

Pojasnila na pripombe v Izjasnitvi v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: razširitev avtocestnega odseka Koseze – Kozarje v šestpasovnico, št. 35402-36/2018-65 z dne 27. 8. 2020

V nadaljevanju podajamo izjasnitev po točkah, kot izhaja iz Dopisa.

I./ Izjasnitev glede ugotovitev naslovnega organa

HRUP

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

1. Opredelitev do poziva k izjasnitvi št. 7.0.1/2020-0-044-KV-10 z dne 28. 2. 2020 (v nadaljevanju: Opredelitev do poziva);
2. Poročilo o vplivih na okolje za avtocestni odsek Koseze - Kozarje (razširitev v šestpasovnico), ki ga je februarja 2020, dopolnitev maj 2020, izdelalo podjetje Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju PVO);
3. Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom št. 2016-040b/PVO, ki ga je januarja 2018 (dopolnitev september 2019, februar 2020) izdelalo podjetje EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor (v nadaljevanju Ocena obremenjenosti okolja s hrupom I),
4. Elaborat ocena obremenitve s hrupom s predlogom ZPH št. 12-1561/HR_16_565, ki ga je januarja 2018 po recenziji april 2018, (dopolnitev februar 2020) izdelalo podjetje PNZ d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Ocena obremenjenosti okolja s hrupom II) in
5. Načrt gradbenih konstrukcij Pasivna zaščita pred hrupom št. 12-1561/PAS_16_565, ki jo je januarja 2018, po recenziji april 2018, izdelalo podjetje PNZ d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju Elaborat pasivne zaščite pred hrupom).

Naslovni organ je v postopku pregleda vloge in dokumentacije ugotovil, da nameravani poseg ni sprejemljiv za okolje, saj, ne glede na predloženo dokumentacijo, ni izkazano, da nameravani poseg v času gradnje ne bo imel pomembnih negativnih vplivov na okolje in zdravje ljudi z vidika hrupa.

Naslovni organ je namreč ugotovil, da je predmet nameravanega posega širitev avtoceste (AC) na odseku Koseze - Kozarje, ki je prometno najbolj obremenjen odsek AC v Sloveniji in na njem poteka promet na nadnacionalnem, nacionalnem, regionalnem in lokalnem nivoju.

V času gradnje nameravanega posega, ki jo naslovni organ ocenjuje kot dolgotrajno (23 mesecev), bo odsek v uporabi z omejitvijo hitrosti (60 km/h), območje bo tudi dodatno obremenjeno s 67.000 tovornimi vozili za namen gradnje v dnevnem času oz. preračunano 12 prevozov na uro. Zaradi izvedbe nameravanega posega sta predvideni tudi dve popolni vikend zavori in petmesečno popolno zaprtje Ceste Dolomitskega odreda.

Naslovni organ vas je v pozivu št. 35402-36/2018-36 z dne 11. 12. 2019 (v nadaljevanju: poziv 1) seznanil z ugotovitvijo, da bodo uporabniki ceste v primeru gradnje nameravanega posega zagotovo iskali alternativne poti, ali pa bodo zaradi popolnih zavor v uporabo le-teh tudi primorani. V času gradnje nameravanega posega bo največ dodatnega prometa pritegnila vzhodna obvoznica, promet se bo povečal tudi na Poti Roberta Bitenca, Večni poti, Bleiweisovi, Tivolski cesti in Poti Rdečega križa. Ti posredni vplivi niso bili vrednoteni. V zvezi s tem ste navedli, 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 obvozov spremenijo prometni tokovi na širšem obravnavanem območju, kar pa ni bilo obdelano v nobeni študiji.

Naslovni organ je pri vpogledu v javni informacijski sistem prostorskih podatkov Mestne občine Ljubljana nadalje ugotovil, da so Pot Roberta Bitenca, Večna pot, Bleiweisova in Tivolska cesta že v obstoječem stanju čezmerne z vidika emisij hrupa. Večna pot je na enem območju čezmerna tudi za območje II. stopnje varstva pred hrupom. 10. člen Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18 in 59/19) določa, da nov vir hrupa ne sme povzročiti čezmerne obremenitve na območjih, na katerem je ta obremenitev pred obratovanjem novega vira hrupa čezmerna.

Pot Rdečega križa in Večna pot sta 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. 75/15). Kot izhaja iz določil Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju so zavarovana območja narave hrupno posebej občutljiva.

Naslovni organ vas je z vsemi zgornjimi ugotovitvami v pozivu 1 seznanil, seznanil pa vas je tudi z ugotovitvijo, da bi morale biti s študijami preverjeno, ali prometno in okoljsko ustrezne alternativne poti obstajajo. Torej da lahko, glede na obstoječo obremenitev s hrupom, sprejmejo zadostno število vozil. Vrednotenje vplivov gradnje na širše prometne tokove v Ljubljani je naslovni organ utemeljil z 51. členom ZVO-1, ki določa, da je treba v postopku presoje vplivov na okolje ugotoviti in oceniti dolgoročne, kratkoročne, posredne in neposredne vplive nameravanega posega na okolje. 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).

Na poziv naslovnega organa ste odgovorili z dokumentom Opredelitev do poziva k izjasnitvi št. 7.0.1 /2020-0-044-KV-10 z dne 28. 2. 2020 (v nadaljevanju: Opredelitev do poziva 1) ter dopolnjeno ostalo dokumentacijo.

V opredelitvi do poziva 1 ste navedli nekaj razlogov, zakaj hrupa preusmerjenega prometa oz. alternativnih poti, ki jih bodo iskali uporabniki v primeru gradnje nameravanega posega ne boste oz. ne morete vrednotiti skladno z določili Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju ali Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Naslovni organ se do njih ne bo podrobneje opredeljeval, saj se nanašajo na gradbišče kot vir hrupa, za katerega pa naslovni organ ugotavlja, da ne povzroča prekomernih obremenitev. Za gradbišče kot vir hrupa (hrup delovanja gradbene mehanizacije, hrup rušitev, hrup tovrstnega prometa do prve javne ceste ipd.) ste namreč naredili ustrezne študije, kot to določa Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.

Naslovni organ je jasno zapisal, da iz dokumentacije izhaja, da bo gradnja nameravanega posega imela posreden vpliv na širše prometne tokove. In da je ta vpliv treba oceniti in ovrednotiti. Svoje zahteve pa je oprl na 51. člen ZVO-1 in na določila Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave, katerih vsebino z vidika vplivov na okolje je naslovni organ že večkrat navedel.

Naslovni organ le še dodaja, da se presoja vplivov na okolje izvede predvsem za posege, ki lahko vplivajo na okolje zaradi njihove velikosti, obsega, lokacije ali drugih značilnosti. Presoja vplivov na okolje ima širše cilje, kot določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju ali določila o Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, vplive pa je treba v presoji vplivov na okolje gledati in obravnavati celovito.

Gradnjo nameravanega posega nadalje skušate primerjati z izrednim dogodkom, ki ga ne morete vrednotiti skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Naslovni organ pojasnjuje, da nameravani poseg ni izredni dogodek, temveč je predvidljiv in načrtovan. Ravno zaradi tega vas je naslovni organ pozval k izdelavi in preveritvi prometnih tokov ter okoljsko ustreznih alternativnih poti. Kot je naslovni organ že pojasnil, gre za prometno najbolj obremenjen odsek AC v Sloveniji, ki ima posreden vpliv na gosto poseljena in hrupno že v obstoječem stanju preobremenjena območja Ljubljane, in to za čas 23 mesecev.

Da se posredne vplive nameravanega posega v smislu preusmeritve prometa oz. alternativnih poti, ki jih bodo uporabniki iskali, da vrednotiti, dokazuje vrednotenje vplivov popolne zapore Ceste Dolomitskega

odreda, katere promet se bo preusmeril na Cesto na Ključ. Ugotovljeno je bilo, da se bo zaradi te preusmeritve hrup na Cesti na Ključ povečal za 9 dBA. Za več kot 1 dBA se poveča še na odseku Brezovica - Razori in Poti Rdečega križa.

Navedena sprememba za 9 dBA je očitna in skoraj dosega razliko med določili Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ki veljajo za dnevno in nočno obdobje dneva znotraj npr. III. območja varstva pred hrupom ($L_{dan} = 65$ dBA, $L_{noč} = 55$ dB) ali določili, ki veljajo znotraj obdobja dneva za območje I. in II. stopnje varstva pred hrupom (L_{dan} III. stopnja varstva pred hrupom = 65 dB, L_{dan} I. stopnja varstva pred hrupom = 55 dB). Na Cesti na Ključ ste predvideli tudi dodaten ukrep, in sicer monitoring hrupa. Ni pa pojasnjeno, kako ta monitoring hrupa preprečuje vplive na okolje. Samo izvajanje monitoringa namreč ne zadostuje za preprečitev vplivov, saj je namen monitoringa le spremljanje stanja, ni pa namenjen morebitni sanaciji, v kolikor bi bilo potrebno.

Naslovni organ sprejema pojasnila glede dveh popolnih vikend zapor, in sicer, da so za vikende ceste bistveno manj obremenjene, poleg tega gre le za dva vikenda v letu, posledično pa zaradi tega ne bo prišlo do bistvenega povečanja z vidika hrupa.

Po mnenju naslovnega organa pa bi bilo treba vrednotiti ostalih 23 mesecev gradnje, v katerih se prometni tokovi spremenijo, pa četudi le v kritični jutranji in popoldanski prometni konici. Kot že večkrat povedano, gre za prometno najbolj obremenjen odsek AC v Sloveniji, ki ima posreden vpliv na gosto poseljena in hrupno že v obstoječem stanju preobremenjena območja Ljubljane. Iz dokumentacije namreč izhaja, da bodo zaradi gradnje nameravanega posega dodatno obremenjene vzhodna obvoznica, Pot Roberta Bitenca, Večna pot, Bleiweisova, Tivolska cesta in Pot Rdečega križa.

Naslovni organ vztraja pri razlagi 10. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, da nov vir hrupa ne sme povečati celotne obremenitve okolja s hrupom na območju varstva pred hrupom, na katerem je ta obremenitev pred obratovanjem novega vira hrupa čezmerna. Naslovni organ navedeno razlaga tudi za posredne in daljinske vplive nameravanega posega, saj je treba vplive nameravanega posega na okolje vrednotiti celovito in skladno s temeljnimi načeli in cilji ZVO-1.

Glede na vse zgoraj navedeno vam v presoji vplivov na okolje ni uspelo izkazati, da nameravani poseg ne bo imel pomembnega vpliva na okolje in zdravje ljudi ter nadalje, da je nameravani poseg zaradi vplivov emisij hrupa, četudi posrednimi, skladen z 10. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, zato je nameravani poseg nesprejemljiv.

Pojasnilo (PNZ d.o.o., Epi Spektrum d.o.o.):

Na podlagi vašega Dopisa, iz katerega med drugim izhaja, da s projektno dokumentacijo niso zadostno dokazani posredni vplivi organizacije vira hrupa gradbišča, so bile opravljene dodatne analize, s katerimi so ocenjeni in ovrednoteni posredni vplivi, predstavljeni v nadaljevanju.

S stališča ocene posrednega vpliva gradbišča na obremenitve s hrupom za čas izvedbe nadgradnje avtoceste Koseze-Kozarje sta izpostavljeni fazi:

1. delovna zapora na avtocesti (23 mesecev) in
2. popolna zapora Ceste Dolomitskega odreda (5 mesecev).

Drugi odstavek 8. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09 in 40/17) določa, da v 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. Posredni vplivi se vrednotijo po velikostnih razredih, kot določa 2. člen Uredbe.

Za oceno posrednega vpliva gradbišča na promet pri delni zavori je uporabljen prometni model širše ljubljanske regije. Izvedeno je bilo dodatno štetje prometa na križišču regionalne ceste R3-641/1369 (Ljubljana-Lj.(Dolgi most)) s cesto Podsmreka in na križišču iste regionalne ceste s Cesto Dolomitskega odreda. Na osnovi podatkov prometnega modela je izdelan emisijski model vira hrupa za širše območje gradbišča nadgradnje avtoceste Koseze-Kozarje, ki obsega celotno ljubljansko omrežje, vključno z omrežjem državnih cest v upravljanju DRSI in avtocest v upravljanju DARS d.d. Emisijski model temelji na metodi XPS 31-133, ki je uradna metoda na območju Slovenije, ta je določena v okviru priloge 1 Uredbe o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju (Ur. list RS 43/18 in 59/19).

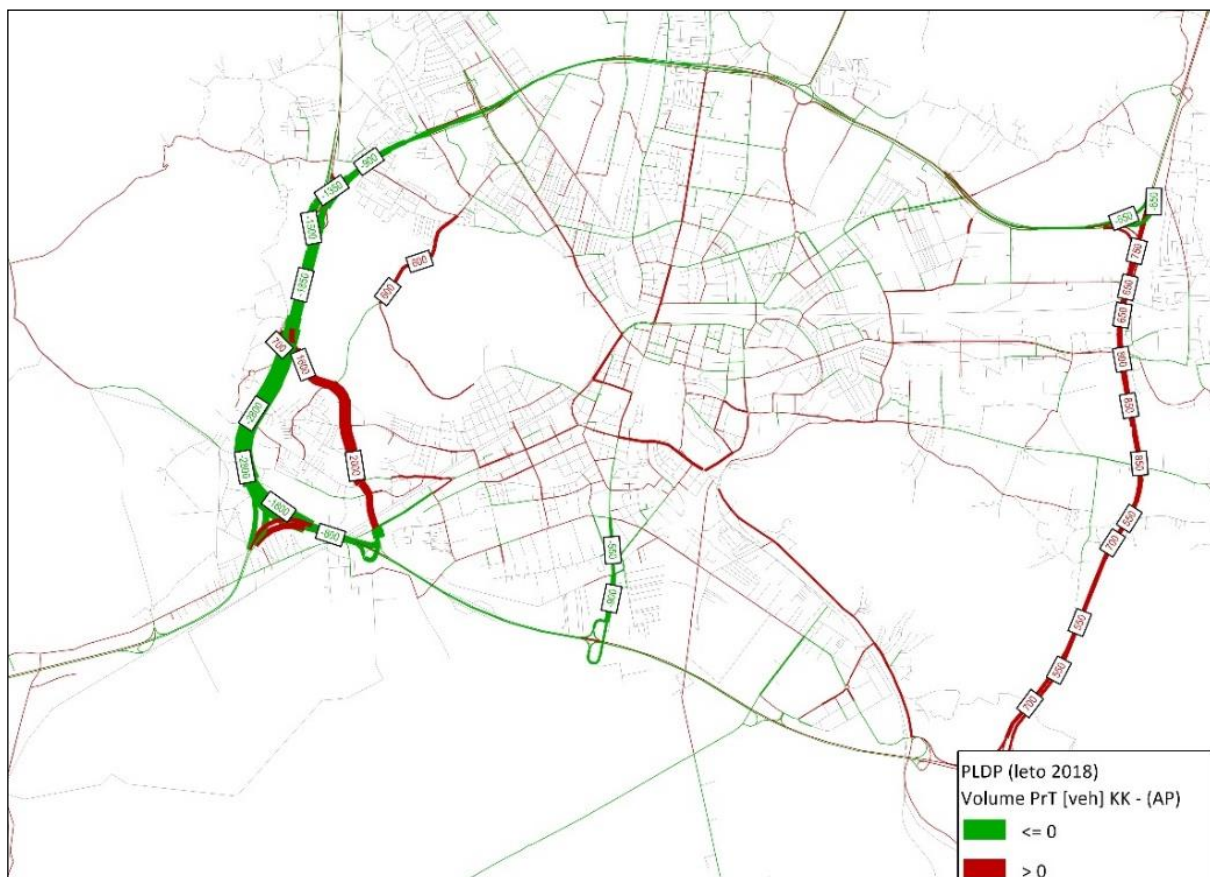
Pri ugotavljanju posrednih vplivov na emisijo vira hrupa okoliških cest so vključene spremembe v prometnih tokovih.

Ad 1. delovna zavora na avtocesti (23 mesecev)

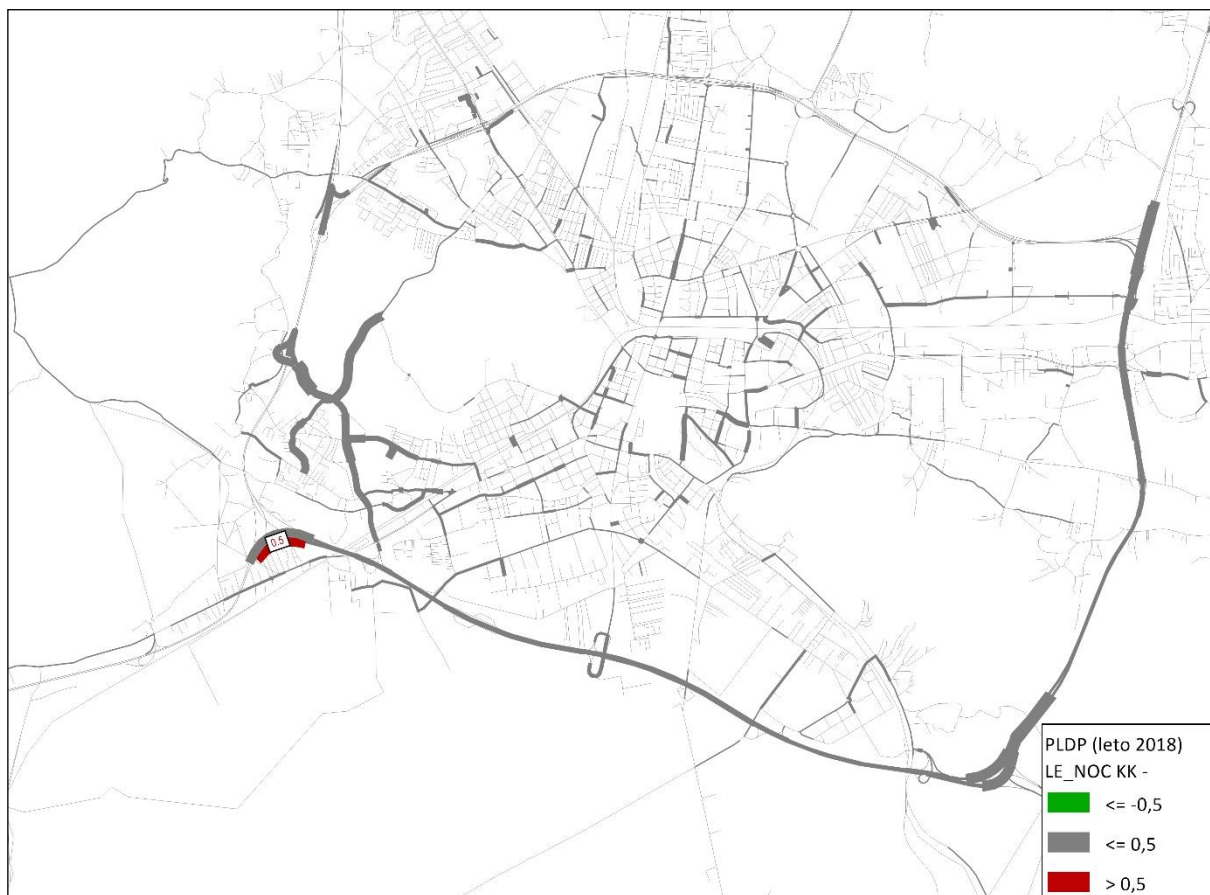
Ureditev gradbišča bo omogočala vodenje prometa po obstoječi avtocesti. Ohranjajo se štirje zoženi vozniki pasovi, oblika zapore bo C2+2, kar je skladno s Pravilnikom o zavorah na cestah (Ur. l. RS, št. 4/16). Na območju zapore bo omejena hitrost na 60 km/h, s tem bo zagotovljena tudi boljše pretočnost ob višji gostoti vozil. Kapaciteta odseka avtoceste se bistveno ne spremeni, znižajo se hitrosti v konicah (jutranja in popoldanska) in podaljšajo se potovalni časi.

Na osnovi prometnega modela, ki vključuje tudi emisijski model vira hrupa, je ugotovljeno:

1. Na dnevni ravni bo na avtocestnem omrežju prišlo do preusmeritve cca 2.000 vozil. Osebna vozila se bodo preusmerila na vzhodno obvoznico (cca 850 vozil/dan) in na mestno cesto Pot Rdečega Križa (cca 2.000 vozil/dan). Vozila, ki izberejo Pot Rdečega Križa so del izvorno-ciljnega prometa (lokalna vozila iz JZ dela Ljubljane), ki bodo namesto priključka Ljubljana-zahod izbrala priključek Ljubljana-Brdo. Tranzitni promet na avtocesti izven časa konic se ne bo spreminjal (Slika 1).
2. Delovna zavora avtoceste bo imela vpliv na prometne tokove v času jutranje in popoldanske konice, v času noči večjega zaznavnega vpliva ne bo (Slika 2). Vse spremembe emisije vira hrupa mestnih cest in avtocest bodo nižje od 0,5 dB.



Slika 1: Sprememba prometnih obremenitev v času delne zapore na območju gradbišča avtoceste [vozila/dan]



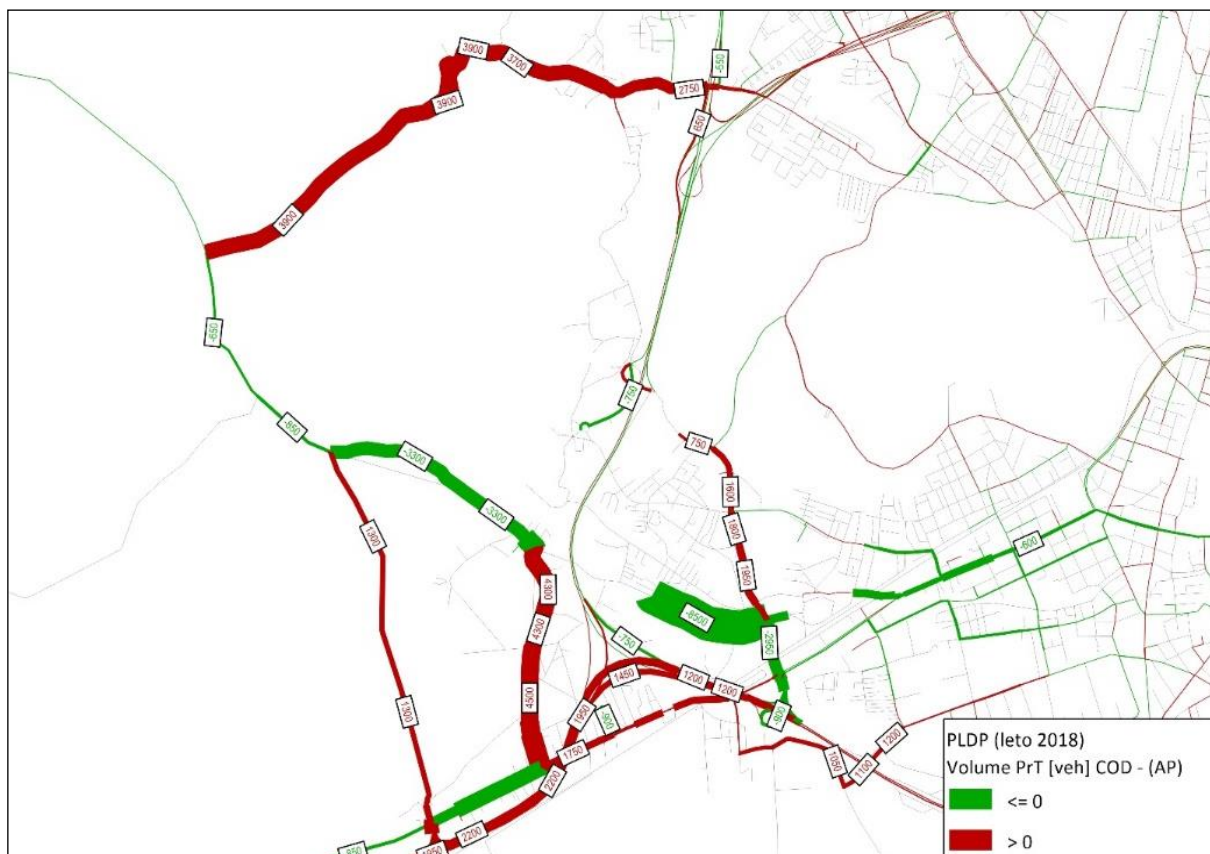
Slika 2: Sprememba emisije vira hrupa cest v času delovne zapore, nočni čas [dB]

Ad2. popolna zapora Ceste Dolomitskega odreda (5 mesecev)

Novogradnja nadvoza na Cesti Dolomitskega odreda preko AC je bila prvotno predvidena s popolno zaporo ceste. Ta bi posledično povzročila preusmeritev prometa na Cesto na Ključ in na posamezne odseke na jugozahodnem delu Ljubljane, med drugim tudi na Tržaško cesto. Pri tem gre prvenstveno za preusmeritev izvorno-ciljnega prometa iz naselij Dobrova, Polhov Gradec in Horjul proti Ljubljani.

Z analizo prometnega/emisijskega modela je bilo ugotovljeno:

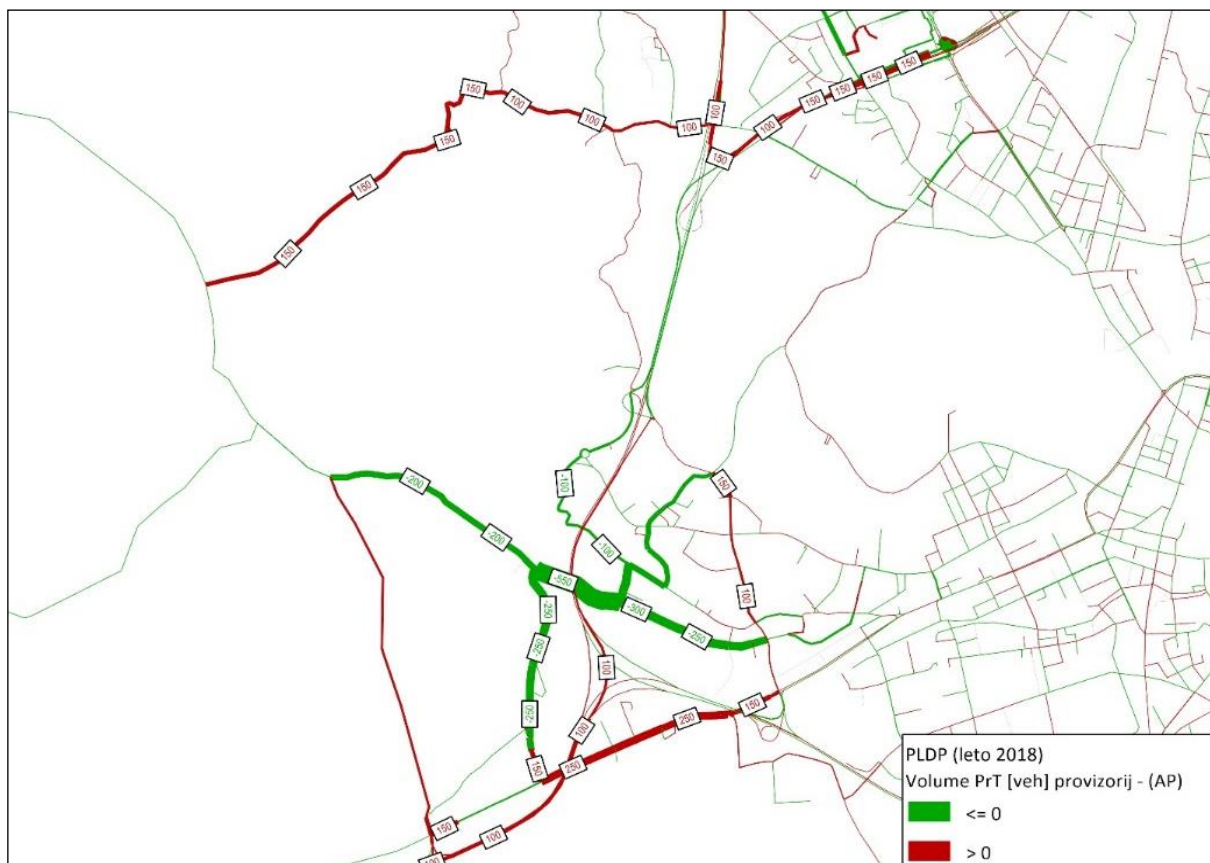
1. Zapora Ceste Dolomitskega odreda za čas petih mesecev bi imela širši vpliv na preusmeritve prometnih tokov (Slika 3). Ocenjujemo, da bi se promet preusmeril na tri alternativne poti in sicer na lokalno cesto Šujica - Podutik (cca 4.000 vozil/dan), na lokalno cesto skozi naselje Podsmreka (cca 1.300 vozil/dan) in na državno Cesto na Ključ (cca 4.500 vozil/dan).
2. Na alternativnih poteh bi se emisije hrupa na letni ravni zvišale; na lokalni cesti Šujica – Podutik za cca. 1,0-1,5 dB, na lokalni cesti skozi naselje Podsmreka za cca. 2,0 dB, na državni Cesti na Ključ za cca. 1,0-2,0 dB.
3. Popolna zapora bi imela vpliv na emisijo vira hrupa, ki je višji od 0,5 dB(A). Izpostavljena so predvsem območja z obstoječimi čezmernimi obremenitvami, med katere spadajo tudi cesta skozi naselje Podsmreka, Cesta na Ključ, Podutiška cesta ter Tržaška cesta (R2-409, odsek 0358).
4. Večji del obstoječega prometa na Cesti Dolomitskega odreda mora potekati tudi med novogradnjo nadvoza na AC.



Slika 3: Sprememba prometnih obremenitev na letni ravni zaradi zapore Ceste Dolomitskega odreda [dB]

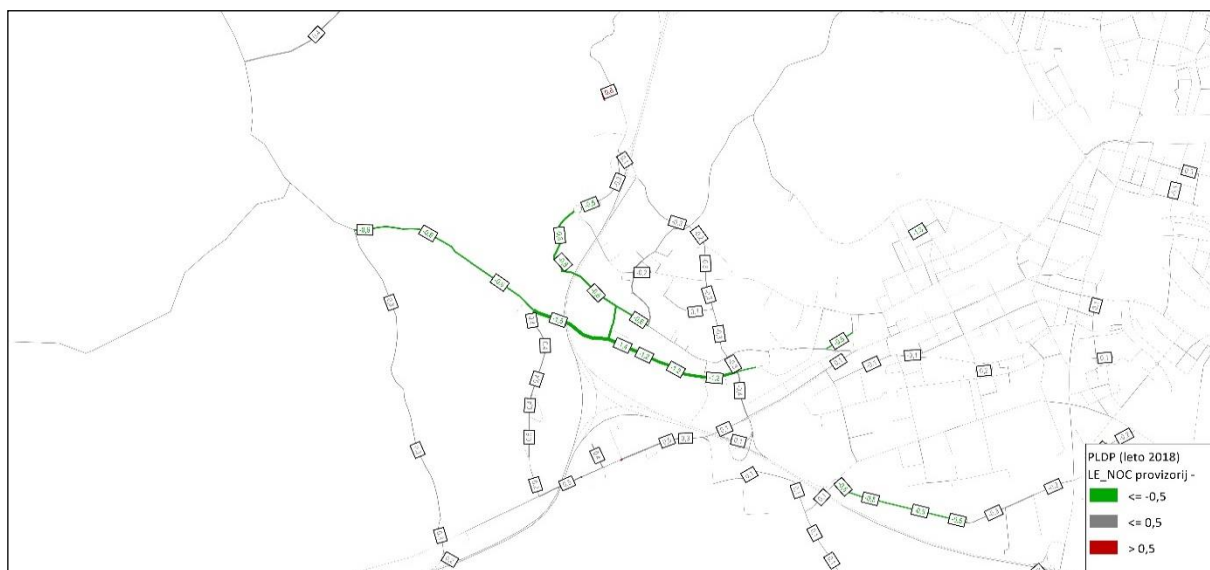
Posledica prej navedenih ugotovitev je, da se mora novi nadvoz zgraditi ob začasnem premostitvenem objektu, ki bo v času gradnje omogočal potek večjega dela prometa na Cesti Dolomitskega odreda preko AC. Urejen bo s semaforjem in bo potekal izmenično enosmerno, pri čemer bo preusmeritev prometa na ostale ceste minimalna.

Na osnovi prometnega modela je ugotovljeno, da se na lokalno cesto Šujica - Podutik preusmeri cca. 150 vozil/dan, na lokalno cesto skozi naselje Podsmreka pa manj kot 100 vozil/dan (Slika 4), na kateri je že sedaj prepovedan tranzitni promet težkih tovornih vozil nad 7,5t.



Slika 4: Sprememba prometnih obremenitev na letni ravni zaradi delne zapore Ceste Dolomitskega odreda [vozil/dan]

Emisija hrupa na odsekih cest z dodatnim prometom se spremeni za manj kot 0,5 dB (Slika 5)



Slika 5: Sprememba emisije vira hrupa na letni ravni zaradi polovične zapore Ceste Dolomitskega odreda [dB]

Posredni vpliv gradnje novega nadvoza ne bo zaznaven. Ocenjeni posredni vplivi gradnje na spremembo prometnih tokov in povečanje obremenitve s hrupom ob alternativnih cestnih povezavah so vključeni v dopolnjen Elaborat prometne študije za faze gradnje, PNZ d.o.o, Ljubljana, maj 2018, dopolnjeno september 2020, rezultati pa so povzeti tudi v Elaboratu ocene obremenitve okolja s hrupom ter v PVO v poglavju »Ocena posrednega vpliva zaradi preusmeritve prometa med gradnjo«.

Izvedba in uporaba začasnega montažnega premostitvenega objekta v času gradnje novega nadvoza na Cesti Dolomitskega odreda je obravnavana v naslednjih načrtih, ki so del projektne dokumentacije:

- 9_05 Elaborat prometne študije za faze gradnje, PNZ d.o.o, Ljubljana, maj 2018, dopolnjeno september 2020
- 9_11 Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom, št. 2016-040b/PVO, EPISPEKTRUM, Ljubljana, januar 2018, dopolnjeno september 2019, dopolnjeno februar 2020, dopolnjeno september 2020.
- 9_14 Elaborat ocene kakovosti zraka v času gradnje, št. 2016-040c/PVO, EPISPEKTRUM, Ljubljana, januar 2018, dopolnjeno september 2019, dopolnjeno februar 2020, dopolnjeno september 2020.
- 9/13 Načrt organizacije gradbišča, št. PA-16_565/OR, Projektivni atalje -NG d.o.o., februar 2018, dopolnjeno januar 2019, dopolnjeno september 2019, dopolnjeno februar 2020, dopolnjeno september 2020.

Izvedba montažnega začasnega objekta je predlagana približno 20 m severno od obstoječega nadvoza. Uporaba začasnega tipskega montažnega objekta oziroma provizorija je pogosta praksa pri gradnji nadomestnih cestnih mostov ali nadvozov. Tehnologija izvedbe je v pristojnosti izvajalca objekta, predvidoma pa se objekt zgradi v približno štirih tednih; od tega 1 do 2 tedna za pripravo lokacije (nasipi, zagatne stene,časne podpore (piloti, opaži, armatura, betoniranje)), 3. teden narivanje provizorija z dveh strani (do dolžine 30m se zagotavlja polna nosilnost objekta), 4. teden zaključna dela, navezava nivelet, priprave za vzpostavitev prometa.

Vsa dela predvidoma lahko potekajo pod prometom na obstoječih cestah, izvesti pa jih je treba v 1. fazi gradnje pred rušitvijo obstoječega nadvoza. Izvedba premostitvenega objekta bo po predlogu terminskega plana potekala po izvedbi večjih zemeljskih del (izvedba nasipov, vkopov, izkop jarkov,...) ter bo sovpadala z izvedbo komunalne infrastrukture, počivališča in pričetkom gradnje protihrupnih ograj.

Gradnja začasnega premostitvenega objekta se bo najbolj približala stavbam Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163 (oddaljenost 60 oziroma 70 m). Pri teh stavbah bo obremenitev s hrupom v času gradnje povečana predvsem zaradi začasne odstranitve obstoječih protihrupnih ograj ob AC, gradbenih del na razširitvi AC in nadvoza 4-3 Ceste Dolomitskega odreda, medtem ko bo vpliv izvedbe začasnega premostitvenega objekta zaradi večje oddaljenosti od pozidave in manjše zahtevnosti izvedbe manjši in pod mejnimi vrednostmi. Prometna obremenitev čez začasni objekt bo v primerjavi z obstoječim stanjem zaradi delovne zapore delno zmanjšana, vpliv obratovanja začasne premostitve Ceste Dolomitskega odreda na obremenitev s hrupom bo primerljiv oziroma zaradi večje oddaljenosti kvečjemu manjši kot v obstoječem stanju.

Zaradi ocenjenega povečanega vpliva pri stavbah Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163, ki bo predvsem posledica začasne odstranitve obstoječih protihrupnih ograj, je bila v predhodni dopolnitvi strokovnih podlag na teh območjih dodatno predlagana postavitve dveh začasnih protihrupnih ograj v skupni dolžini 157 m in višine 3,0 m (Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom, Epi Spektrum d.o.o., št. 2016-040b/PVO, september 2019). Izvedba začasnih omilitvenih ukrepov v času gradnje bo pri obeh stavbah omilila tudi vpliv izvedbe in obratovanja začasnega premostitvenega objekta ter razširitve obstoječega nadvoza nad AC, dodatni omilitveni ukrepi zaradi predvidenega

začasnega premostitvenega objekta niso potrebni. Neposredni vpliv izgradnje začasnega premostitvenega objekta je povzet v Elaboratu ocene obremenitve okolja s hrupom.

Zaradi pričakovane delne preusmeritve prometa na alternativne cestne povezave v času delovne zapore AC in Ceste Dolomitskega odreda je na teh območjih pričakovano tudi delno povečanje emisij onesnaževal zraka in obremenitve okolja z vibracijami. Povečanje emisij onesnaževal bo največje na Cesti na Ključ, Poti Rdečega križa in na posameznih prometnicah na jugozahodnem in vzhodnem delu Ljubljane (Tržaška cesta, vzhodna obvoznica). Ne glede na pričakovano delno povečanje prometnih obremenitev cest v širši okolici posega se onesnaženost zraka v bližini alternativnih prometnih povezav ne bo povečala do mere, ki bi presegala zakonsko predpisane mejne koncentracije dušikovega dioksida in delcev PM10 v zraku, ki so najbolj značilna onesnaževala zaradi cestnega prometa. Prav tako bo vplivno območje na obremenjevanje okolja z vibracijami omejeno na samo vozišče alternativnih cestnih povezav, saj občutnega povečanja tranzita težkih tovornih vozil na teh cestah ne bo.

Ob koncu dodajamo strokovno mnenje o vlogi omejenega slušnega zaznavanja človeškega ušesa in psihološkega vpliva, ki je pogojen z vizualnim zaznavanjem vira hrupa (vizualna vidljivost gradbišča). Npr.: prebivalci ob Podutiški cesti nimajo direktnega pogleda na vir hrupa gradbišča (vizualno vira hrupa ne zaznajo), zato ti prebivalci lahko zaznajo spremembe le na osnovi sluha, ki pa ima svoje omejitve. V strokovni literaturi so zapisana dejstva, ki veljajo v splošni akustiki. Opisana je sposobnost zaznavanja človeškega sluha na spremembe ravni hrupa, ki je odvisna od frekvence in od same ravni. O tem govori poglavje »Audibility of Loudness Changes«, v katerem je zapisano, da pri normalnih frekvencah in pri normalnih ravneh hrupa, človeški sluh zazna spremembo zvoka za 2-3 dB. (Originalna navedba: »For the important midfrequency range and for commonly used levels, the minimum detectable change in level that the ear can detect is about 2 or 3 dB.«). Zato lahko govorimo, da se posredni vplivi, ki jih zazna človeško uho, začnejo pri 2 dB, lahko tudi šele pri 3 dB.

ODPADKI

Naslovni organ vas je z dopisom 35402-36/2018-57 z dne 8. 5. 2020 pozval, da se opredelite do nejasnosti, vezanih na segment odpadkov.

Na poziv naslovnega organa ste odgovorili z dokumentom Izjasnitev v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja št. 7.0.1 ./2020-0-044-KV-22 z dne 1. 6. 2020 (v nadaljevanju: Opredelitev do poziva 2) ter dopolnjenim PVO.

Iz predložene dokumentacije izhaja, da bo zemeljski izkop predstavljal odpadek. Dalje iz dokumentacije izhaja, bo za del zemeljskih izkopov - odpadkov zagotovljena oddaja zbiralcu gradbenih odpadkov ali izvajalcu obdelave teh odpadkov. Za del zemeljskih izkopov pa navajate, da se bo pomešal z apnom in vodo, kar predstavlja geotehnični ukrep. Naslovni organ iz predložene dokumentacije še vedno ne more z gotovostjo ugotoviti, ali bo del zemeljskega izkopa predvidenega za mešanje z apnom in vodo, predstavljal odpadek ali stranski proizvod. Uredba o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15) v prvem odstavku 7. člena določa, da je snov ali predmet, ki nastane pri proizvodnem procesu, katerega glavni namen ni proizvodnja te snovi ali predmeta, ostanek proizvodnje. Naslovni organ meni, da predstavlja del zemeljskega izkopa, ki ga boste mešali z apnom in vodo, upoštevajoč dejstvo, da tega dela zemeljskega izkopa niste ovrednoti kot odpadek - stranski proizvod. Zemeljski izkop bi lahko šteli za stranski proizvod, v kolikor bi bili izpolnjeni pogoji iz četrtega odstavka 7 člena, Uredbe o odpadkih in sicer:

1. nadaljnja uporaba ostanka proizvodnje je zagotovljena in ne zgolj mogoča,
2. ostanek proizvodnje se lahko neposredno uporabi brez kakršne koli nadaljnje obdelave, razen običajnih industrijskih postopkov,
3. ostanek proizvodnje se proizvaja kot sestavni del proizvodnega procesa in

4. ostanek proizvodnje izpolnjuje zahteve, določene za njegovo uporabo s predpisi, ki urejajo proizvode, varstvo okolja in varovanje človekovega zdravja, njegova nadaljnja uporaba pa ne bo škodljivo vplivala na okolje in človekovo zdravje.

Na podlagi predložene dokumentacije naslovni organ ne more ugotoviti, ali bodo in na kakšen način bodo upoštevana določila četrtega odstavka 7. člena Uredbe o odpadkih, v kolikor bo del zemeljskega izkopa predvidenega za mešanje z apnom predstavljal stanski proizvod. Glede na navedeno naslovni organ ne more z gotovostjo ugotoviti, da bo ravnanje s celotnim zemeljskim izkopom ustrezno, kar pomeni, da ne more izključiti pomembnih vplivov na zdravje in premoženje ljudi ter okolje.

Pojasnilo (PNZ d.o.o., Aquarius d.o.o.):

V PVO je v Tabeli 7 poglavju »2.2.5.1. Vrsta in količina izkopanih in vgradnih materialov oz. surovin« navedena masna bilanca zemeljskega izkopa in dodatnega vgradnega materiala. V tabeli je pregledno navedeno, kolikšen del zemeljskega izkopa bo kot gradbeni odpadek pod št. 17 05 04 ponovno uporabljen na gradbišču kjer bo nastal in kolikšen del bo oddan s strani ARSO pooblaščenemu prevzemniku oz. zbiratelju tovrstnih odpadkov (skladno z drugim odstavkom 2. člena Uredbe o odpadkih (Ur. l. RS, št. 69/15), nadalje skladno z drugim odstavkom 4. člena in s prvo alinejo drugega odstavka 8. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. l. RS, št. 34/08) in tudi skladno z Uredbo o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Ur. l. RS, št. 34/08 in 61/11)). Obrazložitev je navedena v nadaljevanju.

A. Investitor bo del zemeljskega izkopa (61.675 m³ od 173.271 m³) ponovno uporabil na istem gradbišču kjer bo nastal in sicer :

- 25.455 m³ od 61.675 m³) skladno z drugim odstavkom 4. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. l. RS, št. 34/08) in Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Ur. l. RS, št. 34/08 in 61/11), v nespremenjeni obliki za nasipe na območju istega gradbišča. Od te skupne vgradne količine je 4.862 m³ plodne zemljine (humuziranje novonastalih brežin nasipov)

- 36.220 m³ od 61.675 m³ skladno z drugim odstavkom 4. člena in s prvo alinejo drugega odstavka 8. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. l. RS, št. 34/08) s pripravo za ponovno uporabo, ki bo zajemala stabilizirane zemeljskih izkopov z apnom. Stabilizacija bo potekala z najsodobnejšim brezprašnim postopkom, ki je predpisan v projektni dokumentaciji (tako v tehničnem poročilu kot v popisu del (<https://www.stehr.com/en/stehr-soil-stabilisation/stehr-soil-stabiliser/sbf-24-6-dust-free>)). Z apnom stabilizirani zemeljske izkope ne uvrščamo med stranske proizvode, ki jih opredeljuje 7. člen Uredbe o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15, 69/15 in 129/20).

- Investitor mora skladno z drugo alinejo tretjega odstavka 4. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih (Ur. l. RS, št. 34/08) dokazati, da zemeljski izkop pridobljen z gradbenimi deli 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. Ker je zemeljskega izkopa več kot 30.000 m³ mora namreč investitor upoštevati drugo alinejo tretjega odstavka 4. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. l. RS, št. 34/08), ki določa, da mora biti 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. Investitor bo tudi ostali del zemeljskega izkopa (111.596 m³ od 173.271 m³) obravnaval kot gradbeni odpadek. Ves del gradbenega odpadka, ki ga ne bo možno porabiti na gradbišču investitorja (glej točko A), se bo skladno s Seznamom odpadkov iz člena 7 Direktive 2008/98/ES, 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 celotnem PVO je skladno z navedbami v zgornjih točkah A. in B. popravljeno besedilo, ki govori o ravnanju z zemeljskimi izkopi.

Iz predložene dokumentacije - Opredelitev do poziva 2 dalje izhaja, da je začasno skladiščen zemeljski izkop treba ustrezno zaščititi pred vremenskimi vplivi. Izvirni povzročitelj odpadkov mora pri začasnem skladiščenju zemeljskih izkopov izvajati ukrepe za preprečevanje in zmanjševanje škodljivih vplivov na okolje in človekovo zdravje zaradi: emisij snovi, raznašanja lahkih frakcij v okolje zaradi vetra, razsutja odpadkov. Zemeljski izkop se mora skladiščiti tako, da ni neposredno izpostavljena padavinam. Iz predložene dokumentacije pa naslovni organ ne more ugotoviti, kakšni ukrepi bodo izvedeni, da bo ca. 35.000 m³ zemeljskih izkopov, zaščiteno pred vremenskimi vplivi. Glede na navedeno naslovni organ ne more z gotovostjo ugotoviti, da bo začasno skladiščenje zemeljskih izkopov izvedeno na ustrezen način, to je da bo zaščiteno pred vremenskimi vplivi (raznos lahkih frakcij, emisij snovi v okolje,...), kar pomeni, da naslovni organ ne more izključiti pomembnih vplivov na zdravje in premoženje ljudi ter okolje, kot posledica začasnega skladiščenja viškov zemeljskih izkopov.

Prav tako sta dopolnjena Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki (št. 13704_NGGO, Projekt d.d. Nova Gorica, Ljubljana, januar 2018, dopolnjeno april 2018, dopolnjeno september 2019, dopolnjeno februar 2020, dopolnjeno september 2020) in Načrt organizacije gradbišča (št. PA-16_565/OR, Projekтивni atalje -NG d.o.o., februar 2018, dopolnjeno januar 2019, dopolnjeno september 2019, dopolnjeno februar 2020, dopolnjeno september 2020) z naslednjimi dejstvi. Investitor bo celotni del za predajo predvidenega zemeljskega izkopa (111.595 m³ od 173.271 m³) predal s strani ARSO pooblaščenemu zbiratelju oz. prevzemniku tovrstnih odpadkov sproti v posameznih fazah in ne bo začasno skladiščil izkopanega materiala (glej prejšnji odgovor, točka B).

Investitor bo del plodne zemlje – humusa (4.862 m³) vgrajeval v novonastale brežine nasipov po fazah od faze 1 do faze 5. Ker so posamezna območja posega poraščena z invazivnim dresnikom, bi lahko imelo neprimerno ravnanje s plodno zemljino dolgotrajen neposreden vpliv na tla. Zato je treba izkop iz območij okuženih z dresnikom ločiti od ostalega izkopa ter z njim ravnati skladno z omilitvenimi ukrepi že navedenimi v poglavju 7.2. Omilitveni ukrepi – narava in 7.4. Tla:

»Posegi naj se izvedejo na način, da ne bo prišlo do razširjanja tujerodnih invazivnih rastlinskih vrst, posebna pozornost je potrebna pri ravnanju z zemljino na rastiščih tujerodnega dresnika. Za izvedbo ukrepov je zadolžen izvajalec del:

- *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 zasaadi 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 fitofarmacevtskimi 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.»*

Med posameznimi fazami bo izvajalec del tega humusa začasno (2 do 3 mesece) skladiščil na platoju bencinskega servisa in sicer v več obvladljivih delih, ki jih bo ustrezno prekril s PE folijo, ki bo zmanjševala oziroma preprečevala škodljive vplive na okolje in človekovo zdravje zaradi emisij snovi, raznašanja lahkih frakcij v okolje zaradi vetra in razsutja odpadkov.

Na osnovi zgoraj navedenega se je v celotnem PVO dopolnilo besedilo, ki govori o ravnanju z zemeljskimi izkopi.

II./ Izjasnitev glede navedb stranske udeleženke Darinke Ferkulj, Cesta na Ključ 96, Ljubljana (dopis z dne 24. 6. 2020)

Stranska udeleženka je v preteklih mesecih z inženirjem nosilca, družbo DRI d.o.o. vršila pogovore o ukrepih in možnih rešitvah v zvezi z njeno nepremičnino na naslovu Cesta na ključ 96, Ljubljana. Navedena nepremičnina namreč leži v neposredni bližini avtoceste, odseka Kozarje-Koseze, v vplivnem območju tako med gradnjo/razširitvijo v 6 pasovnico, kot tudi med obratovanjem po izgradnji. Že do sedaj je bilo življenje v navedeni nepremičnini na meji vzdržnega. Naša stranka je tako že leta izpostavljena negativnim prekomernim vplivom tako hrupa, kot prašnih delcev PM10.

Nosilec je preko svojega inženirja naši stranki ponudil odškodnino za preselitev na drugo lokacijo v času gradnje, kar pa ne predstavlja trajne rešitve problema. Po izgradnji, v času obratovanja torej, bo stranka ponovno izpostavljena (takrat še večjim) negativnim in nedopustnim vplivom, ki bodo kvaliteto njenega življenja drastično poslabšali.

Stranka rešitev vidi v dogovoru z nosilcem, na podlagi katerega bi nosilec njeno nepremičnino odkupil, vendar tosmerni razgovori do sedaj niso obrodili sadov. Nosilec (v njegovem imenu pa njegov inženir DRI) odkup nepremičnine zavrača, kljub dejstvu, da iz dopolnjenega poročila o vplivih na okolje zaradi nameravane gradnje in obratovanja avtocestnega odseka Kozarje-Koseze, širitev v šestpasovnico, št. naloge 1373-16 PVO z dopolnitvami, nosilca nameravanega posega DARS d.d. izhaja, da:

- zaradi začasne odstranitve protihrupnih ograj na območju med Cesto Dolomitskega odreda in Ulico Jožeta Japlja se bo celotna obremenitev s hrupom glede na izhodiščno stanje pri večini najbližjih stavb z varovanimi prostori delno povečala. Mejna vrednost kazalca hrupa LNOČ za celotno obremenitev s hrupom bo presežena pri treh stavbah z varovanimi prostori: Cesta na Ključ 96, Cesta Dolomitskega odreda 163 in Ulica Jožeta Japlja 25; (str. 137 PVO OVS 4 dopolnitev ARSO);
- da bodo mejne vrednosti obremenitve s hrupom v času obratovanja ves čas presežene. Na strani 247 (PVO OVS 4 dopolnitev ARSO) je namreč navedeno sledeče:V tem obdobju (gradnje op.p.) se bo celotna obremenitev s hrupom občutneje povečala predvsem pri stavbah Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163, ki bosta po odstranitvi obstoječih protihrupnih ograj v obdobju 4 mesecev neposredno izpostavljeni hrupu prometa iz AC. Pri teh dveh stavbah, ki sta s hrupom prometa po AC preobremenjeni že v obstoječem stanju...
- iz navedenega je jasno, da bo obremenitev s hrupom (že sedaj preobremenjene nepremičnine) v času obratovanja objekta še bolj prekomerna in bo presežala vrednosti, ki jih kot dopustne določa Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Po izgradnji objekta, bosta namreč dodana še dva vozna pasova, kar pomeni, da bo na cestišču obenem večje število vozil, posledično bo vpliv hrupa na nepremičnino ter tam živeče še večji, dodatni vozni pas bo obenem postavljen tudi bližje območju nepremičnine že sedaj pa je prekomeren.
- bo večja tudi za obremenitev s prašnimi delci. Kot izhaja iz poročila se bo obremenitev (v času obratovanja) znatno povečala saj bo mejna dnevna koncentracija delcev PM10 presežena pri najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavbah Cesta na Bokalce 28, Vrhovci - cesta XXXII 3A, Cesta Dolomitskega odreda 163 in Cesta na Ključ 96.

Okoljski hrup je v Direktivi 2002/49/ES definiran kot »nezaželen ali škodljiv zunanji zvok, ki ga povzročajo človeške dejavnosti, vključno s hrupom, ki ga oddajajo prevozna sredstva, cestni, železniški in zračni promet ter hrup z območij z industrijsko dejavnostjo, kot na primer tistih, določenih v Prilogi I Direktive Sveta 96/61/ES z dne 24. septembra 1996 o celovitem preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja«. Lastniki prekomerno obremenjenih stavb z varovanimi prostori ne morejo biti prepuščeni zgolj presojam upravljavcev linijskih virov hrupa in njihovi definiciji ekonomske upravičenosti izbire med (v konkretnem primeru) odkupom nepremičnin ali postavitvijo protihrupnih ograj. Slednje so seveda bistveno cenejše, vendarle pa ima ustavno zajamčena pravica do zdravega okolja absolutno prednost.

Enako velja za primer izpostavljenosti prašnim delcem PM10 in PM2,5, pri čemer je znano, da so omilitveni ukrepi v smislu postavitve protiprašnih preprek, še manj učinkoviti. Onesnažen zrak namreč velja za najpomembnejši javno zdravstveni problem povezan z onesnaževanjem okolja in človeškega zdravja (vir: NIJZ)

Nepremičnina na naslovu Cesta na ključ 96 leži v območju največje obremenjenosti tako s hrupom, kot prašnimi delci, prebivalci pa tega niso dolžni trpeti. Iz navedenega je torej jasno, da nosilcu za izgradnjo in obratovanje objekta ne more biti izdano okolijsko dovoljenje/soglasje in posledično gradbeno dovoljenje, ravno tako je jasno, da navedeni omilitveni ukrepi, vsaj kar se tiče nepremičnine na naslovu Cesta na ključ 96 in življenja in bivanja v tej nepremičnini niso zadostni.

Pojasnilo DARS, Epi Spektrum d.o.o.: Naslovni organ je k seznanitvi predložil tudi dopis stranske udeleženke Darinke Ferkulj, Cesta na Ključ 96, Ljubljana, v katerem nasprotuje izdaji okoljevarstvenega dovoljenja in posledično gradbenega dovoljenja za poseg: razširitev avtocestnega odseka Koseze – Kozarje v šestpasovnico. Kot je razvidno iz dopisa, je pooblaščenec stranske udeleženke Odvetniška pisarna Brezavšček, Golobič, Osterman in partnerji d.o.o. (v nadaljevanju Pooblaščenec).

Kot investitor nameravane gradnje v nadaljevanju pojasnjujemo nepravilnost in netočnost trditev, ki jih v dopisu navaja Pooblaščenec.

Po pregledu navedenega dopisa ugotavljamo in hkrati pojasnjujemo, da se za izgradnjo razširitve avtocestnega odseka Koseze-Kozarje v šestpasovnico skladno z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17 in 105/20) pridobiva okoljevarstveno soglasje in ne okoljevarstveno dovoljenje, kot je navedeno v dopisu.

Poudarjamo, da je Poročilo o vplivih na okolje pripravljeno v skladu z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09 in 40/17), kar pomeni, da je sestavljeno iz več poglavij. Kot je razvidno iz dopisa, Pooblaščenec citira le poglavja, kjer so ocenjeni vplivi posega na okolje (med gradnjo in med obratovanjem), pri čemer pa ne upošteva poglavja omilitveni ukrepi, v katerem so predpisani vsi ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov. Ob upoštevanju vseh omilitvenih ukrepov, navedenih v Poročilu o vplivih na okolje, vplivov izven vplivnega območja nameravanega posega v času gradnje in obratovanja ne bo, znotraj vplivnega območja pa so vplivi ob upoštevanju omilitvenih ukrepov pod mejnimi vrednostmi, kot jih definira zakonodaja. Kar pomeni, da znotraj in izven vplivnega območja tako v času gradnje kot v času obratovanja, ne bo ogroženo zdravje in premoženje ljudi.

Glede na zgoraj navedeno pojasnjujemo, da se pri stavbi Cesta na Ključ 96 v času gradnje pričakuje nekoliko povečan (v manjšem obsegu in v časovno omejenih obdobjih) vpliv na obremenitev s hrupom med odstranitvijo obstoječe protihrupne ograje in postavitvijo novih protihrupnih ograj. Hkrati poudarjamo, da bo v času gradnje promet potekal po 4 pasovih AC, hitrost na AC pa bo omejena na 60 km/h, zaradi česar bo emisija hrupa zaradi prometa po AC občutno manjša kot v obstoječem stanju. Po terminskem planu je postavitve novih protihrupnih ograj predvidena štiri mesece po rušitvi obstoječih. Zaradi začasne odstranitve protihrupnih ograj bi se obremenitev s hrupom levo in desno od nadvoza Ceste Dolomitskega odreda delno povečala pri stavbah Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163, vendar bo zaradi izvedbe začasnih protihrupnih ograj vpliv na obremenitev s hrupom na teh območjih nebiten.

Tako bo s predlaganimi začasnimi in trajnimi protihrupnimi ograjami odpravljena čezmerna obremenitev v spodnjih bivalnih etažah in na funkcionalnih površinah ob stavbi, v višjih etažah pa bo čezmerna obremenitev s hrupom odpravljena z izvedbo pasivne protihrupne zaščite stavbe.

Za odpravo čezmerne obremenitve je bil v projektu PGD skladno z določili osme točke 9. člena Uredbe o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju (UMVH)(Uradni list RS, št. 43/18, 59/19), izveden pregled potrebnosti izvedbe pasivne protihrupne zaščite (Elaborat pasivne protihrupne zaščite, PNZ d.o.o., št. 12-1561/PAS_16_565). Pri pregledu je bilo ugotovljeno, da so varovani prostori v stavbi že ustrezno zvočno izolirani v skladu s predpisom, ki ureja zaščito pred hrupom v stavbah, in da dodatni ukrepi na

stavbi niso potrebni. Skladno z drugo alinejo osme točke 9. člena UMVH bo čezmerna obremenitev stavbe v primeru izvedbe dodatnih aktivnih ukrepov odpravljena, učinkovitost izvedbe ukrepov pa se ugotavlja v okviru monitoringa hrupa med gradnjo.

Poleg zgoraj navedenega je dodatno predvidena preplastitev cestišča z delno absorpcijsko obrabno plastjo, s katero se bo še dodatno zmanjšala emisija hrupa.

V zvezi z emisijami delcev PM10 podajamo naslednja pojasnila. Dodatna obremenitev okolja z emisijami delcev PM10 bo povečana predvsem v času intenzivnih zemeljskih del ter v času dovoza in razprostiranja gradbenega materiala za izvedbo spodnjega ustroja ceste in nasipa nadvoza 4-3 Ceste Dolomitskega odreda. Intenzivna dela bodo časovno omejena, zato povečanih dolgotrajnih obremenitev prebivalcev, ki bi lahko vplivali na zdravje ljudi, ne bo. Delci PM10, ki so prisotni pri gradnji, so praviloma glineni, apnenčasti ali silikatni melj, ki ni onesnažen z organskimi spojinami, kot je to primer pri delcih PM10 oziroma PM2,5 iz prometa. Z rednim in učinkovitim izvajanjem predpisanih omilitvenih ukrepov, predvsem z rednim čiščenjem bližnjih prometnih površin, vlaženjem gradbiščnih poti in večjih gradbiščnih platojev ter rednim utrjevanjem zemljine, je možno emisije delcev PM10 iz gradbišča občutno zmanjšati. Dodatno zmanjšanje prašenja pri stavbi bo zagotovljeno tudi z izvedbo začasne gradbiščne ograje dolžine 95 m in višine 3,0 m, ki bo nudila tako protiprašno kot protihrupno zaščito stavbe. Med izvedbo posega je pri stavbi Cesta na Ključ 96 predvideno spremljanje koncentracij delcev PM10, v primeru z meritvami ugotovljenega preseganja zakonsko predpisanih vrednosti pa bo potrebna izvedba dodatnih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje prašenja z območja gradbišča.

V času obratovanja razširjenega AC odseka bo onesnaženost zraka z delci PM10 iz prometa občutno manjša kot onesnaženost zaradi obratovanja kurišč na širšem območju Ljubljane, ki prispevajo k skupni emisiji delcev PM10 približno 70%.

Za vsa območja stanovanjske pozidave, ki se približajo gradbišču AC, vključno s stavbo Cesta na Ključ 96, je predvidena tudi izvedba dodatnih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje obremenjevanja okolja z delci PM10 (ukrepi za zmanjšanje emisij z gradbiščnih naprav, protiprašne ponjave, vlaženje gradbišča, čiščenje voznih površin...) ter z vibracijami med izvedbo posega.

V Poročilu o vplivih na okolje je za objekt Cesta na Ključ 96 v času gradnje predpisan monitoring hrupa in kakovosti zraka, in sicer 1 x pred gradnjo in 2 x med gradnjo. V primeru prekoračitve mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti začasne ukrepe in z delom nadaljevati po preveriti njihove učinkovitosti. V kolikor dodatni ukrepi ne bodo učinkoviti, investitor stranski udeleženci predlaga odškodnino za začasno preselitev (v času gradnje) na drugo lokacijo.

Na podlagi zgoraj navedenih pojasnil in dejstev ugotavljamo, da bodo vplivi v času obratovanja pri objektu Cesta na Ključ 96, ob upoštevanju vseh omilitvenih ukrepov, navedenih v Poročilu o vplivih na okolje, pod zakonsko predpisanimi mejnimi vrednostmi, zato odkup nepremičnine s strani investitorja ni upravičen. Zato ugotavljamo, da trditev Pooblaščenca, da navedeni omilitveni ukrepi, vsaj kar se tiče nepremičnine na naslovu Cesta na Ključ 96 in življenja ter bivanja v tej premičnini niso zadostni, ne drži.