja (skladno z Uredbo o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15), Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08) in Uredbo o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11) se pravi da ga lahko opredelimo kot vgradni material. Zemeljski izkop, skladno s 4. členom Zakona o rudarstvu (Uradni list RS, št. 14/14 – uradno prečiščeno besedilo in 61/17 – GZ) ne moremo uvrstiti med mineralne surovine. Zemeljski izkop bo na območju gradbišča uporabljen kot vgradni material po tretiranju z apnom, del brez apnene stabilizacije, plodna zemljina (všteta v skupno količino porabe zemljine) pa se bo porabila za sanacijo vrhnjega dela tal.

Investitor mora skladno s 4. členom Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08) dokazati, da zemeljski izkop, pridobljen z gradbenimi deli na na gradbišču, ni onesnažen z nevarnimi snovmi, tako da bi se moral uvrstiti med nevarne gradbene odpadke v skladu s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki. Šteje se, da zemeljski izkop ni onesnažen z nevarnimi snovmi, tako da bi sodil med nevarne gradbene odpadke, če (ker je prostornina izkopa več kot 30.000 m³) iz podatkov o sestavi zemeljskega izkopa ali iz analize zemeljskega izkopa s preskusnimi metodami, skladno s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki, razvidno, da zemeljski izkop ni onesnažen z nevarnimi snovmi, tako da bi se moral uvrstiti med nevarne gradbene odpadke.

b) Poglavlje 2.3.2, poglavje 5.2.4. in poglavje 7.4.:

Način ravnanja z viškom zemeljskih izkopov (111.595 m³ oz. 191.991 t), ki ga ne bo možno porabiti na gradbišču investitorja je opredeljen v poglavju 2.3.2 Stranski proizvodi, odpadki in način ravnanja z njimi. V poglavju je navedeno da se bo višek zemeljskih izkopov kot gradbeni odpadke pod št. 17 05 04 v posameznih fazah gradnje sproti predajal s strani ARSO pooblaščenemu zbiratelju oz. prevzemniku tovrstnih odpadkov. Predaja bo potekala po posameznih fazah gradnje in sicer v prvi fazi 10.552 m³, v drugi fazi 3.067 m³, v tretji fazi 59.867 m³, v četrti fazi 27.532 m³ in v peti fazi 10.577 m³. V kolikor

dinamika gradnje ne bi omogočala sprotnega odvoza, je na platoju za bencinski servis možno začasno, do prevzema, odlagati viške zemeljskih izkopov do količine 35.000 m³.

3.2 V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili med drugim pozvani za pojasnilo, ali se bodo pri mešanju zemeljskih izkopov z apnom kot vstopni materiali uporabljali tudi odpadki ter da pojasnite kakšen bo status navedene mešanice.

- Iz Poročila izhaja, da je vstopni material zemeljski izkop, ki se ga bo stabiliziralo z apnom ter da je zemeljski izkop že v sami osnovi gradbeni odpadek (zemljina in kamenje, ki nista navedena pod 17 05 03 (številka odpadka: 17 05 04)). Mešanje zemeljskega materiala z apnom je čisti geotehnični ukrep in nima korelacije z ravnanji z odpadki in njihovo predelavo. Odgovor je po mnenju naslovnega organa kontradiktoren, saj sta v njem vključeni dve med seboj nasprotujoči si trditvi, in sicer: da je zemeljski izkop v osnovi gradbeni odpadek in hkrati iz istega stavka izhaja, da ne gre za odpadek.

Pojasnilo:

Od skupne količine 173.271 m³ zemeljskih izkopov bo investitor ponovno uporabil na istem gradbišču 61.675 m³. Del zemeljskih izkopov (36.220 m³), ki se bo kot vgradni material porabil na gradbišču investitorja, se bo stabiliziral z apneno stabilizacijo (1.956 m³ apna) in sicer le v prvi fazi gradnje na območju platoja za bencinski servis. Stabilizacija zemeljskega izkopa z apnom je običajen geotehnični ukrep za doseganje večje trdnosti.

- Iz Poročila in pojasnila dalje izhaja, da je zemeljski izkop že v sami osnovi gradbeni odpadek, 17 05 04 (zemljina in kamenje, ki nista navedena pod 17 05 03), kar pa ni skladno z izjavo/odgovorom, navedenim v točki 3.1 opredelitvi do poziva k izjasnitvi št. 7.0.1./2019-O-044-KV-37 z dne 19. 9. 2019, iz katerega ne izhaja nedvoumno, da izkop predstavlja gradbeni odpadek.
- Naslovni organ ugotavlja, da se še vedno niste opredelili, kakšen status bo imela mešanica zemeljskega materiala/odpadka z apnom.

Naslovni organ vas ponovno poziva, da se nedvoumno opredelite, ali bo z nameranim posegom kot posledica izkopavanja nastal odpadki ali material/surovina ter da pojasnite, kakšen bo status mešanice zemeljskih izkopov z apnom.

Pojasnilo:

Velja stališče navedeno pod točko 3.1. in prvo alinejo točke 3.2.

3.3 V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili med drugim pozvani za pojasnilo ali se bodo odpadki predelovali na gradbišču na lokaciji nastanka oziroma vnosa ter opredelite naprave s katerimi se bo vršila predelava. Iz vaše opredelitve in Poročila izhaja, da na gradbišču ni predvidene predelave gradbenih odpadkov, kot to izhaja iz NGGO (Projekt NG, dop. september 2019). Dalje iz Poročila izhaja, da se bo na obravnavanem območju izvajalo tudi mešanje zemeljskih izkopov z apnom, kar je geotehnični ukrep. Glede na že izpostavljeno v točkah 3.1 in 3,2 tega poziva, vas naslovni organ poziva, da se nedvoumno opredelite, ali predstavlja zemeljski izkop odpadki ali material. Naslovni organ namreč ugotavlja, da bo v času gradnje uporabljena določena mehanizacija oziroma oprema. Če se bo na njej predelovalo odpadke, potem gre za premično napravo, ki mora upoštevati določila Uredba o obdelavi odpadkov v premičnih napravah (Uradni list RS, št. 34/08). Iz Poročila mora izhajati:

- > kako se bo mešal izkop/odpadki z apnom,

Pojasnilo:

V NGGO je opredeljeno, kot je tudi ustrezno povzeto v PVO, da se bo zemeljski izkop z običajnim geotehničnim ukrepom (mešanje z apnom) uporabil na istem gradbišču. Izvedba apnene stabilizacije bo

predvidoma po postopku »zmešano na mestu«, pri katerem se material ob pomoči stroja premeša z vezivom in vodo na mestu gradnje. Prav tako stabilizacija z apnom ni predelava odpadka po Uredbi o odpadkih. Poročilo o vplivih na okolje je bilo v poglavju 2.3.2 Stranski proizvodi, odpadki in način ravnanja z njimi dopolnjeno z opisom poteka apnene stabilizacije.

> in kako se bo izvedel omilitveni ukrep iz poglavja 7.4 TLA, da se bo iz izkopane zemljine (odpadka) izločilo »tujerodni dresnik«, za katerega je poseben postopke obdelave.

Pojasnilo:

Način ravnanja z dresnikom je opredeljen med omilitvenimi ukrepi za naravo v poglavju 7.2 Predviden način ravnanja ne predvideva uporabe posebne mehanizacije. Način ravnanja je sledeč:

- Pred začetkom gradnje se območje, na katerem je prisoten dresnik, pokosi, in sicer še pred začetkom nastajanja semen (pred septembrom). Rastline se pokosi 10 cm nad tlemi, nadzemne dele pa ustrezno odstrani (najbolje: sežig, oziroma predaja pooblaščenemu prevzemniku oz. predelovalcu tovrstnih odpadkov).
- Med gradnjo se odstrani rodovitna plast zemljine, ki se jo na obstoječi lokaciji preseje z uporabo mrež z velikostjo odprtin od 5x5 do 10x10 cm. Ostanki dresnika, ki se jih pridobi po sejanju, se predajo pooblaščenemu zbiralcu tovrstnih odpadkov, ki jih preda v sežig. Za sežig tega materiala v Sloveniji še ni registriranega podjetja, zato je potreben izvoz v tujino. Presejano zemlino se lahko uporabi za ureditev brežine na obstoječi lokaciji. Zemljine naj se ne premešča na druge lokacije. Če se pojavijo rastline dresnika, se jih kosi 1x na 2 tedna, pokošeni material pa sežge oz. preda v predelavo. Brežine, pokrite s presejano zemljo, se zatravi in zasadi z avtohtonimi grmovnimi vrstami.
- Globlje plasti z dresnikom okužene zemljine (nerodovitni del) se odstrani do širine vsaj 4 m od meje rastišča in do globine vsaj 2 m. Pooblaščenega prevzemnika tovrstne zemljine v Sloveniji ni. Zemlino naj se odpelje na posebej za to določeno lokacijo vnosa viškov materiala. Najbolj primerne so lokacije, na katerih se že v obstoječem stanju pojavlja invazivni dresnik. Po odložitvi materiala na lokacijo trajnega vnosa, je treba območje ustrezno sanirati (s tretiranjem s fitofarmaceutskimi sredstvi ali z ozelenitvijo s konkurenčnimi rastlinami v kombinaciji z redno košnjo). Obstaja tudi možnost zavijanja zemljine skupaj z dresnikom v neprepustno folijo in zakop pod utrjene površine (npr. asfaltirana parkirišča), ki bodo več desetletij ostala nespremenjena.

Naslovni organ vas ponovno poziva, da pojasnite Tabelo 11 na str. 62 Poročila: »Vrste in količina gradbenih odpadkov, ki se bodo obdelali na gradbišču in postopek predelave«. Ta tabela zahteve preveritev 4., 5., 9. in 10. člena Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč in določb Uredbe o obdelavi v premičnih napravah v zvezi z zahtevami za obratovanje premične naprave na istem mestu.

Pojasnilo:

Naslov tabele je zavajajoč, saj na območju gradbišča ni predvidena predelava gradbenih odpadkov, kar je razvidno iz vsebine tabele. Je pa citiranje te tabele način podajanja odpadkov o predelavi povzet iz NGGO, ki se drži predpisanih tabel. Naslov tabele bomo spremenili, saj govori le o možnosti predelave gradbenih odpadkov, ki jo bodo opravili pooblašчени prevzemniki tovrstnih odpadkov.

3.4 V izjasnitvi ste navedli, da se viški zemeljskih izkopov ne bodo trajno vnašali v tla po postopku R10 v peskokopu Tomc - Drtija v občini Moravče, temveč se bodo predajali pooblaščenemu zbiratelju/prevzemniku tovrstnih odpadkov, ki jih bo predelal po postopku R10. Zahteve, ki jih skladno z veljavno zakonodajo tak postopek predelave prinaša, so navedene kot omilitveni ukrepi v poglavju 7.4. Tla. Iz navedenega izhaja, da bodo viški zemeljskih izkopov oddani predelovalcem, ki imajo veljavno okoljevarstveno dovoljenje za vnos po R10.

Pojasnilo:

Kot že naslovni organ ugotavlja je predpisan način ravnanja z viški zemeljskih izkopov postopkovno pravilen. Način predelave pa ni predmet projekta, saj je odvisen od posameznih zbiralcev oz. predelovalcev gradbenih odpadkov, ki se bodo v fazi izvedbe pogodbeno zavezali prevzeti gradbeni odpadki – višek zemeljskega izkopa. Upravljanje s prevzetimi materiali oz. način ravnanja je v torej domeni prevzemnikov, ki opravljajo ustrezno gospodarsko dejavnost v povezavi z ravnanjem z odpadki.

Naslovni organ ugotavlja, da imajo predelovalci, ki imajo trenutno veljavna okoljevarstvena dovoljenja za vnos zemeljskih izkopov, v dovoljenju navedeno točno določene lokacije, iz katerih lahko vnašajo (za te lokacije so bile izdelane Ocene kakovosti zemeljskih izkopov).

Imetniki okoljevarstvenih dovoljenj za vnos po R10 zemeljskih izkopov, ki bodo nastali na lokaciji izgradnje avto ceste Koseze-Kozarje NE obstajajo. Torej bodo morala biti pridobljeni naknadno.

Iz Poročila dalje izhaja, da bodo z nameranim posegom nastali viški plodne zemlje in zemeljskega izkopa - št. odpadka 17 05 04 v količini 191.991 t, ki bodo oddani pooblaščenemu predelovalcu tovrstnih odpadkov.

Naslovni organ pojasnjuje, da kadar gre pri izdaji okoljevarstvenih soglasij za projekte, kjer nastanejo velike količine zemeljskega izkopa, je potrebno že v fazi pridobivanja okoljevarstvenega soglasja opredeliti **konkretne lokacije vnosa**. Tako se že v okviru presoje vplivov na okolje lahko preveri tudi ustreznost prometnih ureditev in prometnih povezav do lokacij vnosa, da ne bi prišlo v okolici nameravanega posega do poslabšanja prometnih razmer in stanja okolja (hrup, zrak). Naslovni organ sicer ugotavlja, da je navedba, da bodo zemeljske izkope oddali pooblaščenemu predelovalcu tovrstnih odpadkov teoretično pravilna, vendar bi bilo v presojo potrebno vključiti tudi vnos zemeljskih izkopov. To pa ni mogoče, če ni znanih lokacij vnosa. Glede na navedeno je v Poročilu treba predložiti podatke o **lokacijah vnosa**. Pri tem naslovni organ pripominja, da bi lahko v primerih, ko pri gradnji nastane velika količina zemeljskih izkopov, vlagatelj že tekom pridobivanja okoljevarstvenega soglasja pridobil dokumentacijo, ki je potrebna pri izdaji okoljevarstvenega dovoljenja in jih priložil vlogi za izdajo okoljevarstvenega soglasja, tako okoljevarstvenega dovoljenja za vnos po R10 naknadno ne bi bilo potrebovali pridobivati (investitor bi pridobil na času, saj ne more začeti z izkopavanjem, če ni izdanega tudi dovoljenja za vnos viškov zemeljskih izkopov). 3. točka 10. člena Uredba o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11) namreč določa, da okoljevarstvenega dovoljenja ni treba pridobiti za pripravo zemeljskega izkopa zaradi njegove ponovne uporabe, če gre za zemeljski izkop, za katerega so pogoji za izpolnjevanje zahtev po tej uredbi določeni v okoljevarstvenem soglasju, izdanem k nameravani gradnji objekta, zaradi katere se namerava uporabiti zemeljski izkop.

Glede na to, da gre v konkretnem primeru za velike količine zemeljskih izkopov, s tem pa tudi veliko opravljenih prevozov in posledično povečane prometne obremenitve v času gradnje nameravanega posega, ter posledično povečanje obremenitve zraka ter obremenitve s hrupom, je v Poročilu potrebno opredeliti lokacije vnosa. Naslovni organ vas poziva, da Poročilo pripravite tako, da bo v skladu s tretjo in peto alinejo, 2. točke, prvega odstavka 5. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave.

Naslovni organ ugotavlja, da iz Poročila sicer izhaja, da je znotraj območja nameravanega posega predvidena lokacija, na kateri bo možno začasno skladiščiti ca. 35.000 m³ viškov materiala. Glede na to, da bo gradnja trajala 23 mesecev, da bo z izvedbo nameravanega posega nastalo ca. 111.595 m³ oz.

191.238 t viška zemeljskih izkopov, ki se bodo sproti predajali pooblaščenemu prevzemniku/zbiratelju tovrstnih odpadkov ter glede na to, da naslovni organ iz lastnih evidenc razpolaga s podatkom, da za lokacijo izgradnje avto ceste Koseze-Kozarje ni izdanih okoljevarstvenih dovoljenj in niti ni podanih vlog za izdajo okoljevarstvenih dovoljenj za predelavo odpadkov po R10, naslovni organ meni, da Poročilo ne vsebuje podatkov, ki bi omogočali izvedbo presoje vplivov na okolje v segmentu odpadki.

Pojasnilo:

Kot že naslovni organ ugotavlja je predpisna način ravnanja z viški zemeljskih izkopov postopkovno pravilen. Način predelave pa ni predmet projekta, saj je odvisen od posameznih zbiralcev oz. predelovalcev gradbenih odpadkov, ki se bodo v fazi izvedbe pogodbeno zavezali prevzeti gradbeni odpadek – višek zemeljskega izkopa. Upravljanje s prevzetimi materiali je v torej domeni prevzemnikov, ki opravljajo ustrezno gospodarsko dejavnost v povezavi z ravnanjem z odpadki.

Lokacija, na kateri je možno začasno skladiščiti približno 35.000 m³ materiala (plato bencinskega servisa), je določena z namenom optimalne operativne ureditve gradbišča, ki bo odvisna tudi od izbranega izvajalca in zmožnosti sprotne prevzemanja viškov zemeljskih izkopov izbranih prevzemnikov materiala. Lokacija ni mišljena za trajno odlaganje viškov zemeljskih izkopov.

3.5 Naslovni organ vas poziva, da se opredelite do navedb v poglavju 2.2.5.1. »Vrsta in količina izkopanih in vgradnih materialov/surovin«, kjer je navedeno, da bo znašala skupna predvidena količina izkopane zemljine ca. 173.271 m³. Del izkopane zemljine v količini 61.675 m³ bo vgrajen na območju gradbišča nosilca nameravanega posega (po postopku predelave R10), in sicer deloma v nasipe z apneno stabilizacijo, deloma prav tako v nasipe, brez apnene stabilizacije plodni del zemlje pa se bo uporabil za sanacijo zgornjih plasti tal. Viški zemeljskih izkopov v skupni količini 111.595 m³ se bodo v posamezni fazi gradnje sproti predajali pooblaščenim prevzemnikom/zbiralcem tovrstnih gradbenih odpadkov. Naslovni organ vas poziva, da se nedvoumno opredelite ali bo izkopani material predstavlja odpadek ali vgradni material/surovino in upoštevajoč navedeno popravite in poenotite navedbe v Poročilu.

Pojasnilo:

Velja stališče navedeno pod točko 3.1. in prvo alinejo točke 3.2.

3.6 V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili med drugim pozvani, da poglavja št. 4, 5, 7 in 8 Poročila v celoti dopolnite s podpoglavji segmenta odpadkov. Glede navedenega ste se opredelili, da segment odpadkov v Poročilu še vedno ni obravnavan ločeno, saj da je vključen v preostale segmente, natančneje v segment tal, ki je v Poročilu obravnavan v poglavjih 4.4.4. Tla, 5.2.4 Tla, 7.4. Tla ter 8.4. Tla.

V zvezi z navedenim naslovni organ pojasnjuje, da Uredba o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15) v prvem odstavku 10. člena določa, da je z odpadki treba ravnati tako, da ni ogroženo človekovo zdravje in se ne škodi okolju, ter da ravnanje zlasti:

- ne predstavlja tveganja za vode, zrak, tla, rastline in živali,
- ne povzroča čezmernega obremenjevanja s hrupom in neprijetnimi vonjavami,
- ne povzroča škodljivih vplivov na območja, na katerih je predpisan poseben režim v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave, ali predpisi, ki urejajo varovanje virov pitne vode, in ne povzroča škodljivih vplivov na krajino ali območja, na katerih je predpisan poseben režim v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo kulturne dediščine.

Dalje Uredba o odpadkih v drugem odstavku 10. člena določa, da morajo biti načrtovanje, proizvodnja, distribucija, potrošnja in uporaba proizvodov taki, da pripomorejo k preprečevanju nastajanja odpadkov ter povečanju možnosti za pripravo za ponovno uporabo in recikliranje odpadkov, ki nastanejo iz teh proizvodov.

Naslovni organ vztraja, da bi moral biti segment odpadkov obravnavan ločeno, zato vas poziva, da poglavja št. 4, 5, 7 in 8 Poročila pripravite upoštevajoč določila 11. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave.

Pojasnilo:

V Poročilu o vplivih na okolje ugotavljamo vplive vseh posledic izvedbe določenega posega na posamezne dele okolja (ki so v Uredbi o vsebini PVO nekoliko nerodno poimenovani »dejavniki«). Pred tem opišemo trenutno stanje, po tem, ko smo vplive prepoznali in ovrednotili, pa določimo omilitvene ukrepe in predvidimo spremljanje stanja. V strukturi PVO, ki jo v drugem členu določa Uredba o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09 in 40/17 – v nadaljevanju Uredba o vsebini PVO), so podpoglavja v vseh navedenih glavnih poglavjih (stanje, vplivi posega, ukrepi, monitoring) sledeča:

1. prebivalstvo in zdravje ljudi,
2. biotska raznovrstnost in naravne vrednote, s posebnim poudarkom na vrstah in habitatih, ki se ohranjajo ali varujejo na varovanih območjih v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave,
3. zemljišča (npr. izkoriščeno zemljišče, dejanska raba zemljišča),
4. tla,
5. voda (npr. hidromorfologija, količina in kakovost, poplavna ogroženost),
6. zrak,
7. podnebje (npr. emisije toplogrednih plinov, vplivi, povezani s prilagajanjem podnebnim spremembam),
8. materialne dobrine,
9. kulturna dediščina, vključno z arhitekturno in arheološko dediščino,
10. krajina ter
11. medsebojno delovanje dejavnikov, navedenih v 1. do 10. točki tega odstavka.

Določitev možnih vplivov posega na te, tako imenovane dejavnike, se nanaša v skladu s 1. točko 10. člena Uredbe o vsebini PVO predvsem na:

- spremembe naravnih in drugih pogojev življenja in bivanja na območju,
- rabo, uporabo ali izkoriščanje obnovljivih in neobnovljivih naravnih dobrin,
- spremembe, ki vplivajo na naravno ravnovesje in ekosisteme, pogoje bivanja prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst ter njihove habitate,
- emisije snovi v tla,
- emisije snovi in toplote v površinske in podzemne vode,
- emisije plinastih, tekočih in trdnih snovi v zrak, vključno z vonjavami,
- emisije hrupa, ionizirnega ali elektromagnetnega sevanja,
- svetlobno onesnaževanje,
- nastajanje odpadkov in ravnanje z njimi,
- uporabo nevarnih snovi in s tem povezana tveganja,
- možnosti nastanka okoljskih in drugih nesreč,
- povzročanje vibracij in drugih vplivov na seizmološke in geofizikalne pojave,
- spremembe, ki vplivajo na kulturno dediščino, in
- spremembe, ki vplivajo na kakovost in prepoznavnost krajine.

Tako ugotavljamo vpliv (na primer) odpadkov, ki nastanejo med gradnjo, na vseh deset »dejavnikov« okolja. Lahko bi sicer imeli poročilo strukturirano na način, kot ga predlagate (podpoglavja bi v tem primeru predstavljali možni vplivi iz 1. točke 10. člena Uredbe), vendar potem ne bi bilo v skladu z Uredbo o vsebini PVO in zato predloga ne moremo upoštevati. Vsebine, ki se nanašajo na vplive ravnanja z odpadki, bomo v posameznih poglavjih (4., 5., 7. in 8.) dodatno poudarili.

3.7 Na strani 62 Poročila v Tabeli 11: »Vrste in količina gradbenih odpadkov, ki se bodo obdelali na gradbišču in postopek predelave« je pri odpadku s št. 17 05 04 naveden postopek R11. Naslovni organ vas poziva, da se opredelite do te predelave in pojasnite, kdo jo bo izvedel.

Pojasnilo:

Tabela 11 v Poročilu o vplivih na okolje je bilo na osnovi popravkov NGGO dopolnjena z ustrežno navedbo. Gradbeni odpadki se na gradbišču ne bodo predelovali.

3.8 V Poročilu se pojavljajo različni podatki glede pričakovanih količin viškov zemeljskih izkopov, in sicer je ponekod navedeno 191.991 m³, drugod pa 191.991 t. Naslovni organ vas poziva, da preverite, koliko viškov zemeljskih izkopov bo nastalo in poenotite navedbe v Poročilu.

Pojasnilo:

Pri navedbi 191.991 m³ gre za napačno navedeno enoto. Gre namreč za 191.991 t, navedba je bila v Poročilu o vplivih na okolje ustrezno popravljena.

4. Svetlobno onesnaževanje:

4.1 Glede na popravljeno dokumentacijo 4.2. Načrt električnih inštalacij in električne opreme, Cestna razsvetljava v upravljanju DARS je razvidno, da se bodo za razsvetljavo avtoceste uporabljale svetilke z nevtralno belo svetlobo 4000K. Na odseku, ki poteka po območju Natura 2000 pa svetilk ne bo.

Naslovni organ ugotavlja, da se svetloba z avtoceste širi v okolico, na oddaljenosti 42 m doseže vrednost 1 lx (razvidno iz omenjene dokumentacije). Nočne živali svetlobo tudi vidijo od daleč in niso fizično omejena na območje Natura 2000, pač pa se prosto gibljejo naokoli. Ker modra svetloba oz. svetloba z višjim deležem UV večino nočnih živali privlači, je pričakovati, da bo vpliv osvetlitve razviden tudi iz večjih razdalj, saj bodo določene vrste živali zaradi privlačne moči svetlobe zapuščale svoje primarno okolje, druge pa bodo v to prisiljene zaradi iskanja hrane (ker se prehranjujejo s prvimi). Zaradi bližine varovanih območij naslovni organ ugotavlja, da bi bilo v presojo vplivov na okolje treba vključiti dodatni ukrep, za varstvo nočnih živali, in sicer osvetljevanje avtoceste bi bilo treba izvesti s svetilkami z nižjim deležem UV, to je s toplo belo svetlobo. Ker so svetilke za osvetljevanje avtoceste (v upravljanju DARS) bistveno višje in močnejše od svetilk, ki osvetljujejo nadvoze in podvoze (v upravljanju MOL) naslovni organ meni, da je potrebno izbrati vse svetilke s toplo belo svetlobo. Naslovni organ vas poziva da se do navedenega opredelite. Naslovni organ dalje pojasnjuje (glede na spletno dosegljivo dokumentacijo proizvajalca), da so v izračunu uporabljene svetilke dobavljive tudi v toplo beli barvi, do moči 385W, 50.000/45.000lm, kar je manj od projektiranih svetilk.

Pojasnilo:

Načrti cestne razsvetljave so korigirani z naborom drugačnih tipov svetilk, ki se dvignejo za 10 stopinj glede nad horizontalo in imajo drugačno optiko. Predvidi se uporaba svetilk z barvno temperaturo 2700 K. Na osnovi dopolnitev Načrtov cestne razsvetljave se je dopolnilo poglavje 2.2.1. Opis projektnih rešitev, 5. Vplivi posega na okolje/5.2.1.5. Svetlobno onesnaženje in 7. Omilitveni ukrepi/7.1.5. Svetlobno onesnaženje ter 10. Povzetek.

4.2 Nadalje zaradi varstva nočnih živali in varčevanja z energijo naslovni organ meni, da bi bilo potrebno v projektu upoštevati najboljše referenčne tehnike in v poznem nočnem času, ko je gostota prometa manjša, ustrezno zmanjšati nivo osvetljenosti.

Pojasnilo:

V načrtu cestne razsvetljave je že predvidena redukcijo osvetljenosti po stopnjah (100%, 70%, 50%, 70%, 100%) glede na čas v obdobju vklopljene cestne razsvetljave (22:00, 24:00; 5.00, 6:00). Pojasnilo

smo dodali v Poročilo o vplivih na okolje in sicer v poglavja 5. Vplivi na okolje/5.2.2.1 Rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi in 5.2.2.2. Varovana območja.

4.3 Pojasniti je potrebno, kakšne so zaslone za zmanjšanje razsipane svetlobe v smeri stran od avtoceste, to je v smeri oken varovanih prostorov, in kakšne zaslone na svetilkah ob robu območja Natura (odsek 106-109 Poročila).

Pojasnilo:

V načrtu cestne razsvetljave ni predvidena uporaba zaslonk, ker so s pomočjo ustrezne optike in nagibom svetilk dosežene vrednosti osvetljevanja varovanih prostorov, ki so pod mejo določeno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (meja od 24. ure do sončnega vzhoda za mesto je 2lx na oknih varovanih prostorov). Na osnovi dopolnitev Načrtov cestne razsvetljave se je dopolnilo poglavje 2.2.1. Opis projektnih rešitev, 5. Vplivi posega na okolje/5.2.1.5. Svetlobno onesnaženje, 5.2.2. Narava in 7. Omilitveni ukrepi/7.1.5. Svetlobno onesnaženje ter 10. Povzete.

5. Emisije v vode:

Segment padavinskih vod je v Poročilu še vedno pomanjkljivo in nerazumljivo predstavljen. Po pregledu dopolnjenega Poročila je naslovni organ ugotovil naslednje:

5.1 Iz Poročila izhaja, da sta na obravnavanem odseku avtoceste dva obstoječa, nadgrajena čistilna objekta oziroma zemeljska zadrževalna bazena Z-4 in Z-5, predvideni pa so še trije čistilni objekti, od teh sta dva (LO-1 in LO-2) predvidena zgolj kot čistilna objekta, LO-3 pa kot zadrževalno čistilni objekt, vsi z iztokom v vodotok. V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili med drugim pozvani da popravite Poročilo in za vse zadrževalne bazene/čistilne bazene posredujete podatke o prostornini, lokaciji (parcelne št., k.o.) in podatek, ali se nahaja na vodovarstvenem območju. Ponovno vas pozivamo, da v Poročilo predložite zgoraj navedene podatke in z grafičnim prikazom vseh zemeljskih zadrževalnikov/čistilnih bazenov z označenimi iztoki skupaj s prikazom vodovarstvenega območja.

Pojasnilo:

Načrt odvodnje padavinske odpadne vode je v tekstualnem delu dopolnjen (PNZ d.o.o., april 2018, dop. februar 2020). Na osnovi teh dopolnitev se je dopolnilo tudi Poročilo o vplivih na okolje in sicer v poglavju 2.2.1 Opis projektnih rešitev je tabela 2 dopolnjena z opisom čistilnih objektov dopolnjena z zgoraj navedenimi podatki (kapaciteta objektov, lovilec olj, standard, parcelno številko, lokacijo na VVO, koordinate iztokov v površinske odvodnike). V grafične priloge je dodan prikaz, kjer so razvidne lokacije čistilnih objektov, jarki za odvodnjo ter površinski vodotoki in VVO.

5.2 Iz Poročila, Tabele 1: Način odvodnjavanja, je razvidno odvodnjavanje po odsekih, ki pa ni usklajeno s tekstom na straneh 26, 27 in 28 Poročila. Naslovni organ vas poziva, da opišete vse odseke in uskladite tekst na straneh 26, 27 in 28 s Tabelo 1 Poročila.

Pojasnilo:

Besedilo v PVO je usklajeno z načrtom odvodnjavanja, ki je del projektne dokumentacije (PNZ d.o.o., april 2018, dop. februar 2020).

5.3 Glede zalednih vod vas naslovni organ poziva, da se jasno opredelite ali se navedba na strani 28 Poročila z naslovom Odvodnja zalednih vod nanaša na celotno obravnavano območje AC Koseze-Kozarje ali le na določen odsek tega območja? Če se nanaša na en odsek, opišite odvajanje zalednih vod po vseh odsekih. V Tabelo 1, v stolpec opombe, navedite usklajenost vseh LO s standardom SIST EN 858.

Pojasnilo:

Opis se nanaša na celotno območje posega, kar smo dodatno dopisali v PVO.

5.4 Na določenih odsekih ste navedli, da se bo padavinska voda odvajala v že obstoječe jarke oz. čistila na obstoječih objektih. Navedite, ali so obstoječi objekti dovolj zmogljivi glede na predvideno povečano količino padavinskih vod, upoštevajoč predvidene podnebne spremembe.

Pojasnilo:

Obstoječa objekta Z4 in Z5 sta z načrtovano ureditvijo dovolj zmogljiva, ker sta ustrezno povečana (dvignjen, rob). Povečan je torej zadrževalni volumen, dograjena pa sta tudi z lovilci olj v skladu s standardom SIST EN 858-1 in SIST EN 858-2. Celoten sistem odvodnje s čistilnimi in zadrževalnimi objekti je hidravlično dimenzioniran na 5 letne padavine **z upoštevanjem podnebnih sprememb**.

5.5 Na strani 31 Poročila je navedeno, da ima vsak bazen (zemeljski zadrževalni bazen) zagotovljen tudi razpoložljiv 20 m³ velik prostor za morebitno razlito olje. Pojasniti je treba, ali se ta navedba nanaša samo na Z4-in Z5, ali tudi na L03 ter L01, L02. V kolikor se ta navedba nanaša samo na nekatere bazene, je treba pojasniti, ali zadostuje, da imata tak prostor predvidena samo npr. Z4 in Z5.

Pojasnilo:

Dodaten volumen 20 m³ za morebitno olje je bilo priporočilo smernic DARS-a iz l 1994. To priporočilo ni vsebovano v veljavni zakonodaji. Obstoječa objekta Z-4 in Z- 5 sta bila projektirana in izvedena pred približno 20 leti in imata ta dodaten volumen, zadrževalni bazeni/lovilci, ki so projektirani sedaj (LO1, LO2, LO3) pa ne, ker za to ni potrebe. Lovilci so izdelani skladno s standardom SIST EN 858-1 in delujejo skladno s standardom SIST EN 858-2. Objekta Z-4 in Z-5, ki pred leti nista bila zgrajena skladno z omenjenima standardoma, sta v tej dokumentaciji dograjena z lovilci olj, ki sta skladna s tema standardoma.

6. Podnebne spremembe:

V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili pozvani, da Poročilu priložite Elaborat ocene tveganja na podnebne spremembe za razširitev AC odseka Koseze -Kozarje v šestpasovnico (Epi Spektrum d.o.o., št. 2016-040b/PVO, januar 2018), ki je bil izdelan za potrebe nameravanega posega ter predložite prilagoditvene ukrepe, ki so vključeni v projektno dokumentacijo.

Poročilu ste priložili Analizo tveganja za podnebne spremembe za razširitev AC odseka Koseze - Kozarje v šestpasovnico (Epi Spektrum d.o.o., št. 2016-040e/PVO, januar 2018, dopolnjeno februar 2019, v nadaljevanju Analiza tveganj za podnebne spremembe), kot tekstualno prilogo 6. Iz Analize tveganja na podnebne spremembe, ki predstavljajo podlago za pripravo poglavja 5.2.7. Podnebje, Poročila, izhajajo naslednje ugotovitve: »ob upoštevanju predpisanih standardov in veljavne zakonodaje s področja projektiranja, da posebni prilagoditveni ukrepi z izjemo povečanja kapacitete odvodnje in kanalizacije zaradi podnebnih sprememb pri projektu niso potrebni. Zaradi pričakovanih podnebnih sprememb je pričakovati, da se bo intenziteta kratkotrajnih padavin povečevala, kar bo vplivalo na pogostejši pojav visokih voda večjih povratnih dob. Zaradi zagotavljanja prepisane protipoplavne varnosti in zaradi ustrežnejše odvodnje, je niveleta AC na kritičnem odseku dvignjena za do 30 cm. Tako je najnižja kota roba vozišča na 301,597 m n.v. in tako 1,00 m nad gladino stoletnih voda. Voda s cestišča se zbira v vodotesnem avtocestnem jarku, ki poteka vzdolžno z AC ali ob nižje ležečem robniku in se odvaja v

kanalete z linijsko rego ter naprej s kanalizacijo. Pri povratnih dobah večjih od 5 let se voda s cestišča preliva preko robnikov po bankini. Glede na podnebne spremembe je pričakovati, da bo pogosteje prišlo do preliivanja. Zaradi povečanih padavin bo potrebno v zadrževalnikih zadržati več vode, kar je v okviru rešitev že upoštevano z dvigom nivelete AC in dvigom brežin jarkov, kar posredno pomeni tudi povečanje volumna jarkov, ki služi za zadrževanja padavin. V primeru oviranega iztoka padavinskih voda v odvodnik Glinščico se bo lastna padavinska voda, preden bo odtekla, začasno zadržala v AC jarkih. Zaradi pričakovanih podnebnih sprememb v prihodnjem obdobju je pri načrtovanju odvodnje upoštevana količina kratkotrajnih 5 letnih 5 minutnih padavin povečana za 14 % na 448 l/(s ha). Te padavine so merodajne za dimenzioniranje vtočnih jaškov, koritnic in linijskih kanalet z rego. Podobno so za 14 % povečane tudi 10-30 min padavine, ki so merodajne za dimenzioniranje kanalizacije. Posledično je potrebno na trasi AC, kjer je odvodnja zasnovana s kanalizacijo, ustrezno povečati premer cevi za eno stopnjo, kar npr. pomeni iz DN 500 mm na DN 600 mm in podobno. Vtočni elementi - koritnice in kanalete ostajajo nespremenjene. S tem bo odvodnja AC zagotavljala normalno prevoznost s predpisano varnostjo pred preplavljanjem«. Naslovni organ iz predložene dokumentacije ne more z gotovostjo razbrati, da so navedeni pogoji tudi upoštevani. Namreč iz Poročila ni razbrati, na kateri koti se nahaja najnižja kota roba vozišča, prav tako ni razvidno, ali in na kakšen način je upoštevan pogoj, da je potrebno na trasi AC, kjer je odvodnja zasnovana s kanalizacijo, ustrezno povečati premer cevi za eno stopnjo. Naslovni organ vas poziva, da se opredelite do zgoraj navedenih ugotovitev. Dalje vas naslovni organ poziva, da preverite ali navedeni prilagoditveni ukrepi predstavljajo projektne pogoje ali dodatne omilitvene ukrepe ter jih ugotovitvi primerno vključite v poglavje 7.1.6. Poplavna in erozijska varnost.

Pojasnilo:

Celoten sistem odvodnje je v načrtu odvodnje hidravlično dimenzioniran na 5 letne padavine z upoštevanjem podnebnih sprememb. Prilagoditveni ukrep, ki izhaja iz analize tveganja na podnebne spremembe je že vključen v PGD in ni dodatni omilitveni ukrep v PVO.

7. Tveganja povezana z varstvom pred okoljskimi in drugimi nesrečami ter možnost nastanka okoljskih in drugih nesreč:

V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili pozvani, da se natančneje opredelite glede Tveganj, povezanih z varstvom pred okoljskimi in drugimi nesrečami (poglavje 2.3.4 Poročila) ter možnostmi nastanka okoljskih in drugih nesreč (poglavje 5 Poročila). Med drugim je bilo v pozivu za izjasnitev izpostavljeno, da se bo z nameranim posegom, prestavil plinovod kot posledica rušitev nadvoza VA0038. Iz Poročila izhaja, da je kot posledica izvedbe nameravanega posega, predvidena prestavitev obstoječega plinovoda z izvedbo novega plinovoda pod AC - brez prekopa, kljub pozivu pa se niste opredelili do možnosti nastanka nesreč pri izvedbi prestavitve plinovoda kot tudi do možnosti nastanka nesreč za čas obratovanja. Naslovni organ ugotavlja da se v oddaljenosti ca. 40 m od obstoječega nadvoza VA0038 - predvidenega za rušitev (preverjeno Atlas okolja) nahajajo prve stanovanjske stavbe, v oddaljenosti ca. 70 m pa Dom starejših občanov Ljubljana Vič Rudnik. Naslovni organ ocenjuje, da lahko prestavitev plinovoda v primeru neustrezne izvedbe povzroči nastanek večje nesreče (eksplozije), prav tako, pa lahko neprimerna izvedba plinovoda pod AC v času obratovanja izzove večjo nesrečo. Dalje naslovni organ ne more mimo dejstva, da se lahko na AC, tudi na lokaciji kjer poteka plinovod pod AC, zgodi nesreča z nevarnim blagom, kar lahko povzroči nastanek večje nesreče (eksplozije). Glede na zgoraj navedeno naslovni organ ugotavlja, da v Poročilu še vedno manjkajo vsebine iz četrte alineje prve točke 9. člena ter pete in šeste točke 9. člena in enajste alineje prve točke 10. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega v okolje in načinu njegove priprave in vas poziva, da se do tega opredelite in dopolnite Poročilo.

Pojasnilo:

Izdelava varnostnih načrtov je po podatkih projektanta PNZ d.o.o. predvidena v šele v fazi PZI. V načrtu prestavitve plinovoda so že opredeljeni določeni ukrepi za varnost in zdravje pri delu, ter opredeljeni ukrepi za preprečevanje nevarnosti in škodljivosti v času gradnje, obratovanja in vzdrževanja. V PVO smo povzeli v vrednotenju vplivov ukrepe za varnost in zdravje ljudi iz prej navedenega načrta.

8. Vplivno območje

Vplivi posega na okolje ter vplivno območje na katerem nameravani poseg lahko povzročata obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi. V pozivu na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019 ste bili med drugim pozvani, da v Poročilu predstavite in opišete vse poti, potrebne za potrebe gradnje (obvozne, dostopne, gradbiščne, servisne in transportne poti) tako grafično kot opisno, ter opredelite vsa odzemna mesta gradbenega materiala ter predvidene lokacije za postopek D1 ali začasno skladiščenje viškov materiala ali lokacije za vnos viškov gradbenega materiala ter preverite, ter preverite in po potrebi popravite vplivno območje, t.j. območje, na katerem poseg povzročata obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi upoštevajoč določila prvega in četrtega odstavka 15. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega v okolje in načinu njegove priprave. Uredba o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega v okolje in načinu njegove priprave v 9. členu določa, da je treba v poglavju, ki se nanaša na možne vplive posega na okolje in njegove dela, opisati in oceniti vse verjetne vplive na dejavnike iz 2. člena te uredbe, ki so med drugim posledica s posegom povezanih aktivnosti ali drugih posegov, in sicer med drugim tudi v času pripravljanih del in gradnje. Sedmi odstavek 9. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega v okolje in načinu njegove priprave pa nadalje določa, da morata opis in ocena verjetnih pomembnih vplivov na dejavnike iz 2. člena te uredbe obsegati neposredne vplive in katerekoli posredne, sekundarne, zbirne, čezmejne, kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne, trajne ali začasne, pozitivne ali negativne vplive posega.

Dalje Uredba o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega v okolje in načinu njegove priprave, v prvem odstavku 15. člena določa, da je v Poročilu potrebno določiti območje, na katerem poseg povzročata obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi, tako, da se upošteva pričakovana obremenitev okolja kot posledica vplivov posega na okolje, zlasti zaradi: emisije snovi v zrak, vključno z vonjavami; emisije snovi v vode; nastajanja odpadkov in ravnanja z njimi; uporabe nevarnih snovi in z njo povezanih tveganj; obremenjevanja okolja s hrupom ali vibracijami; obremenjevanja okolja z elektromagnetnim ali ionizirnim sevanjem ali svetlobnega onesnaževanja okolja. Iz četrtega odstavka 15. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega v okolje in načinu njegove priprave izhaja, da območje iz prvega odstavka tega člena, na katerem poseg povzročata obremenitve okolja, ni območje posega, ampak območje, kjer je verjetno pomemben vpliv posega na kateri koli okoljski dejavnik iz drugega odstavka 2. člena te uredbe.

8.1 Iz dopolnjenega Poročila (slika 15 - Lokacija začasnega odlaganja materiala (vgradnega in izkopnega)) na strani 51 ter Elaborata začasnih prometnih ureditev (vse faze gradnje), št. načrta 1405-ZAP, januar 2018 dopolnjeno april 2018, LINEAL d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor (v nadaljevanju Elaborat prometnih ureditev), še vedno izhaja, da bo z nameravanim posegom potrebno vzpostaviti obvozne poti (poglavje 2.4 Obvozi po vzporednih cestah).

Naslovni organ je mnenja, da lahko obvozi po vzporednih - obvoznih cestah, kot posledica gradnje nameravanega posega povzročijo pomembne posredne vplive na okolje ter zdravje in premoženje ljudi, predvsem kot posledica hrupa, vibracij ter emisij v zrak. Naslovni organ ugotavlja, da v Poročilu navedene obvozne poti, kljub pozivu št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019, še vedno niso opisane, prav tako ni podana ocena verjetnih pomembnih vplivov kot posledica uporabe obvoznih cest, nespremenjeno, a brez podaje utemeljene obrazložitve, pa ostaja tudi vplivno območje v času gradnje. V izjasnitvi ste namreč navedli, da za določitev vpliva prometa na obremenitev s hrupom po obvoznih cestah, ki bodo vzpostavljene v času gradnje, ni na voljo ustreznih vhodnih podatkov, saj se zaradi obvozov spremenijo prometni tokovi na širšem obravnavanem območju, kar pa ni obdelano v nobeni prometni študiji. Naslovni organ vas opominja, da drugi odstavek 8. člena Uredbe o vsebini poročila in načinu njegove priprave določa, da kolikor v bazah podatkov iz prvega odstavka tega člena ni na razpolago podatkov o obstoječem stanju okolja ali njegovih delih, ki so nujno potrebni za oceno vplivov posega na okolje, se podatki pridobijo z meritvami ali modelnim izračunom ali drugo splošno priznano strokovno oceno. Za opis obstoječega stanja okolja ali njegovega dela, za katerega ni podatkov, se lahko uporabijo tudi obstoječa znanstvena dela, raziskave, članki, monografije in podobno, pri tem pa mora izdelovalec poročila to odločitev v poročilu utemeljiti in argumentirati. Navedba, da ni na voljo ustreznih vhodnih podatkov, po

mnenju naslovnega organa ni niti zadostna niti ustrežna, da se izključi pomemben vpliv na obremenitev okolja ter zdravje in premoženje ljudi.

Naslovni organ ugotavlja, da je za nameravani poseg izdelan Elaborat začasnih prometnih ureditev v katerem so obravnavani in opisani obvozi po vzporednih cestah, prav tako so ocenjeni PLPD za posamezno cesto po kateri bodo speljani obvozi. V Elaboratu so obravnavane zapore tipa A3, B-2 in C2+2 in podane usmeritve in pogoji, ki jih je treba upoštevati pri pripravi natančnejšega načrta začasne vzpostavitve prometa v času gradnje za fazo PZI, v smislu zagotovitve čim večje prepustnosti. Naslovni organ ugotavlja, da bi morale biti v presoji vplivov na okolje obravnavani tudi posredni vplivi nameravanega posega - uporaba obvoznih cest, ki pa bi mogle biti s študijo preverjene tako prometno kot tudi okoljsko z določitvijo meje vpliva nameravanega posega na okolje.

Pojasnilo:

Gl. točko 1.1.

8.2 Dalje naslovni organ ugotavlja, na podlagi priloženega Elaborata prometne študije za faze 1 gradnje št. projekta 16-565/1 z dne maj 2018, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana, da bo največ dodatnega prometa v času gradnje pritegnila vzhodna obvoznica, ki bi bila z načrtovanimi ukrepi (širitev galerije Strmec, preureditev razcepa Malence) sposobna prevzeti ca. 300 dodatnih vozil v jutranji konici. Iz navedenega elaborata izhaja tudi, da se bo v času gradnje povečal promet na: Cesti Roberta Blinca, Bleiweisovi cesti, Večni poti, Tivolski cesti, Poti Rdečega križa. Naslovni organ je obremenitev navedenih cest preveril in ugotovil, da so vse, razen Poti Rdečega križa že v obstoječem stanju čezmerno obremenjene (vir: URBINFO). V Elaboratu prometne študije za faze gradnje so predlagani tudi ukrepi za te prometne tokove, med drugim je kot ukrep navedeno predhodno obveščanje uporabnikov o alternativnih poteh. Naslovni organ ugotavlja, da alternativne poti, niso preučene niti v priloženih študijah, niti niso obravnavane v Poročilu. Naslovni organ ugotavlja, da bi moralo biti s študijo dokazano ali sedanja obremenitev alternativnih poti sploh dopušča dodatno obremenitev kot posledica gradnje nameravanega posega. Naslovni organ zaključuje, da bi bilo treba za potrebe nameravanega posega ugotoviti alternativne poti, ki pa bi mogle biti s študijo preverjene tako prometno kot tudi okoljsko z določitvijo meje vpliva nameravanega posega na okolju.

Pojasnilo:

Gl. točko 1.1.

8.3 Dalje naslovni organ ugotavlja, da iz projektne dokumentacije izhaja, da bodo v času rušitve nadvozov izvedene tudi popolne vikend zapore (Načrt gradbenih konstrukcij 3/12a, 3/12b in 3/12c). Glede na to, da je obravnavni odsek danes prometno najbolj obremenjen odsek AC (kot izhaja iz Poročila) ter glede na to, da tako izvedene študije (prometne obremenitve) kot tudi Poročilo, ne obravnavajo popolnih zapor, naslovni organ meni, da dokumentacija ne zadostuje izvedbi presoje vplivov na okolje. Po mnenju naslovnega organa so ti podatki pomembni in bi morali biti zajeti tako v študijah, kot tudi v Poročilu.

Pojasnilo:

Gl. točko 1.1.

8.4 V izjasnitvi ste navedli, da se bodo viški zemeljskih izkopov sproti predajali s strani ARSO pooblaščenemu zbiratelju/prevzemniku tovrstnih odpadkov, ki jih bo predelal po postopku R10 ter da bo z nameravanim posegom nastalo ca. 111.595 m³ viškov zemeljskih izkopov. Iz Poročila dalje izhaja, da je znotraj območja nameravanega posega predvidena lokacija, na kateri bo možno začasno skladiščiti ca. 35.000 m³ viškov materiala, ter da bo gradnja trajala ca. 23. mesecev.

Naslovni organ na podlagi podatkov iz lastnih evidenc ugotavlja, da za lokacijo izgradnje avtoceste Koseze-Kozarje ni izdanih okoljevarstvenih dovoljenj in niti ni podanih vlog za izdajo okoljevarstvenih

dovoljenj za predelavo odpadkov po R10. Glede na navedeno naslovni organ ugotavlja, da začasna lokacija kapacitete 35.000 m³ ne bo zadoščala potrebam izvedbe nameravanega posega, posledično pa bi morala biti že v fazi izvedbe presoje vplivov na okolje znana lokacija vnosa viškov materiala, ter vrednoteni vplivi kot posledica transporta viškov materiala na lokacijo, kot izhaja že iz poziva na izjasnitev št. 35402-36/2018-22 z dne 20. 8. 2019. Naslovni organ vas opominja, da je pri vrednotenju vplivov ter določitvi vplivnega območja, na katerem nameravani poseg lahko povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi, treba upoštevati tudi vse dostopne ceste na gradbišče in transportne ter obvozne in alternativne poti (npr. z vidika obremenjevanja okolja s hrupom in onesnaženostjo zraka); upoštevajoč načelo od izvora do ponora pa je treba pri določitvi vplivnega območja upoštevati tudi posege povezane z nameravani posegom, kar pa lokacija vnosa viškov materiala kot posledica gradnje vsekakor je. Glede na navedeno vas naslovni organ poziva, da se izjasnite glede vseh zgoraj navedenih ugotovitev, le te pa obravnavate pri vrednotenju vpliva nameravanega posega na okolje ter preveritvi/določitvi vplivnega območja na katerem nameravani poseg lahko povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi. Vplivno območje na zdravje in premoženje ljudi pa je upoštevajoč vse zgoraj navedeno, treba tudi grafično prikazati skladno s četrtem odstavkom 15. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega v okolje. Naslovni organ vas poziva da v Poročilo (vključno s tangiranimi grafičnimi prilogami) vključite zgoraj navedeno;

Pojasnilo:

Za prevoz gradbenih materialov in polizdelkov na gradbišče se bo uporabljala obstoječa cestna mreža. Za vsa dela na trasi avtoceste se vsi transporti vršijo izključno po avtocestni mreži. Predlagatelj zapore ceste si pridobil vsa potrebna dovoljenja za postavitve prometnih zapor (popolnih, polovičnih in delnih), skladno z veljavnim Pravilnikom o zaporah na cestah (Uradni list RS, št. 4/16). Vplivno območje med gradnjo in obratovanjem se ne spreminja.

Kot že naslovni organ ugotavlja je predpisna način ravnanja z viški zemeljskih izkopov postopkovno pravilen. Način predelave pa ni predmet projekta, saj je odvisen od posameznih zbiralcev oz. predelovalcev gradbenih odpadkov, ki se bodo v fazi izvedbe pogodbeno zavezali prevzeti gradbeni odpadki – višek zemeljskega izkopa. Upravljanje s prevzetimi materiali je v torei domeni prevzemnikov, ki opravljajo ustrezno gospodarsko dejavnost v povezavi z ravnanjem z odpadki. Iz navedenega sledi, da se vplivno območje med gradnjo in obratovanjem v PVO ne spreminja.

9. Drugo:

9.1 V pozivu za izjasnitev ste bili pozvani, da konkretizirate ukrep namenjen varstvu površinskih -voda, ki določa, da je treba-v času izvajanja gradbenih del v vodotokih zagotoviti doseganje predpisanih mejnih vrednosti za salmonidne vode. V izjasnitvi ste navedli, da je treba v primeru nedoseganja vrednosti dela začasno prekiniti in po potrebi uporabiti zaščitne ukrepe (npr. braže). Naslovni organ še vedno ne razpolaga z informacijo, kateri ukrepi bodo izvedeni za zagotovitev doseganja predpisanih mejnih vrednosti za salmonidne vode v času izvajanja gradbenih del.

Pojasnilo:

Ukrep, naveden v PVO je ustrezen, vendar je za večjo razumljivost v dopoljenem PVO preoblikovan na sledeč način: »Prvi ukrep, ki bo izveden za zagotovitev doseganja predpisanih mejnih vrednosti za salmonidne vode, je začasna prekinitev del. V kolikor zadosti dolga prekinitev del, ki bi omogočala ponovno vzpostavitev stanja, ki bi ustrezalo predpisanim mejnim vrednostim za salmonidne vode, ne bo mogoča, se bo dolvodno od mesta izvajanja del namestilo baraže, ki bodo zadržale v vodi suspendirane fine delce in preprečile širjenje kalnosti vode dolvodno od posega«.

9.2 V pozivu za izjasnitev ste bili pozvani, da konkretizirate ukrep za varstvo podzemnih voda in sicer da konkretizirate posebne preventivne tehnične ukrepe za preprečitev nadaljnjega širjenja onesnaženja v primeru morebitnega onesnaženja z nevarnimi snovmi. V opredelitvi do poziva k izjasnitvi št. 7.0.1./2019-O-044-KV-37 z dne 19. 9. 2019 ste se do navedenega opredelili, in navedli posebne tehnične ukrepe, pri

pregledu pa je naslovni organ ugotovil, v skladu z opredelitvijo ni dopolnjeno samo Poročilo.

Pojasnilo:

Poročilo o vplivih na okolje je dopolnjeno s primeri posebnih tehničnih ukrepov, ki jih je priporočil izdelovalec Analize tveganja.

9.3 V pozivu za izjasnitev ste bili pozvani, da konkretizirate kakšen je bencinski servis tipa 2. V opredelitvi do poziva k izjasnitvi št. 7.0.1./2019-O-044-KV-37 z dne 19. 9. 2019 ste se do navedenega opredelili, z opredelitvijo pa niste dopolnili Poročila.

Pojasnilo:

Pripomba je upoštevana. PVO je dopolnjen.

9.4 Kljub pozivu naslovnega organa, kjer ste bili pozvani, da se opredelite glede navedb »ni del tega načrta« v poglavju 2.2.1. Opis projektnih rešitev, se v Poročilu ta besedna zveza še pojavlja. V opredelitvi do poziva k izjasnitvi št. 7.0.1./2019-O-044-KV-37 z dne 19. 9. 2019 ste sicer navedli, da gre za tehnični izraz, ki pomeni, da je objekt posebej projektiran in da je navedba iz Poročila izbrisana.

Pojasnilo:

Pripomba je upoštevana. PVO je dopolnjen.

9.5 Naslovni organ vas poziva, da preverite ali sta naslov in prikaz slike 15 usklajena in po potrebi popravite naslov slike.

Pojasnilo:

Naslov in prikaz slike 15 sta usklajena.

9.6 Iz Poročila na strani 54 izhaja, da je z nameravanim posegom v 1. fazi predvidena končna izgradnja bencinskega servisa Brdo. Iz opisa posega v Poročilu, pa ne izhaja, da je predmet nameravanega posega tudi končna izgradnja bencinskega servisa Brdo, pač pa le ureditev platoja za BS Brdo. Naslovni organ vas poziva, da se nedvoumno opredelite, ali je z nameravanim posegom predvidena končna izgradnja bencinskega servisa Brdo ali le ureditev plato za BS Brdo, ter navedeno tudi upoštevate pri pripravi Poročila (opis nameravanega posega, način izvedbe nameravanega posega, vrednotenje vplivov). Naslovni organ namreč ugotavlja, da iz Poročila izhaja, bo v času gradnje na lokaciji platoja BS Brdo možno začasno odlaganje viškov zemeljskih izkopov, kapacitete do 35.000 m³, tu se bo izvajalo mešanje z apnom, itd. V kolikor bo v 1. fazi gradnje že izvedena končna izgradnja bencinskega servisa Brdo, to po mnenju naslovnega organa ne bo možno.

Pojasnilo:

V 1. fazi gradnje ne bo izvedena končna izgradnja bencinskega servisa. Izveden bo samo plato. Napake v Poročilu so odpravljene.

9.7 Naslovni organ vas poziva, da novelirate seznam zemljišč območja nameravanega posega ter vplivnega območja na zdravje in premoženje ljudi v času gradnje in obratovanja, glede na novejši zemljiško katastrski prikaz, ter upoštevajoč navedeno popravite sezname parcel nameravanega posega in vplivnega območja na zdravje in premoženje ljudi v Poročilu.

Pojasnilo:

Seznami zemljišč so novelirani.

Na podlagi vsega zgoraj navedenega naslovni organ zaključuje, da zaradi nepopolno predstavljenega dejanskega stanja in manjkajočih bistvenih podatkov, ki bi nedvoumno dokazovali, da nameravani poseg ne bo povzročal pomembnih vplivov na okolje in zdravje in premoženje ljudi, ne more izvesti presoje vplivov na okolje.

Pojasnilo:

Vplivno območje se ne bo spreminjalo.

Naslovni organ vas poziva, da Poročilo - vključujoč priloge, v celoti popravite/ uskladite glede na navedene pripombe naslovnega organa.

Pojasnilo:

Vplivno območje se ne bo spreminjalo, zato ne bo popravkov grafičnih prilog.

Naslovni organ vas prosi, da zaradi lažje preglednosti, da k vašemu odgovoru v elektronski obliki, poleg popravljenega Poročila, priložite tudi popravljen Poročilo z označenimi spremembami.

Pojasnilo:

Tako kot je že ustaljena praksa bomo priložili Poročilo v wordu tudi z označenimi popravki (obarvanimi).

II/

Naslovni organ je v obravnavanem upravnem postopku, skladno z določilom prvega odstavka 61. člena ZVO-1, ponovno pozval Direkcijo RS za vode, Hajdrihova ulica 28c, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju DRSV), da poda mnenja o sprejemljivosti nameravanega posega s stališča svoje pristojnosti (razen v segmentu erozijske in poplavne varnosti).

Naslovni organ je dne 13. 11. 2019 s strani DRSV prejel mnenje št. 35019-48/2019-2 z dne 12. 11. 2019, ki vam ga posreduje v prilogi tega dopisa.

Pojasnilo:

Poročilo o vplivih na okolje je bilo že dopolnjeno skladno s stališči do pripomb DRSV. V tej dopolnitvi Poročila na okolje smo dopolnili poglavja, ki obravnavajo Poplavno in erozijsko varnost in sicer s podatki, ki izhajajo iz (s strani DRSV) potrjene Hidrološko hidravlične analize (PNZ d.o.o. april 2018, dop. oktober 2019, št. načrta 13-1331/HHA). Tako so bila dopolnjena naslednja poglavja Poročila o vplivih na okolje: 4.4.1.6., 5.2.1.6., 7.1.6, 8.1.6., 10.

III./

Na ustni obravnavi, ki je potekala dne 24.10.2019 v prostorih ARSO, Vojkova 1b, so bili na pripombe oz. vprašanja stranskih udeležencev s strani DARS podani vsi odgovori. V nadaljevanju podajamo dodatna pojasnila le na pripombe, na katere so na ustni obravnavi sicer že bili podani odgovori, vendar je bilo pojasnjeno, da se bodo nekatera dejstva ponovno preverila. Na vse ostale pripombe stranskih udeležencev je bilo na ustni obravnavi že odgovorjeno v celoti in jih v tem dopisu ne navajamo ponovno. Izjave navzočih – iz zapisnika:

a) Izjava stranskega udeleženca na ustni obravnavi, Matej Ferkulj:

Možno je tudi, da se na stroške nosilca nameravanega posega začasno preselimo na drugo začasno lokacijo, da ne bom podvrženi vsem emisijam, ki bodo posledica izvedbe nameravanega posega. Če odkup ni možen.

Izjava pooblaščenca stranke na ustni obravnavi, Alenka Muhič:

Dodatno pojasnilo:

Vpliv ter podrobni ukrepi za čas gradnje in obratovanja so podani v naslednjih elaboratih Ocena obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja te v Elaborat ocene kakovosti zraka v času gradnje (Epi Spektrum d.o.o., št. 2016-040c/PVO, januar 2018, dopolnjeno april 201, dopolnjeno september 2019, dopolnjeno februar 2020). Pri stavbi Cesta na Ključ 96 se bo med razširitvijo AC obremenitev okolja s hrupom, vibracijami in prašnimi delci povečala zaradi gradbenih del in zaradi prevozov materiala za potrebe gradnje. Stavba bo od gradbišča na AC oddaljena 30 m, od območja rušitve stavbe Cesta na Ključ 98 pa 18 m.

Obremenitev okolja bo povečana pri intenzivnih zemeljskih delih, rušenju obstoječih stavb na sosednji vzhodni parceli, pilotiranju za temelje objektov (razširitev nadvoza 4-3), v manjši meri tudi zaradi transporta za potrebe gradnje. Največja obremenitev stavbe je pričakovana v času med odstranitvijo obstoječe in postavitvijo nove ograje (okvirno štirje meseci) ter v času rušitve sosednje stavbe Cesta na Ključ 98. Gradbena dela na AC bodo v bližini stavbe potekala do 10 mesecev (faze 2, 3 in 5). Glede na umestitev trase v prostor in zaradi širitve potrebnih ukrepov (nasip ob desnem robu, manjši vkop ob levem robu) je ocenjeno, da bodo intenzivna dela na odseku dolžine 60 m najbližje stavbi trajala približno 7 - 10 dni, ko bo vpliv izrazito povečan (hrup, vibracije emisija delcev PM_{10}). Rušitvena dela za odstranitev sosednje stavbe ter pilotiranje za temelje nadvoza, pri katerih bodo prisotni tudi impulzni viri hrupa, predvidoma ne bodo trajala več kot 7 dni.

Mejni vrednosti kazalcev hrupa za obratovanje gradbišča v dnevnem in celodnevem obdobju (65 dB(A)) na letošnjem povprečju pri stavbi Cesta na Ključ 96 po oceni ne bosta preseženi, v času intenzivnih del pa so pričakovane povečane konične ravni hrupa. Ne glede na bližino gradbišča bodo gradbena dela na tem odseku časovno omejena, zato na letnem povprečju prekomerne obremenitve s hrupom zaradi gradbišča kot vira hrupa ni pričakovati. Pri stavbi je med gradnjo predvidena izvedba monitoringa hrupa. Največji vpliv med izvedbo posega na celotno obremenitev hrupom je pričakovati med odstranitvijo obstoječih in postavitvijo novih protihrupnih ograj. V času gradnje bo promet potekal po 4 pasovih AC, hitrost na AC pa bo omejena na 60 km/h. Po terminskem planu je postavitve novih ograj predvidena štiri mesece po rušitvi obstoječih. Zaradi ocenjenega povečanega vpliva pri stavbah Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163 v času odstranitve obstoječih protihrupnih ograj je na teh območjih dodatno predlagana postavitve začasnih protihrupnih ograj v skupni dolžini 157 m.

Z upoštevanjem predvidenih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje delcev PM_{10} v času gradnje, predvsem rednim vlaženjem gradbišča in transportnih poti ter dodatnih ukrepov v času rušitve sosednjega objekta (ponjave, sprotno vlaženje), po oceni mejne vrednosti koncentracije delcev PM_{10} pri stavbi Cesta na Ključ 96 ne bodo presežene. Pri stavbi so v okviru spremljanja stanja v času gradnje predvidene meritve delcev PM_{10} .

Stavba bo od gradbišča na AC oddaljena 30 m, od območja rušitve stavbe Cesta na Ključ 98 pa 18 m. Razširitev AC odseka ne bo zahtevala veliki premikov in utrjevanja zemeljskih mas, prav tako se bo večina transporta za potrebe gradnje izvajala po sami AC, zato z izjemo kratkotrajnih vplivov na obremenitev z vibracijami v času rušitve sosednje stavbe Cesta na Ključ 98 ter pilotiranju za temelje nadvoza 4-3 ni pričakovati.

b) Izjava stranskega udeleženca na ustni obravnavi, Darinka Ferkulj:

Storjene bodo poškodbe na asfaltu zaradi težke mehanizacije, ki se bo porabljala. Iz dovoza prihaja dodaten hrup, ki je zelo moteč in sicer dan in noč. imamo protihrupna okna, pa prav tako slišim hrup iz avtoceste. In spati pri odprtem oknu ponoči ni mogoče.

Izjava pooblaščenca stranke na ustni obravnavi, Alenka Muhič:

Vse dodatne pripombe stranskih udeležencev bomo še dodatno proučili, tudi glede dovozne ceste. Čeprav glede na dejstvo, da ta dovozna pot ni v upravljanju nosilca nameravanega posega, žal nimamo pristojnosti, da karkoli ukrepamo. Je pa dejstvo, da če se v času gradnje dovozna pot poškoduje, smo dolžni te poškodbe sanirati. Gradnja se ves čas spremlja z monitoringi, na podlagi katerih se potem predvidijo dodatni omilitveni ukrepi, da se zmanjšajo vplivi. Tudi pri stanovanjski hiši Cesta na Ključ 96, 1000 Ljubljana, je predvideno izvajanje monitoringa v času gradnje, tako da se bo zagotovo spremljalo, ali so vplivi morebiti prekomerni. In če se bo ugotovilo, da so, se bo primemo ukrepalo.

Dodatno pojasnilo:

Pri stavbi Cesta na Ključ 96 se bo med razširitvijo AC obremenitev okolja s hrupom, vibracijami in prašnimi delci povečala zaradi gradbenih del in zaradi prevozov materiala za potrebe gradnje, vendar po oceni vplivi ne bodo čezmerni (mejne vrednosti določene z zakonodajo ne bodo presežene).

Pri stavbi je med gradnjo predvideno spremljanje obremenitve s hrupom in meritve delcev PM10.

V okviru izdelave Elaborata pasivne protihrupne zaščite (PNZ d.o.o.) je bilo ugotovljeno, da imajo obstoječa okna zadostno zvočno izolirnost, zato izvedba dodatne pasivne protihrupne zaščite ne bo potrebna.

c) Izjava stranskega udeleženca na ustni obravnavi, Darinka Ferkulj:

Obljubljeno je bilo, da ko se bo delal tretji vozni pas, da se bo podaljšal obstoječi plinovod. Zaščita interne kanalizacije - odvod meteornih voda. Pri večji nalivih imamo jezero. Pri prepustu, ki gre pod nadvozom, očitno ni vse v redu. Imam sicer novo ponikovalnico, ki pa ne more požirati tolikšne količine vode.

Izjava pooblaščenca stranke na ustni obravnavi, Andrej Bogataj:

Uredil se bo nov nadvoz in nov propust za padavinsko vodo. Stranski udeleženec verjetno misli še brežino nadvoza, kar pa ni posledica avtoceste. Ta brežina ni v upravljanju nosilca nameravanega posega, je pa sam nadvoz zaradi avtoceste. Zato je smiselno, da se nosilec nameravanega posega sanira, če karkoli poškoduje. Rešitve se bodo še v fazi PZI dopolnile. Sem pa opozorjen, da iz zelene površine nadvoza prihaja voda. V okviru rešitve bomo speljali vso vodo iz brežine v jarek od avtoceste.

Dodatno pojasnilo:

Že v PGD fazi je dodana na vznožju nasipa betonska kanaleta, ki odvaja vodo iz brežine v avtocestni jarek. Prav tako je zamenjan obstoječi prepust z novim. Obstoječi se zaradi širitve vozišča in novega nadvoza poruši.

d) Izjava stranskega udeleženca na ustni obravnavi, Darinka Ferkulj:

S samo gradnjo avtoceste - zahodni krak se je vsejal tudi japonski dresnik, ki ga sicer redno sami kosimo, se nam je tudi že zasadil v vrt. Enkrat sem že obvestila nosilca nameravanega posega, da naj pride ukrepati, in je prišel pokositi.

Izjava pooblaščenca stranke na ustni obravnavi, Barbara Jerman:

Mi smo to težavo zaznali in smo tudi evidentirali območja, kjer se to pojavlja - japonski dresnik. Ukrepi, ki se predvidevajo, so predvsem ustrezno ravnanje z zemljino, da se to ne prenese, kjer se to pojavlja, in pa potem redno košenje oziroma redno zatiranje.

Dodatno pojasnilo:

V Poročilu o vplivih na okolje so v poglavju 7.2. Navedeni naslednji ukrepi za razširjenje tujerodnih invazivnih vrst, še posebej japonskega dresnika:

- Pred začetkom gradnje se območje, na katerem je prisoten dresnik, pokosi, in sicer še pred začetkom nastajanja semen (pred septembrom). Rastline se pokosi 10 cm nad tlemi, nadzemne dele pa ustrezno odstrani (najbolje: sežig, oziroma predaja pooblaščenemu prevzemniku oz. predelovalcu tovrstnih odpadkov).
- Med gradnjo se odstrani rodovitna plast zemljine, ki se jo na obstoječi lokaciji preseje z uporabo mrež z velikostjo odprtin od 5x5 do 10x10 cm. Ostanke dresnika, ki se jih pridobi po sejanju, se predajo pooblaščenemu zbiralcu tovrstnih odpadkov, ki jih preda v sežig. Za sežig tega materiala v Sloveniji še ni registriranega podjetja, zato je potreben izvoz v tujino. Presejano zemljino se lahko uporabi za ureditev brežine na obstoječi lokaciji. Zemljine naj se ne premešča na druge lokacije. Če se pojavijo rastline dresnika, se jih kosi 1x na 2 tedna, pokošeni material pa sežge oz. preda v predelavo. Brežine, pokrite s presejano zemljo, se zatravi in zasadi z avtohtonimi grmovnimi vrstami.
- Globlje plasti z dresnikom okužene zemljine (nerodovitni del) se odstrani do širine vsaj 4 m od meje rastišča in do globine vsaj 2 m. Pooblaščenega prevzemnika tovrstne zemljine v Sloveniji ni. Zemljino naj se odpelje na posebej za to določeno lokacijo vnosa viškov materiala. Najbolj primerne so lokacije, na katerih se že v obstoječem stanju pojavlja invazivni dresnik. Po odložitvi materiala na lokacijo trajnega vnosa, je treba območje ustrezno sanirati (s tretiranjem s fitofarmaceutskimi sredstvi ali z ozelenitvijo s konkurenčnimi rastlinami v kombinaciji z redno košnjo). Obstaja tudi možnost zavijanja zemljine skupaj z dresnikom v neprepustno folijo in zakop pod utrjene površine (npr. asfaltirana parkirišča), ki bodo več desetletij ostala nespremenjena.
- Gradbišče je treba organizirati na način, da v stik z dresnikom pride le mehanizacija, potrebna za njegovo odstranjevanje. Vsa vozila in stroji se pred premikom na drugo lokacijo ustrezno očistijo, da ni možen prenos ostankov rastlinskega materiala.
- Transport rastlinskih delov dresnika in okužene zemljine je treba izvajati v pokritih vozilih, oz. na način, da delci zemljine ne morejo padati iz vozil. Paziti je treba tudi, da se prepreči sipanje z dresnikom okužene zemljine ali pokošenih delov rastline v vodotok in njegovo razširjanje dolvodno.

e) Izjava stranskega udeleženca na ustni obravnavi, Darinka Ferkulj:

Še enkrat ponavljam, prvenstveno sem za odkup hiše ter pripadajočega zemljišča in sosednjega zemljišča. Kaj pa pasivna protihrupna zaščita?

Izjava pooblaščenca stranke na ustni obravnavi, Rok Cunder:

Pasivna protihrupna zaščita pri vaši stanovanjski hiši ni predvidena.

Dodatno pojasnilo:

Stavba Cesta na Ključ 96 je bila v okviru Študije obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite predvidena za preveritev izvedbe pasivne protihrupne zaščite. V okviru izdelave elaborata za pasivno protihrupno zaščito je bil izveden popis obstoječih fasadnih elementov, prav tako pa sta bili izvedeni dve meritvi obstoječe izolativnosti. V okviru elaborata je bilo ugotovljeno, da imajo varovani prostori v stavbi zadostno zvočno izolirnost tudi glede na obremenitve s hrupom na 20 letno plansko obdobje. Posledično sanacija fasadnih elementov ni predvidena.