



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OKOLJE

Vojkova 1b, 1000 Ljubljana

T: 01 478 40 00

F: 01 478 40 52

E: gp.arso@gov.si

www.arso.gov.si

Številka: 35402-24/2014-34

Datum: 9. 6. 2015

Agencija Republike Slovenije za okolje izdaja na podlagi drugega odstavka 14. člena Uredbe o organih v sestavi ministrstev (Uradni list RS, št. 35/15) in drugega odstavka 61. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06-ZVO-1-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06-OdlUS, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12 in 92/13) upoštevajoč drugi odstavek 39. člena Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11) v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja državne ceste od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, nosilcu nameravanega posega DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, ki ga zastopata predsednik uprave Matjaž Knez in član uprave Franc Skok, naslednje

## OKOLJEVARSTVENO SOGLASJE

I. Nosilcu nameravanega posega DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, se izdaja okoljevarstveno soglasje za poseg: gradnja državne ceste od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, na zemljiščih, ki so določena v prilogi 1 tega okoljevarstvenega soglasja. Državno cesto sestavljata štiripasovna cesta med priključkoma Velenje jug in Slovenj Gradec jug ter navezovalna cesta N1 med Konovim in priključkom Škale.

II. Okoljevarstveno soglasje se izdaja pod naslednjimi pogoji:

### 1. Pogoji za varstvo podzemne vode, površinske vode in tal

#### 1.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- posege v tla je treba izvajati na območjih, ki jih je treba opredeliti pred začetkom del;
- za začasne prometne, gradbene in odlagalne površine je treba prednostno uporabiti obstoječe infrastrukturne in druge manipulativne površine, na katerih so tla manj kvalitetna in že utrjena;
- v kolikor se med izkopom predora odkrijejo razpokline in druge oblike nehomogenosti geoloških podlag (ki lahko pomenijo neposreden stik s podzemno vodo), je treba oceniti razmere s hidrogeološkega in geološkega vidika;
- na delovnih območjih je treba uporabljati transportna sredstva in gradbene stroje, ki so tehnično brezhibni;
- s transportnih in gradbenih površin je treba preprečiti emisije prahu in gradbenih materialov z vlaženjem teh površin ob sušnem in vetrovnem vremenu;
- površine (ploščadi), na katerih se izvaja pretakanje goriv in popravila tehničnih naprav morajo biti utrjene, zbiranje in odvajanje padavinskih odpadnih vod pa urejeno tako, da ni možno neposredno odtekanje odpadnih in izcednih vod v tla;
- komunalne in padavinske odpadne vode iz premičnih (začnih) naprav in objektov ni dovoljeno odvajati v tla;
- predvideti je treba nujne ukrepe za potencialno odstranitev, začasno skladiščenje ali vnos trajnih viškov izkopanega materiala, ki vsebujejo škodljive snovi;

- pri skladiščenju gradbenih odpadkov in gradbenega materiala je treba preprečiti onesnaženje tal in voda.

### 1.2 Pogoji med obratovanjem

- dosledno je treba upoštevati pogoje iz hidrološko-hidravličnih študij za 3. razvojno os – sever: Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec, ki jih je izdelal Inženiring za vode, d.o.o., Pot za Brdom 102, 1000 Ljubljana.

## **2. Pogoji za varstvo zraka**

### 2.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- vse javne poti, ki se jih bo uporabljalo za transport, je treba asfaltirati ali drugače tlakovati, asfaltirani (tlakovani) morajo biti tudi priključki iz trase (gradbišča) na javno omrežje;
- obvezno je mokro čiščenje vozil pred izhodom iz gradbišča na javno cesto, mokro čiščenje javnih cest, lahko tudi sesanje prahu s cest in pazljivo nalaganje ali prekrivanje tovora v času suhega vremena;
- hitrost transportnih vozil na celotni trasi (gradbišču) ne sme presegati 10 km/h;
- obvezna je zaščitna protiprašna ograja okoli celotnega gradbišča, višine vsaj 3,0 m;
- ograja med gradbiščem (križišče K25) in objektom Partizanska cesta 52 mora zakrivati vsaj celotni južni del krožišča, vzhodni del trase proti severu in se nadaljevati ob (deviirani) Partizanski cesti;
- obvezno je periodično obdelovanje podlage na gradbišču (vlaženje, utrjevanje);
- napadno mesto med gradnjo v bližini objekta Škale 84b je treba prestaviti, hkrati je treba omogočiti postavitve protiprašne ograje;
- priključek iz gradbišča na javno prometno omrežje (Partizanska cesta) mora biti oddaljen vsaj 40 m od objekta Partizanska cesta 52, prav tako se ne sme približati objektoma Pokopališka cesta 1 in 2 na manj kot 40 m;
- na mestih, kjer so stanovanjski objekti v oddaljenosti do 40 m, je treba okoli celotnega gradbišča postaviti gradbiščno ograjo višine najmanj 3 m.

## **3. Pogoji za varstvo pred hrupom**

### 3.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- v času gradnje je treba uporabljati delovne naprave in gradbene stroje, ki so izdelani v skladu z emisijskimi normami za hrup gradbenih strojev;
- na poseljenem območju se lahko gradbena dela in transport izvajajo v dnevnem času;
- gradbeno mehanizacijo je treba izklapljeti, ko ni v uporabi;
- dela je treba izvajati na način, da se hrup zmanjša;
- gradnji v bližini stanovanjskih stavb in drugih stavb z varovanimi prostori je potrebno posvetiti posebno pozornost;
- Transporte poti na gradbišče je treba določiti tako, da potekajo izven stanovanjskih naselij.

### 3.2 Pogoji med obratovanjem

- položiti je treba tihi asfalt (DBM), ki zniža emisijo hrupa ceste za do 3 dBA;
- postaviti je treba protihrupne ograje v skupni dolžini 2036 m in višini 2 do 4 m;
- rezervirati je treba prostor za protihrupne ograje v skupni dolžini 1603 m;
- izvesti je treba tih dilatacije na premostitvenih objektih;
- izvesti je treba absorpcijske prevleke portalov na predorih in pokritih vkopih;
- na območju priključka Podgorje (od km 4.000 do km 4.500) je treba v fazi izdelave prostorske dokumentacije prilagoditi dispozicijo, gabarite in namembnost objektov negativnemu vplivu prometa državne ceste.

## **4. Pogoji za varstvo pred vibracijami**

### 4.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- dela na gradbišču morajo biti omejena na dnevni čas med delovniki;
- uporabljati je treba stroje s frekvenco delovanja vsaj 40Hz, kjer pa to ni mogoče, pa je treba dela izvajati v večjih časovnih razmakih,
- po potrebi je treba izvajati meritve vibracij »in situ«,
- miniranje se ne sme izvajati pri oddaljenosti objekta manj kot 30 m, med 30 in 50 m oddaljenosti je možnost miniranja pogojna, če je pa oddaljenost objekta od mesta miniranja večja od 50 m je miniranje dovoljeno brezpogojno, vendar v določenem številu detonacij, z razmaki med detonacijami in količinami eksploziva, ki ustreza okolici (vrsta tal, oddaljenost objektov).

## 5. Pogoji za varstvo kulturne dediščine

### 5.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- v enote kulturne dediščine, kjer to ni neizogibno, se ne sme posegati;
- čez kulturno dediščino se ne sme voditi gradbenih poti ali postavljati drugih gradbiščnih objektov; prav tako se na enote kulturne dediščine ali v njihovo neposredno bližino ne sme odlagati zemeljskega izkopa;
- med intenzivnimi gradbenimi deli s težkimi gradbenimi stroji, ki povzročajo vibracije, je treba na podlagi meritev po potrebi zmanjšati intenziteto gradbenih del pri najbližjih objektih kulturne dediščine (Cerkev Marije Pomočnice - EŠD 3418, Cerkev sv. Ulrika - EŠD 3256, Vodriž - Razvaline gradu - EŠD 7965, Stara termoelektrarna - EŠD 8921);
- Visočnikovo kapelico je treba prestaviti na vzhodni del parcele v k.o. 854 k.o. Podgorje št. 1008/8 in in 1008/7 ter ob prestavitvi ohraniti njen avtentični izgled (poslikavo, dekoracijo);
- tehnično bazo in zadrževalni bazen, ki sta med gradnjo locirana tik ob Miklavžinovi kapelici in arheološkem najdišču Miklavžin, je treba umestiti stran od najdišča in kapelice, da med gradnjo ne bosta poškodovana;
- stebre viadukta Gaberke je treba razmestiti tako, da v arheološke najdišče ne bodo posegali oz. da bodo posegali le v robne dele.

## 6. Pogoji za varstvo kulturne krajine

### 6.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- vsa izven nivojska križanja in vkope je treba izvesti tako, da ne bodo vpadljivi oz. moteči za okolico, pokriti vkopi morajo biti zasajeni z ustrežno vegetacijo;
- v poteku po rečnih dolinah je treba vsa gradbena dela izvesti skrajno pazljivo, brez nepotrebne poseganja in uničevanja krajine;
- brežine, v katere se bo posegalo z vkopi in podpornimi konstrukcijami, morajo biti sonaravno utrjene in ustrezno zasajene;
- v sklopu regulacije Pake je treba pod mostovi na vsakih 10 m namestiti kupe kamenja v dolžini 1 m, ki bodo nudili ribam skrivališča;
- gozdne poseke je treba izvesti brez nepotrebne uničevanja gozda;
- zemljišče za krajinsko sanacijo (nov gozdni rob in druga območja zasaditve) je treba pripraviti že v fazi gradbenih del, da se vzpostavi možnost za spontano zarast.

## 7. Pogoji za ohranjanje narave

### 7.1. Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

Pogoji za varstvo ptic:

- načrtovane protihrupne ograje morajo biti vidne za ptice;
- na viaduktih ne sme biti štrlečih, slabo opaznih delov;
- hrupna dela se ne smejo izvajati v času gnezdenja ptic, to je od 15. aprila do 30. junija;

Pogoji za varstvo dvoživk in malih sesalcev:

- ob varovalni ograji mora biti tudi zaščitna ograja min. višine 60 cm od tal, za preprečitev dostopa dvoživk in malih sesalcev na cestišče;
- od viadukta Škale do pokritega vkopa Velenje je treba namestiti varovalno ograjo (razen ob objektih kot so viadukt ali pokriti vkop);

#### Pogoji za varstvo vodnih organizmov:

- poseg v vode mora biti prostorsko in časovno omejen in z minimalnim vnosom snovi v vodo;
- humusno plast iz brežin je treba odstraniti tako, da se ne sipa v vodo;
- treba je zagotoviti, da v vodotoku ne nastajajo razmere neprekinjene kalnosti;
- v primeru betoniranja v strugah vodotokov je treba preprečiti, da bi se betonske odplake izcejele v vodo;

##### - struga Jenine:

- na območju regulacij je treba ohranjati naraven substrat struge;
- razpok med kamni v peti brežine ni dovoljeno betonirati;
- vsa gradbena dela, ki bodo vplivala na kvaliteto vode, je treba izvajati izven varstvene dobe ribjih vrst in razmnoževanja raka navadnega koščaka, to je v času od 1. julija do 1. oktobra;

##### - struga Velunje in Pake:

- gradbena dela, ki bodo vplivala na kvaliteto vode, je treba izvajati izven varstvene dobe ribjih vrst, to je v času od 30. junija do 1. oktobra;

##### - struga Suhadolnice:

- vsa gradbena dela, ki bodo vplivala na kvaliteto vode, je treba izvajati izven varstvene dobe ribjih vrst, to je v času od 15. maja do 1. oktobra;

##### - struga Homšnice in Lepene:

- vsa gradbena dela, ki bodo vplivala na kvaliteto vode, je treba izvajati izven varstvene dobe ribjih vrst, to je v času od 1. marca do 1. oktobra;

##### - naravna vrednota Arnejcev slap:

- ureditev na pritoku Velunje, gorvodno od naravne vrednote, je treba izvesti v času, ko je struga suha, oziroma če to ni možno na način, da se ne prekinja zveznosti vodnega toka, da se ne spreminja količine vode in hitrosti pretoka, prostorske in časovne razporeditve vode.

#### Pogoji za vegetacijo in z njo povezane živalske vrste:

- sečnjo je treba izvajati izven vegetacijske sezone;
- po končani gradnji je treba vse prizadete površine renaturirati in omogočiti čimprejšnje zaraščanje z lokalno avtohtono vegetacijo;
- vegetacijo pod viadukti in mostovi je treba ohraniti;
- posebno pozornost je treba posvetiti viaduktu 6-1: Jenina in viaduktu 6-13: Škale, kjer se nahajajo ob vodotokih prednostni habitati črnojeleševja in jesenovja, ki jih je treba ohraniti;
- po končanju del je treba prizadeto območje takoj zasaditi z lokalno avtohtono vegetacijo in preprečiti razrast invazivnih rastlinskih vrst (npr. japonski dresnik, pelinolistna žvrklja, zlata rozga).

#### Pogoji za preprečitev svetlobnega onesnaževanja:

- gradnja objektov mora potekati predvsem v dnevnem času;
- zaradi varnosti na gradbišču je v nočnem času dovoljena namestitve svetil, ki imajo vgrajen senzor za prižiganje in samodejni izklop;
- v primeru osvetlitve delovišč v zimskem času je treba uporabljati popolnoma zasenčena svetila, ki ne sevajo v nebo in ne oddajajo svetlobe z ultravijoličnimi dolžinami.

#### Pogoji za invazivne rastlinske vrste:

- posege je treba izvajati tako, da ne bo prišlo do razširjanja tujerodnih invazivnih rastlinskih vrst (npr. japonski dresnik in zlata rozga);

- dosledno in v celoti je treba odstranjevati tujerodne invazivne vrste (koreninski sistem in ves nadzemni del);
- premeščanje zemljine, okužene s tujerodnimi invazivnimi vrstami na druge lokacije, ni dovoljena.

#### 7.2 Pogoji med obratovanjem

Pogoji za vegetacijo in z njo povezane živalske vrste:

- renaturirane površine je treba redno vzdrževati;
- ob območjih, kjer so izvedene ureditve, je treba preprečiti razraščanje invazivnih vrst.

Pogoji za preprečitev svetlobnega onesnaževanja:

- za osvetljevanje je treba namestiti popolnoma zasenčena svetila z majhno emisijo UV svetlobe (npr. halogenska svetila), ki ne sevajo v nebo in ne oddajajo svetlobe z ultravijoličnimi dolžinami.

### 8. Pogoji za varovanje kmetijskih zemljišč

#### 8.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- v obsegu 795,0 m<sup>2</sup> je treba nadomestiti s priključkom Škale nepovratno uničene površine intenzivnih sadovnjakov v izmeri 706,0 m<sup>2</sup>;
- površine intenzivnih sadovnjakov, ki bodo uničene zaradi gradnje vkopa (4.350 m<sup>2</sup>) je treba po gradnji sanirati z zasaditvijo novih dreves;
- zagotoviti je treba funkcionalnost melioracijskega sistema pri Škalskem jezeru (IDSISTEM 304);
- vse viške rodovitnega dela tal z območja nameravanega posega je treba nameniti rekultivaciji drugih kmetijskih zemljišč oz. morebitnem vzpostavljanju novih kmetijskih površin;
- pri odrikih zemlje je potrebno paziti, da se vsa primerna zemlja, ki se jo lahko uporabi za uspešno rekultivacijo, skladišči ločeno in se je ne meša s spodnjimi horizonti ali z ostalimi neprimernimi tlemi;
- začasna odlagališča zemeljskih izkopov je potrebno načrtovati tako, da ne bodo posegale na kmetijska zemljišča in da se proizvodni potencial kmetijskih zemljišč ne bo poslabšal;
- ob izvajanju del sosednja zemljišča ne smejo biti poškodovana;
- preprečiti je treba izlive nevarnih snovi na kmetijska zemljišča (namestitve lovilcev olj za preprečitev izpiranja na kmetijske površine) ter ob eventualni nesreči zagotoviti takojšnje ukrepanje, preprečiti onesnaženje tal oz. kmetijskih zemljišč in rastlin;
- zagotovljen mora biti neoviran dostop na sosednja kmetijska zemljišča;
- na kmetijskih zemljiščih, ki bodo degradirana, je treba izvesti sanacijo in rekultivacijo;
- na površinah, kjer so načrtovani objekti za izvedbo državne ceste, je treba po izvedbi vzpostaviti prejšnje stanje;
- gradbeni stroji in transportna vozila morajo biti tehnično brezhibni ter z gorivom oskrbovani na drugih, za to primernih mestih, ne na območju kmetijskih zemljišč;
- v primeru razlitja nevarnih snovi iz delovne mehanizacije je potrebno lokacijo takoj sanirati;
- nevarne odpadke je potrebno oddajati pooblaščenim organizacijam za zbiranje nevarnih odpadkov, kar mora biti ustrezno evidentirano.

#### 8.2 Pogoji med obratovanjem

- zadrževalnike in čistilne naprave za odvajanje padavinske odpadne vode je treba redno vzdrževati.

### 9. Pogoji za varovanje gozdov

#### 9.1 Pogoji med pripravljalnimi deli in gradnjo

- poseganje v gozdove izven območja gradnje je prepovedano;
- odlaganje materiala v gozdove je prepovedano;

- nove zasaditve morajo temeljiti na obstoječi vrstni sestavi in v prostoru značilnih oblikah vegetacije;
- posegi v gozd morajo biti izvedeni tako, da bo povzročena minimalna škoda na tleh in rastju;
- posegi v gozd morajo biti izvedeni tako, da se prepreči nastajanje erozijskih žarišč in tako, da bodo posegi zakriti;
- vse površine, ki bodo med gradnjo poškodovane, je treba sanirati takoj oz v času prve sadilne sezone;
- za sanacijo gozdnega roba je treba uporabiti avtohtone grmovne in drevesne vrste;
- prehodnost gozdnih prometnic je treba ohranjati, pogoji gozdne proizvodnje ne smejo biti poslabšani;
- drevje se lahko poseka šele po pridobitvi gradbenega dovoljenja.

III. Z izdajo tega okoljevarstvenega soglasja se šteje, da je nosilcu nameravanega posega izdano tudi naravovarstveno soglasje.

IV. To okoljevarstveno soglasje preneha veljati, če stranka v petih letih od njegove pravnomočnosti ne začne izvajati posega v okolje ali ne pridobi gradbenega dovoljenja, če je to zahtevano po predpisih o graditvi objektov.

V. V tem postopku stroški niso nastali.

## **O b r a z l o ž i t e v**

Uvodne ugotovitve:

Agencija Republike Slovenije za okolje, ki kot organ v sestavi Ministrstva za okolje in prostor opravlja naloge s področja varstva okolja (v nadaljevanju: naslovni organ), je dne 18. 8. 2014 prejela vlogo nosilca nameravanega posega DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, ki ga zastopata predsednik uprave Matjaž Knez in član uprave Franc Skok (v nadaljevanju: nosilec nameravanega posega), za izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja državne ceste od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (v nadaljevanju: državna cesta), na zemljiščih, ki so navedena v prilogi 1 tega okoljevarstvenega soglasja. Državno cesto sestavljata štiripasovna cesta med priključkoma Velenje jug in Slovenj Gradec jug ter navezovalna cesta N1 med Konovim in priključkom Škale.

Vlogi je bilo priloženo:

- Poročilo o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št. PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana (v tiskani in elektronski verziji);
- Dodatek za presojo sprejemljivosti za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug št. 1300-13 VO, november 2013, Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v tiskani in elektronski verziji);
- Preveritev objektov ob trasi in gradbiščnih cestah pri gradnji 3. razvojne osi, odsek 2: od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (kakovost zraka, hrup) marec 2012, Zavod za zdravstveno varstvo Maribor, Prvomajska ulica 1, 2000 Maribor;

- Vplivi z vibracijami državna cesta od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug z navezovalno cesto, št. OP – 109/07-10, februar 2012;
- Idejni projekt DC Dravograd Šentrupert, odsek Slovenj Gradec jug – Velenje sklop 2, št. 11-0335, julij 2010, dopolnitev april 2013, PNZ d.o.o., Vojkova cesta 65, 1113 Ljubljana (v nadaljevanju: Idejni projekt):
  - o Elaborat: Ocena napovedi hrupa in predlog protihrupne zaščite I. 2035, št. načrta 12-1341/HR (tekstualni del);
  - o Elaborat: Ocena napovedi hrupa in predlog protihrupne zaščite I. 2035, št. načrta 12-1341/HR (grafični del);
  - o Elaborat: Katastrski elaborat, št. načrta 11-0335/K;
  - o Elaborat: zaščite rastlinskega in živalskega sveta za DC Dravograd – Šentrupert, odsek Slovenj Gradec – Velenje, št. načrta 1233-10 SP (Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana);
  - o Elaborat ukrepov v času gradnje, št. načrta 11-0335/G;
  - o Elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije, št. načrta 11-0335/VK.

Vloga je bila dne 4. 12. 2014 dopolnjena:

- z dopolnitvijo Poročila o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št. PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev december 2014, Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana (v tiskani in elektronski verziji);
- z Idejnim projektom DC Dravograd Šentrupert, odsek Slovenj Gradec jug – Velenje sklop 2, št. 11-0335, julij 2010, dopolnitev april 2013, PNZ d.o.o., Vojkova cesta 65, 1113 Ljubljana:
  - o Vodilno mapo DC Dravograd Šentrupert, odsek Slovenj Gradec jug – Velenje (v tiskani verziji);
  - o Načrtom krajinske arhitekture DC Dravograd Šentrupert, odsek Slovenj Gradec jug – Velenje, št. načrta 6780 (v tiskani verziji).

Vloga je bila dne 24. 3. 2015 dopolnjena:

- s Poročilom o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št. PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev marec 2015, Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana;
- z Dodatkom za presojo sprejemljivosti za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug št. 1300-13 VO, november 2013, dopolnitev marec 2015, Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana;
- z dopolnitvijo Elaborata: Ocena napovedi hrupa in predlog protihrupne zaščite I. 2035, dopolnitev za območje naselja Velenje - Konovo, št. načrta 12-1341/HR, marec 2015.

Vloga je bila dne 24. 4. 2015 dopolnjena:

- z Aneksom 2 (dopolnitev po pozivu ARSO), ki zajema:
  - o Poročilo o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št. 1300-13 PVO SN, segment narava, april 2015, Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v tiskani in elektronski verziji);
  - o Dodatek za presojo sprejemljivosti za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug št. 1300-13 VO, april 2015, Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v tiskani in elektronski verziji).

Vloga je bila dne 29. 4. 2015 dopolnjena z dopolnitvijo Poročila o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št. PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev marec 2015, dopolnitev april 2015 na podlagi poziva ARSO z dne 17. 4. 2015.; Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana (v tiskani in elektronski verziji).

Vloga je bila dne 4. 6. 2015 dopolnjena z grafičnima prilogama Poročila o vplivih na okolje, in sicer: Grafika št. 5 Prikaz namenske rabe in Grafika št. 6 Prikaz dejanske rabe.

V skladu z določbo 50. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06-ZVO-1-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06-OdlUS, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12 in 92/13, v nadaljevanju: ZVO-1) je pred začetkom izvajanja posega, ki lahko pomembno vpliva na okolje, treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje naslovnega organa. Obveznost te presoje se ugotavlja po Uredbi o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, v nadaljevanju Uredba o vrstah posegov).

V skladu s točko F.5 Priloge 1 Uredbe o vrstah posegov, je presoja vplivov na okolje obvezna, kadar gre za gradnjo avtocest in hitrih cest.

V obravnavanem primeru ima nosilec nameravanega posega namen zgraditi državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug v dolžini ca. 17,5 km, zato je na podlagi posredovane dokumentacije naslovni organ ugotovil, da je za takšen poseg potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Nameravani poseg se v skladu s Prilogo 2 38. člena Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 3/11, v nadaljevanju: Pravilnik o presoji) uvršča med poseg gradnja avtoceste ali hitre ceste, za katerega je območje neposrednega vpliva opredeljeno za vse skupine, v območju 1000 metrov, daljinski vpliv pa je prav tako opredeljen za vse skupine in tudi obsega 1000 metrov.

Pravilnik o presoji v 20. členu nadalje določa, da je za posege, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, daljinski vpliv dvakrat večji od območja daljinskega vpliva navedenega v prilogi 2 Pravilnika o presoji, razen če se iz predhodnih ugotovitev na terenu, podrobnejših podatkov o izvedbi posega v naravo in iz drugih dejanskih okoliščin ugotovi, da je območje daljinskega vpliva drugačno.

Na območju enkratnega daljinskega vpliva državne ceste so na podlagi Uredbe o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 popr. in 39/13 OdlUS; v nadaljevanju: Natura uredba) naslednja varovana območja: pPOO Jenina, POO Huda luknja in pPOO, POO Razbor. Na območju dvakratnega daljinskega vpliva na podlagi Natura uredbe so še naslednja varovana območja: pPOO, POO Barbarski potok s pritoki in POO Ježevcevec.

Na območju trase državne ceste ni naravnih vrednot, možen pa je daljinski negativen vpliv na naravno vrednoto Arnejcev slap. Trasa prečka območje podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot - karbonatov v skupni dolžini ca. 3700 m.



Naslovni organ je skladno s prvim odstavkom 61. člena ZVO-1, ki določa, da ministrstvo vlogo za izdajo okoljevarstvenega soglasja in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju pošlje ministrstvu in organizacijam, ki so glede na nameravani poseg pristojne za posamezne zadeve varstva okolja ali varstvo ali rabo naravnih dobrin ali varstvo kulturne dediščine, in jih pozove, da v 21 dneh od prejema vloge podajo mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega, zaprosil za mnenja:

1. Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Tobačna ulica 5, 1000 Ljubljana;
2. Agencijo Republike Slovenije za okolje, Urad za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana;
3. Zavod za ribištvo Slovenije, Sp. Gameljne 61a, 1211 Ljubljana-Šmartno;
4. Ministrstvo za zdravje, Štefanova 5, 1000 Ljubljana;
5. Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, Sektor za varstvo kmetijskih zemljišč pred spreminjanjem namenske rabe, Dunajska 22, 1000 Ljubljana;
6. Zavod za gozdove Slovenije, Večna pot 2, 1000 Ljubljana;
7. Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Celje, Glavni trg 1, 3000 Celje;
8. Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Maribor, Slomškov trg 6, 2000 Maribor.

Naslovni organ je dne 12. 2. 2015 prejel mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območne enote Celje, Glavni trg 1, 3000 Celje, št. EG-8081/2007-721-MKL, DB z dne 11. 2. 2015, iz katerega izhaja, da je načrtovana gradnja državne ceste (oziroma nameravani poseg) sprejemljiva.

Naslovni organ je dne 12. 2. 2015 prejel mnenje Zavoda za gozdove Slovenije, Večna pot 2, 1000 Ljubljana, št. 350-45/2012 z dne 10. 2. 2015, iz katerega izhaja, da je gradnja državne ceste, ob upoštevanju izvedbe omilitvenih ukrepov z vidika vplivov na gozdarstvo in lovstvo, sprejemljiva.

Naslovni organ je dne 16. 2. 2015 prejel mnenje Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave, Območne enote Maribor, Pobreška cesta 20, 2000 Maribor, v nadaljevanju: ZRSVN, št. 350-0011/2012/20-MKC z dne 17. 2. 2015. Iz mnenja izhaja:

1./ da Poročilo o vplivih na okolje nezadostno povzema nekatere predhodno usklajene omilitvene ukrepe iz okoljskega poročila za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (2. zvezek, Geateh d.o.o., december 2010, popr. Marec 2011, november 2012), za katero je bilo v postopku pridobljeno pozitivno naravovarstveno mnenje št. 1-II-442/4-0-12/TA z dne 14. 12. 2012, ter da Poročilo o vplivih na okolje nezadostno povzema določbe 37. člena Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Ur. list RS, št. 72/13, v nadaljevanju Uredba DPN), ki se nanaša na pogoje ohranjanja narave. Neustrezno naj bi bile povzete nekatere določbe 37. člena, ki se nanašajo na čas posegov v vodotoke, predvidene regulacije in zaščito objektov z varovanimi ograjami. Poročilo o vplivih na okolje in osnutek okoljevarstvenega soglasja neustrezno oz. nezadostno upoštevatata določbe za ohranjanje narave iz navedene Uredbe DPN. Pogoj o sonaravnem urejanju vodotokov je določen že v Uredbi DPN, med pogoji za ohranjanje narave kot tudi pogoji za varstvo podzemne vode, površinske vode in tal, pa tega ni navedenega. Poročilo o vplivih na okolje navaja, da je v okviru izvedbe trase predvidenih več ureditev vodotokov, opisan je tudi obseg ureditev v tabeli. Posegi so predvideni tudi v vodotokih ali

njihovih pritokih, ki so habitat rib (Homščica, Suhadolnica, Jemna, Burčnica, Velunja, Lepena, Paka). Poročilo navaja ugotovitev, da so predvidene ureditve vodnogospodarskih ukrepov (Vodnogospodarske ureditve, PNZ d.o.o., april 2013) načrtovane sonaravno in v najmanjšem možnem obsegu. Da se zagotovi ustrezna izvedba in sledljivost se naj pogoj o sonaravnem urejanju vodotokov, ki so pomembni za varstvo vodnih organizmov, povzame iz določbe Uredbe DPN.

Naslovni organ ugotavlja, da so pogoji o sonaravnih ureditvah, ki so zapisani v Uredbi DPN, ustrezno upoštevani v Poročilu o vplivih na okolje, in sicer v poglavju V.10.1.2. Opis in ocena vplivov, z regulacijo vodotokov pa je bilo Poročilo o vplivih na okolje dopolnjeno naknadno tudi v točki VI.10. Omilitveni ukrepi za naravo in biotsko pestrost (Poročilo o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev marec 2015, Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana).

Naslovni organ ob tem tudi pojasnjuje, da pogoji, ki so že navedeni v Uredbi DPN, so kot taki že obvezujoči, zato je mnenja, da jih ni potrebno ponovno v celoti navajati med pogoji okoljevarstvenega soglasja. V okoljevarstvenem soglasju se določijo predvsem pogoji in ukrepi, ki niso navedeni v predpisih, ampak so tekom presoje vplivov na okolje še dodatno nadgrajeni.

2./ ZRSVN nadalje ugotavlja, da pogoj glede termina izvajanja posegov na vodotokih ni usklajen z določbo Uredbe DPN v 7. točki 37. člena. Za strugo Jenine osnutek okoljevarstvenega soglasja povzema omilitveni ukrep Poročila o vplivih na okolje, da se dela lahko izvajajo v času od 1. marca do 1. oktobra, kar je v nasprotju z Uredbo DPN. Za strugo Velunje in Pake osnutek navaja, da se dela lahko izvajajo v času od 30. junija do 1. oktobra, s čimer zadostno sledi Uredbi DPN. Za strugo Suhadolnice je v osnutku okoljevarstvenega soglasja določen datum od 15. maja do 1. oktobra, kar sledi določbi Uredbe DPN. Za strugo Homščice in Lepene se lahko dela izvajajo v času od 1. marca do 1. oktobra, kar je v nasprotju z določbo uredbe DPN, ki določa možni poseg od 1. junija do 1. oktobra.

ZRSVN predlaga, da se pogoji, ki se nanašajo na termin možnih posegov v vodotoke in posegov, ki bi vplivali na kvaliteto vode, povzame po Uredbi DPN:

- Posege v vodotoke Velunja, Paka, Homščica, Janina in Lepena se izvaja izven glavne drstitvene sezone, dela, ki posegajo v strugo in brežine, pa morajo biti opravljena v času od 1. julija do 1. oktobra v tekočem letu. Dela, ki posegajo v strugo in brežine Suhadolnice se lahko izvajajo od 15. maja do 1. oktobra.

Naslovni organ ugotavlja, da je bil ukrep za varstvo vodnih organizmov v Homščici, Lepeni in Jenini podan na podlagi podatkov o evidentiranih vrstah rib in rakov deseteronožcev v omenjenih vodotokih. Varstvene dobe za vodne organizme, kot so predpisane v Poročilu o vplivih na okolje, so bile predpisane tudi v končni verziji Okoljskega poročila, na katerega je bilo pridobljeno naravovarstveno mnenje št. 1-II-442/4-0-12/TA z dne 14. 12. 2012. Zato je naslovni organ mnenja, da zaostritev pogojev, skrajšanje obdobja, v katerem se dela lahko izvajajo, ni potrebno.

3./ZRSVN v mnenju nadalje opozarja na nepravilno uporabo termina »naraven substrat struge«.

Naslovni organ ugotavlja, da je pripomba upoštevana v poglavju VI.10. Omilitveni ukrepi za naravo in biotsko pestrost, v Poročilu o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev marec 2015, Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana.

4./ ZRSVN predlaga, da se dopolni pogoj iz osnutka okoljevarstvenega soglasja, ki se nanaša na ohranjanje vegetacije pod viadukti in mostovi. Jenini je treba posvetiti več kot le pozornost, zato naj se pogoj oblikuje tako, da se bosta prednostno varovana habitatna tipa ob izvedbi tudi ohranila.

Naslovni organ ugotavlja, da je bilo v skladu z mnenjem ZRSVN poglavje VI.10. Omilitveni ukrepi za naravo in biotsko pestrost v Poročilu o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev marec 2015, Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana dopolnjeno, prav tako je dopolnjen pogoj v izreku okoljevarstvenega soglasja.

5./ ZRSVN nadalje ugotavlja, da so iz osnutka okoljevarstvenega soglasja v celoti izvzeti pogoji za spremljanje stanja okolja v času posega in v času obratovanja, navedeni v Poročilu o vplivih na okolje. Spremljanje stanja populacij in habitatov kvalifikacijskih vrst varovanih območij in njihovega ohranitvenega stanja se naj obvezno vključijo kot pogoji tako v času posega kot tudi obratovanja. ZRSVN predlaga tudi nekaj korektur.

Naslovni organ ugotavlja, da je bilo Poročilo o vplivih na okolje ustrezno dopolnjeno v skladu z usmeritvami ZRSVN, ki so bile dane v mnenju št. 350-0011/2012/20-MKC z dne 17. 2. 2015. Nadalje pa naslovni organ pojasnjuje, da glede spremljanja stanja v času posega in v času obratovanja določa 46. člen Uredbe o DPN, da se to določi v Poročilu o vplivih na okolje, zato je naslovni organ mnenja, da le-tega ni potrebno posebej določati tudi v okoljevarstvenem soglasju. Naslovni organ je po pregledu Poročila o vplivih na okolje ugotovil, da le-to vsebuje poglavje VII. spremljanje stanja okolja, kjer so določeni v točki VII.9. Narava in biotska pestrost, pogoji za spremljanje stanja v času posega in v času obratovanja (v skladu s 46. členom Uredbe o DPN).

Naslovni organ je po dopolnitvi vloge s strani nosilca posega z dopisom 35402-24/2014-22 z dne 1. 4. 2015 ponovno zaprosil ZRSVN za mnenje.

Iz novega mnenja št. 4-II-99/4-O-15/MV z dne 10. 4. 2015 izhaja, da termini možne izvedbe del na vodotoku Janina še vedno niso usklajeni s termini, ki jih glede izvedbe predpisuje Uredba o DPN. V nadaljevanju ZRSVN opozarja na Dodatek za varovana območja, kjer je navedena vrsta primorski koščak, te vrste pa v vodotoku Jenina ni.

Naslovni organ ugotavlja, da iz dopolnjenega Poročila o vplivih na okolje, dopolnitev april 2015, izhaja omejen čas poseganja v Jenino na obdobje od 1. julija do 1. oktobra, kar je upoštevano tudi v izreku tega okoljevarstvenega soglasja. Prav tako je popravljen Dodatek za varovana območja v poglavju 4.3 in 4.4, kjer je bila napačno navedena vrsta primorski koščak, ki ga v vodotoku Jenina ni. Pravilna navedba klasifikacijske vrste je navadni koščak, kar izhaja iz Aneksa 2, ki zajema Poročilo o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št.1300-13 PVO SN, segment narava, april 2015, Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana in Dodatek za presojo sprejemljivosti za državno

cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug št. 1300-13 VO, april 2015, Aquarius d.o.o., Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana.

Naslovni organ ZRSVN ni zaprošal za ponovno mnenje, saj ugotavlja, da so tako izpolnjene zahteve in odpravljene pomanjkljivosti navedene v obeh pridobljenih mnenjih ZRSVN.

Naslovni organ je dne 17. 2. 2015 prejel mnenje Agencije Republike Slovenije za okolje, Urada za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana, št. 35500-22/2015-2 z dne 12. 2. 2015 iz katerega izhaja, da je treba v Poročilu o vplivih na okolje spremeniti nekaj navedb oz. ga dopolniti.

1./ v poglavju: II.2.1 Opis tehničnih in tehnoloških značilnosti ter najpomembnejših naprav in tehnologij, zlasti z vidika najboljših razpoložljivih tehnik ter glavni proizvodni procesi, kjer niso navedene vse projektne rešitve, ki so navedene v Uredbi o DPN, v Tabeli 4: Regulirani vodotoki, stacionaže križanj z državno cesto in dolžina njihove ureditve, pa so nejasne navedbe glede prepustov, saj so nekateri škatlasti prepusti zamenjani s cevniimi.

Naslovni organ ugotavlja, da je bila pripomba upoštevana, kar izhaja iz dopolnitve Poročila o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št. PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev marec 2015, dopolnitev april 2015 na podlagi poziva ARSO z dne 17. 4. 2015; Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana, v nadaljevanju: dopolnitev Poročila na podlagi poziva ARSO z dne 17. 4. 2015.

2./ v poglavju II.4 Predpisi s področja varstva okolja ni navedenega Zakona o vodah, kar je dopolnjeno v dopolnitvi Poročila na podlagi poziva ARSO z dne 17. 4. 2015.

3./ v poglavje Vrednotenje vplivov na kakovost podzemnih voda niso bili upoštevani že omenjeni manjkajoči prepusti, treba je bilo tudi pojasniti oceno vpliva gradnje viaduktov in mostov na stanje podzemne vode, neprimerno naj bi bil tudi ocenjen vpliv nameravanega posega na poplavno in erozijsko nevarnost med gradnjo.

Naslovni organ ugotavlja, da so pomanjkljivosti odpravljene v dopolnitvi Poročila na podlagi poziva ARSO z dne 17. 4. 2015.

Naslovni organ je po dopolnitvi vloge s strani nosilca posega Agencijo Republike Slovenije za okolje, Urad za upravljanje z vodami ponovno zaprosil za mnenje.

Naslovni organ je dne 16. 4. 2015 prejel mnenje Agencije Republike Slovenije za okolje, Urada za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana, št. 35500-22/2015-4 z dne 16. 4. 2015 iz katerega izhaja, da pomanjkljivosti v zvezi s 1./ točko mnenja št. 35500-22/2015-2 z dne 12. 2. 2015 še niso odpravljene.

Nadalje iz mnenja izhaja, da v poglavju X. Povzetek poročila niso zapisani povzetki v skladu z ugotovljenimi vplivi na površinske vode, nedosledna je tudi Sklepna ocena v Tabeli 114.

Naslovni organ je dne 25. 5. 2015 prejel ponovno mnenje Agencije Republike Slovenije za okolje, Urada za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana, št. 35500-22/2015-6 z dne 22. 5. 2015, iz katerega izhaja, da so bile odpravljene, v predhodnih mnenjih ugotovljene pomanjkljivosti ter, da je nameravani poseg s stališča vpliva na vodni režim ali stanje voda, ob

upoštevanju predvidenih omilitvenih ukrepov, sprejemljiv, ob tem pa je treba smiselno upoštevati tudi izdane smernice in dopolnitev smernic s področja upravljanja z vodami za pripravo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo Republiko Avstrijo št. 35001-375/2006 z dne 28. 6. 2006 in št. 35001-872/2006 z dne 22. 12. 2006.

Naslovni organ je dne 17. 2. 2015 prejel mnenje Ministrstva za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, št. 354-10/2015-6 z dne 13. 2. 2015 iz katerega izhaja, da soglaša z mnenjem Nacionalnega inštituta za javno zdravje, Trubarjeva 2, 1000 Ljubljana, št. 354-11/15-2/256 z dne 11. 2. 2015 iz katerega izhaja, da je nameravani poseg, na podlagi podatkov navedenih v priloženi dokumentaciji, z vidika vplivov na zdravje sprejemljiv.

V nadaljevanju iz mnenja izhaja, da osnutek okoljevarstvenega soglasja ni sprejemljiv, ker ne zajema vseh omilitvenih ukrepov iz poročila o vplivih na okolje, in sicer manjka ukrep, ki se nanaša na objekte, ki jim v času trajanja gradnje ni mogoče zagotoviti ustreznih ukrepov pred negativnimi vplivi in jih je treba odkupiti ali z lastnikom objekta dogovoriti drugačno rešitev in ukrep, ki se nanaša na postavitve gradbiščnih ograj okoli celotnega gradbišča, kjer so stanovanjski objekti.

Naslovni organ ugotavlja, da je ukrep, ki se nanaša na objekte, ki jim v času trajanja gradnje ni mogoče zagotoviti ustreznih ukrepov pred negativnimi vplivi in jih je treba odkupiti ali z lastnikom objekta dogovoriti drugačno rešitev, popolnoma enak kot je zapisan v Uredbi DPN in kot tak obvezujoč, zato ga ni navedel med pogoji izreka tega okoljevarstvenega soglasja. Ukrep, ki se nanaša na postavitve gradbiščnih ograj okoli celotnega gradbišča, kjer so stanovanjski objekti, je naslovni organ preučil in ugotovil, da nekoliko zaostri ukrep, ki je naveden v Uredbi o DPN, zato ga je dodal med pogoje izreke okoljevarstvenega soglasja, in sicer v pogoje pod točko II2/2.1 izreka okoljevarstvenega soglasja, alineja 9.

Naslovni organ je dne 18. 2. 2015 prejel pozitivno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območne enote Maribor, Slomškov trg 6, 2000 Maribor, št. 350-0011/2012/20-MKC z dne 17. 2. 2015, iz katerega izhaja, da so v gradivu (poročilu o vplivih na okolje in osnutku okoljevarstvenega soglasja) upoštevana vsa do sedaj izdana kulturnovarstvena izhodišča.

Naslovni organ je dne 25. 2. 2015 prejel mnenje Zavoda za ribištvo Slovenije, Sp. Gameljne 61a, 1211 Ljubljana-Šmartno, št. 420-305/2008/12 z dne 16. 4. 2015 iz katerega izhaja, da načrtovani posegi ne bodo bistveno vplivali na obstoječe stanje ribjih populacij. Nadalje iz mnenja izhaja, da je osnutek okoljevarstvenega soglasja in pogoji, ustrezen.

Naslovni organ je dne 15. 5. 2015 prejel mnenje Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorata za kmetijstvo, Sektorja za varstvo kmetijskih zemljišč pred spreminjanjem namenske rabe, Dunajska 22, 1000 Ljubljana, št. 350-7/2015/2 z dne 24. 4. 2015, iz katerega izhaja, da je ob upoštevanju izdanih dokumentov in omilitvenih ukrepov gradnja državne ceste od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec z vidika varstva kmetijskih zemljišč in ohranjanja le teh v proizvodni funkciji sprejemljiva. Iz mnenja tudi izhaja, da je iz grafičnega dela vloge razvidno, da se vzdolž celotne trase pojavljajo območja tehničnih baz, v nadaljevanju TB oz. administrativnih tehničnih baz, v nadaljevanju ATB različnih namenskih rab, ki segajo izven meje območja Državnega prostorskega načrta, v nadaljevanju: DPN. Gre sicer za majhne površine, a bi bilo treba izjasniti, ali so ta območja izpadla pomotoma iz območja DPN samo v

grafiki, ali so v Uredbi o DPN zajeta oz kakšni ukrepi zanje veljajo. Z vidika kmetijstva opozarjajo na skrajno severno lokacijo najboljših kmetijskih zemljišč v njivski rabi.

Naslovni organ ugotavlja, da sta bili grafični prilogi v Poročilu o vplivih na okolje Grafika št. 5 Prikaz namenske rabe in Grafika št. 6 Prikaz dejanske rabe napačni. Vloga je bila s strani nosilca nameravanega posega dne 4. 6. 2015 dopolnjena z novima grafikama. Naslovni organ nadalje ugotavlja, da ATB na območju priključka Velenje jug leži znotraj meje DPN. Na območju ATB bo potekala državna cesta.

Po ugotovitvi, da je nosilec nameravanega posega posredoval popolno dokumentacijo, je bil skladno z 58. členom ZVO-1 javnosti zagotovljen vpogled v vlogo za pridobitev okoljevarstvenega soglasja, poročilo o vplivih na okolje in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju. Z javnim naznanilom številka 35402-24/2014-6 z dne 26. 1. 2015 je bila namreč javnost na spletnih straneh naslovnega organa ter na sedežu Upravne enote Slovenj Gradec, Meškova ulica 21, 2380 Slovenj Gradec in Upravne enote Velenje, rudarska cesta 6a, 3320 Velenje ter Mestne občine Velenje, Titov trg 1, 3320 Velenje, Mestne občine Slovenj Gradec, Šolska ulica 5, 2380 Slovenj Gradec in Občine Šoštanj, Trg svobode 12, 3325 Šoštanj obveščena o vseh zahtevah iz drugega odstavka 58. člena ZVO-1. Javnosti je bilo v skladu s tretjim odstavkom 58. člena ZVO-1 omogočeno dajanje mnenj in pripomb 30 dni od roka določenega v javnem naznanilu, to je od 26. 1. 2015 do 24. 2. 2015.

V tem času v knjigo pripomb, ki se je nahajala v prostorih, kjer je bil zagotovljen vpogled v navedeno dokumentacijo, ni bilo vpisanih mnenja ali pripomb javnosti.

V času javne razgrnitve naslovni organ ni prejel mnenja ali pripomb javnosti.

V postopku je bilo na podlagi predložene in pridobljene dokumentacije ugotovljeno, kot sledi iz nadaljevanja obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

#### Opis obstoječega stanja

Slovenj Gradec in Velenje sta danes povezana s cesto G1 Slovenj Gradec – Velenje mimo Lužnika in Zgornjega Doliča in je predvsem na odseku G1/1259 nadpovprečno obremenjena, PLDP (povprečni letni dnevni promet) znaša namreč preko 12.000 vozil na dan (podatki se nanašajo na leto 2009). Zaradi prekomerne obremenjenosti je cesta večkrat prizorišče prometnih nesreč, zaradi tega tudi večkrat delno ali v celoti zaprta za promet, kar je za družbeno in gospodarsko življenje med Slovenj Gradcem in Velenjem izredno problematično.

#### Opis nameravanega posega

Nosilec nameravanega posega namerava zgraditi državno cesto med Slovenj Gradcem in Velenjem na območju Mestne občine Velenje, Mestne občine Slovenj Gradec in manjši del v Občini Šoštanj. Nameravani poseg predstavlja del povezave Koroške s slovenskim avtocestnim sistemom. Nameravani poseg se bo pričel na obstoječi cesti G1-4 Dravograd–Arja vas pri Trebuški vasi v priključku Slovenj Gradec jug, južno od Slovenj Gradca. Trasa se bo od priključka usmerila proti jugu in bo potekala ob griču Homec in se zarezala v gozdnato območje grebena Dobrava, kjer bo umeščeno obojestransko počivališče Podgorje. Trasa bo prešla vrh

grebena Dobrave in se po južnem pobočju spustila v dolino vodotoka Suhadolnica ter se po vzhodni strani naselja Podgorje nadaljevala do priključka Podgorje. V nadaljevanju bo trasa prečkala dolino Jenine in se zarezala v pobočje pod kmetijo Visočnik, kjer se bo v območju predorov Vodriž in Pusta gora os trase razdelila na dva dela. Za predorom Pusta Gora se bo trasa spustila proti dolini Velunje, ki jo bo dvakrat prečila, nato bo potekala na vzhodni strani reke Velunja in se zarezala v pobočje Potoškega vrha. Nato bo trasa zavila proti vzhodu do priključka Gaberke ter se od tam spustila do vzhodnega pobočja Odraža, prečkala dolino Lepene in se zarezala v vzhodni del Turnske gošče. Trasa se bo po nasipu spustila proti Škalskemu jezeru, ki ga bo zaobšla po vzhodni strani. Na tem mestu se bo izvedel priključek Škale, s katerim se bo na traso navezala navezovalna cesta N1 in z njo severovzhodni del Velenja. Do priključka Velenje jug se bo trasa spustila v pokritem vkopu. Priključek Velenje jug bo zaključil odsek štiripasovne ceste.

Z nameravanim posegom se načrtujejo:

- štiripasovna cesta med mestoma Velenje in Slovenj Gradec v dolžini ca. 17,5 km,
- navezovalna cesta N1 v Velenju v dolžini 1,9 km,
- pripadajoče deviacije, priključki, podvozi, nadvozi, mostovi, viadukti, regulacije, predori, zadrževalni bazeni, zidovi, rekultivacije in rušitve ter okoljevarstveni ukrepi.

Tipski prečni profil:

- |   |                                |                         |
|---|--------------------------------|-------------------------|
| - | vozni in prehitevalni pas      | 4,00 x 3,50 m = 14,00 m |
| - | robni pas                      | 4,00 x 0,50 m = 2,00 m  |
| - | srednji ločilni pas            | 2,00 m                  |
| - | bankina                        | 2 x 1,50 m = 3,00 m     |
|   | <b>skupaj</b>                  | <b>21,00 m</b>          |
|   |                                |                         |
| - | zaviralni ali pospeševalni pas | 3,50 m                  |
| - | robni pas                      | 0,30 m                  |
|   | <b>skupaj</b>                  | <b>3,80 m</b>           |
|   |                                |                         |
| - | odstavne niše                  | 4,50 m                  |

Tipski prečni profil za priključne krake

- |   |               |                     |
|---|---------------|---------------------|
| - | vozišče       | 5,00 m              |
| - | robni pas     | 2 x 0,30 m = 0,60 m |
| - | bankina       | 2 x 1,50 m = 3,00 m |
|   | <b>skupaj</b> | <b>8,60 m</b>       |

#### Opis državne ceste

#### POTEK DRŽAVNE CESTE

km 1,1+45,97 priključek Slovenj Gradec jug

Trasa se prične na polju južno od Slovenj Gradca, kjer je na obstoječi cesti G1-4 (Dravograd-Arja vas) pri Trebuški vasi načrtovano enopasovno štirikrako krožno križišče, katerega jugozahodni krak predstavlja začetek državne ceste. Os in niveleta državne ceste so na tem območju usklajeni s potekom na sklopu 3. Na tem mestu je predviden priključek 2-0 Slovenj Gradec jug.

od km 1,1+45,97 do km 1,700 grič Homec

Trasa državne ceste se od priključka usmeri proti jugu ter se po ca. 400,0 m stisne med grič Homec in skupino hiš ob vznožju tega griča, ki predstavljajo ločen in strnjen del naselja Šmartno pri Slovenj Gradcu. Trasa se na najvišji točki terenske linije v osi vkoplje za 14,0 m ter prekine lokalno cesto na Homec. Stanovanjskim objektom se približa na vsega 30,0 m od roba ceste. Zaradi teh značilnosti so na tem odseku predvideni pokriti vkop 8-01 Homec in protihrupne ograje, ki bodo omili negativne vplive na okolje. Pokriti vkop dolžine 90,0 m bo opremljen tudi z absorpcijskimi paneli za zmanjšanje negativnega vpliva hrupa. Državna cesta v pokritem vkopu poteka v krožnem loku R800 in z ustreznim prečnim nagibom 3,95 %, kar pomeni, da zaradi osnega poteka tu ne bo potrebno omejevati hitrosti. Omenjena protihrupna ograja je predvidena tako na severni strani pokritega vkopa (78,0 m PHO višine 2,0 m), kot tudi na južni (56,0 m PHO višine 3,5 m in 80,0 m PHO višine 3,0 m). Državna cesta na tem območju prekine lokalno cesto, ki omogoča dostop za motorna vozila na vrh griča Homec in je nadomeščena z deviacijo 1-1.

od km 1,700 do km 2,000 območje vodotoka Homšnica

Južno od Homca se cesta s košarastim sosledjem desnih krožnih lokov R800-R2000-R1000 usmeri nekoliko proti zahodu in prečka nekoliko bolj vlažno ravninsko območje z vodotokom Homšnica in njegovim pritokom (regulacija 7-1). Na Homšnici je predviden prepust 3-01, ki hkrati omogoča prehod dvoživk pod državno cesto. Južno od Homšnice ter zahodno od državne ceste je predviden zemeljski zadrževalni bazen z lovilcem olj (ZZB-LO-1).

km 2,000 do km 3,100 območje grebena Dobrava

Južno od vodotoka Homšnica se državna cesta zareže v gozdnato območje grebena Dobrava in se s konkavno vertikalno zaokrožitvijo R15.000 začne vzpenjati z vzdolžnim nagibom 3,55 % na dolžini ca. 500,0 m proti vrhu grebena Dobrava med kmetijama Repnik in Topolšek. Na tem območju se z državno cesto prekinajo nekatere gozdne poti, ki bodo po izgradnji povezane z deviacijami 1-1A, 1-1B, 1-1C in 1-1D. Gozdne ceste, ki jih državna cesta prekine, so povezane s podvozom 3-2 na deviaciji 1-1A in z nadvozom 4-01 Repnik na deviaciji 1-1B. Ob deviacijo 1-1A in podvoz 3-02 je umeščen še zadrževalni bazen ZZB-LO-2. V km 2,2+50 državna cesta prečka regulacijo 7-2. Na območju Dobrave je znotraj obstoječih gozdnih površin umeščeno počivališče Podgorje.

od km 3,100 do 3,700 pobočje pod kmetijo Bregač

Državna cesta se nato s konveksno zaokrožitvijo R9000 in preko prehodnic S-krivine oziroma levim krožnim lokom R550 previje preko vrha grebena Dobrave in se po južnem pobočju z vzdolžnim nagibom 3,68 % spusti v dolino vodotoka Suhodolnica. Na tem pobočju so predvideni sidrani oporni zid Bregač OZ-1 (dolžina 132,0 m) in dva sidrana pilotna oporna zidova Bregač OZ-2 in OZ-3 (dolžina 268,0 m in 50,0 m) ter trije prepusti (škatlasti širine 2,0 m na regulaciji 7-4A in dva cevna premera 1000). Pobočni potek državne ceste na tem območju je pogojen z umikom trase s kmetijskih zemljišč v ravninskem delu doline Suhodolnice in odmikom od kraja Podgorje.

od km 3,700 do km 4,000 Podgorško Polje

Na nižinskem delu doline Suhodolnice pri Podgorju je na ca. 300,0 m niveletni potek državne ceste pogojen z visokim nivojem 100-letne vode. Državna cesta na tem območju poteka v nasipu višine 2,0 m v osi oz. približno 1,2 m na nižjem robu državne ceste. V km 3,750 se



nahaja zadrževalni bazen ZBB-LO-3. Ravno zaradi nasipa državne ceste, severno od pritoka Suhodolnice prihaja do zastajanja zalednih voda, ki ogrožajo državno cesto. Zato se na stacionaži državne ceste v km 3,8+46,12 izvede inundacijski objekt širine 4,0 m, višine 1,5 m in dolžine 27,0 m s predvidenim naklonom 1,0 %.

od km 4,000 do km 4,400 kraj Podgorje

Državna cesta obide kraj Podgorje po desnem bregu vodotoka Suhodolnica približno 50,0 m od najbližjega stanovanjskega objekta. Trasa na tem območju poteka v levem krožnem loku 550,0 m in v prečnem nagibu 6,0 %. Tudi tu se je trasa v okviru optimizacije predlagane trase iz študije variant spremenila, in sicer se je nekoliko odmaknila od kraja Podgorje proti grebenu vzhodno od Podgorja. Posledično je tu potreben sidrani oporni zid (OZ-4) dolžine 553,5 m. Tu so predvideni trije objekti, in sicer podhod 3-03 na trasi obstoječe lokalne ceste v Podgorju (deviacija 1-2A), prepust 3-04 na desnem pritoku Suhodolnice in nadvoz 4-02 lokalne ceste v Podgorju (deviacija 1-2). Slednji mora biti opremljen s t.i. tihimi dilatacijami za zmanjšanje negativnega vpliva hrupa na okolje. Na tem območju je predvidena 2,0 m visoka protihrupna ograja ob državni cesti v dolžini 270,0 m in ob lokalni cesti v Podgorju (deviacija 1-2) v dolžini 210,0 m. Lokalna cesta, ki jo trasa državne ceste prekine, je nadomeščena z deviacijama 1-2 in 1-3A za motorni promet ter deviacijo 1-2A za peš in kolesarski promet.

km 4,515 priključek Podgorje

Južno od kraja Podgorje je načrtovan priključek Podgorje, ki se na obstoječe cestno omrežje naveže preko deviacije 1-3B.

km 4,750 do km 5,250 viadukt Jenina

Za priključkom državna cesta z viaduktom 6-01 Jenina (dolžina 480,0 m) prečka dolino Jenine na višini povprečno 15,0 m (najvišja točka je 18,0 m, višina v območju obstoječe ceste in Visočnikove kapelice je 13,0 m). Os državne ceste na samem objektu je v horizontalnem desnem krožnem loku R650 in v konkavni vertikalni zaokrožitvi R25.000. Viadukt mora biti opremljen s t.i. tihimi dilatacijami za zmanjšanje negativnega vpliva hrupa na okolje. Na območju viadukta je predvidena regulacija 7-5 Jenina.

od km 5,250 do km 5,400 vkop Visočnik

Na južni strani doline Jenina se trasa na 130,0 m zareže v pobočje pod kmetijo Visočnik, kjer je v osi približno 19,0 m pod terenom. Tu je predviden še en sidran oporni zid OZ-5 višine 11,0 m in dolžine 100,0 m. Nad tem zidom se odpre brežina vkopa z geološko pogojenimi nagibi brežin in vmesnimi bermami širine 3,0 m na 8,0 m. Nad tem vkopom je načrtovana deviacija dostopne ceste Visočnik (deviacija 1-4), ki jo državna cesta prekine.

od km 5,400 do km 5,750 viadukt Visočnik

Za tem vkopom se trasa še naprej vzpenja z naklonom 5,12 % in preide na viadukt 6-02 Visočnik (dolžina desnega objekta 291,4 in dolžina levega objekta 257,7 m), ki mora biti prav tako opremljen s t.i. tihimi dilatacijami. Na tem viaduktu se os ceste razdeli na dve osi, ki razklenjeni potekata na območju predorov Vodriž in Pusta gora. Ob koncu viadukta Visočnik je načrtovan podporni zid PZ-01 v dolžini 53,0 m.

od km 5,750 do km 6,100 dolina pritoka Jenine

Zadnjih 250,0 m pred portalom predora Vodriž se dolina, po kateri poteka trasa, zasuje z materialom, na površini pa se uredijo odtočni jarki (regulacije 7-6, 7-6A in 7-6B) z ustreznimi prepusti premera 1200 do 1500.

od km 6,100 do km 6,850: predor Vodriž

V predoru Vodriž se niveleta vzpenja z nagibom 2,8 %. Dolžina desne cevi predora je 734,5 m, dolžina leve cevi pa 760,0 m. Severni portal desne cevi predora Vodriž je v P123D-29,70, leve cevi pa v P122L-23,00. Prečnik je predviden v profilu P130. Vodohran je predviden med profiloma P135 in P136 in je dostopen po obstoječih lokalnih cestah. Južni portal desne cevi predora Vodriž je v P137D+4,80, leve cevi pa v P137L+2,00. Pred uvozom v levo cev predora je s podpornim zidom PZ-2 Vodriž zagotovljen plato na 540,81 m n. m. za pogonsko centralo predora, ki se nahaja na nasutem zemeljskem materialu.

od km 6,900 do km 7,300 viadukt Burčnica

Državna cesta se nato z vzdolžnim nagibom 2,8 % naprej dviguje proti predoru Pusta gora. Z viaduktom 6-03 Burčnica prečka dolino istoimenskega vodotoka, se nato nasloni na desno pobočje in po približno 70,0 m za tem spet preide na objekt viadukt 6-04 Danijel, pod katerim je predvidena regulacija 7-7C.

od km 7,4 do km 10,7 (viadukt Danijel –Potoški vrh):

Trasa se po Viaduktu Danijel (6-04) dviguje z 2,8 % proti predoru Pusta Gora (8-03, leva cev 1030,00 m, desna cev 970,0 m), v katerem se z zaokrožitvijo -15,0 m začne spuščati proti dolini Velunje. Do doline Velunje cesta poteka deloma v nasipih do višine 15,0 m in vkopih globine do 30,0 m. V profilu 180 se s podpornim zidom ščiti strugo potoka. Velunjo prečka z viaduktom Velunja 1 (6-05) dolžine 323,0 m in nato še enkrat z viaduktom Velunja 2 (6-06) dolžine 205,0 m. Sledi še viadukt Velunja 3 (6-07), dolžine 100,0 m, ki pa poteka na vzhodni strani reke Velunja in se v mešanem profilu zareže v pobočje Potoškega vrha z vkopi (naklon 3:1) do 15,0 m na levi strani in opornimi zidovi višine do 6,0 m.

od km 10,7 do km 11,5 (Potoški vrh – viadukt Ravne 2):

V drugem delu pobočja Potoškega vrha se prične območje denivelacije smernih vozišč državne ceste, ki poteka na dolžini 750,0 m. Vozišči sta višinsko ločeni za 5,5 m (leva stran je višje). Na levi strani so večinoma vkopi v naklonu 3:1 s kamnito zložbo na vrhu (zaradi preprečitve zdrsa preperine). Na desni strani se cesta naslanja na podporne zidove do višine 15,0 m. Zaradi denivelacije je desni viadukt Ravne 1 (6-08) dolg samo 74,0 m, medtem, ko je levi viadukt dolg 185,0 m. Smerni vozišči se višinsko poravnata tik pred viaduktom Ravne 2 (6-09).

od km 11,5 do 16,1 km (Viadukt Ravne 2 – priključek Škale):

Cesta se nato spušča v naklonu 1 % preko viaduktov Ravne 2 (6-09, l=208,0 m), Ravne 3 (6-10, l=160,0 m), Gaberke 1 (6-11, l=210,0 m) in Gaberke 3 (6-12, l=110,0 m) proti priključku Gaberke do katerega pride v vkopu. Priključek Gaberke je situiran ca. 500,0 m vzhodno od naselja Gaberke. Za priključkom Gaberke se cesta še naprej spušča do viadukta Škale (6-13, l=322,0 m). Nadalje trasa poteka v nasipu, v km 13+991 državne ceste pa je na obstoječi gozdni poti načrtovana deviacija 1-17B, dolžine 170,0 m. Križanje deviacije in državne ceste je predvideno v podvozu 3-12. Trasa nadaljuje pot v vkopu in v km 14,4 prečka regionalno cesto Škale – Velenje (podvoz 3-10). Trasa se nadaljuje v mešanem profilu, za viaduktom Odraž (6-14, l=199,0 m) pa se močno vkoplje v pobočje ter v območju Turnske gošče poteka v obojestranskem vkopu; z desnim robom vkopane brežine se najbližjemu stanovanjskemu

objektu ob Škalski cesti približa na min 35,0 m. Skladno s predvideno novo prometno ureditvijo Mestne občine Velenje se ukinja lokalna cesta (Konovska – Škalska cesta), dostop do objektov Hrastovec 1, 1A in 1B pa bo po izgradnji državne ceste zagotovljen preko navezovalne ceste N1. Trasa se nadaljuje proti priključku Škale, preko viadukta Škalsko jezero in neposredno ob odlagališču komunalnih odpadkov proti pokritemu vkopu Velenje.

od km 16,1 do km18,3+82 (priključek Škale – priključek Velenje jug):

Vzhodno od Škalskega jezera je predviden priključek Škale, v katerem se na državni cesti navezujeta novozgrajena navezovalna cesta N1, ki se napaja iz Konovega in vzhodnega dela Velenja, ter deviacija Ceste na jezero, ki se napaja iz Velenja na jugu in Škal na severu. Trasa poteka naprej severno od smetišča in se v globokem vkopu spušča proti priključku Velenje jug, do katerega se spusti v 1130,0 m dolgem pokritem vkopu. Po pokritem vkopu poteka deviacija Koroške ceste. Iz državne ceste se v priključku kraka priključujeta na krožišče, ki se zgradi na deviaciji Partizanske ceste. Viadukt Dolgo Polje, ki povezuje obravnavani odsek državne ceste z odsekom Velenje – Šentrupert, se zgradi v celotni dolžini ne glede nato, kateri odsek se bo zgradil prej.

## NIŠE

V skladu s 35. členom Pravilnika o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05) so niše predvidene po celotni trasi na okvirni medsebojni razdalji 750,0 m. Smiselno so razporejene glede na prostorske danosti terena. Začetek rastra niš določajo predvsem niše, ki so umeščene pred in za premostitvene objekte ali predore dolžin večjih od 200,0 m. Predvidene so niše dolžine 100,0 m, razen odstavne niše na desni strani v km 7,0+50, ki je zaradi lokacije med predorom in viaduktom pred njim dolga le 75,0 m. Širina odstavnih niš je 4,5 m.

Prehodi čez ločilni pas:

Dolžina prehodov je 100,0 m na okvirni medsebojni razdalji 2 km. Na teh mestih je predvidena prekinitev betonske varnostne ograje v ločilnem pasu in njena nadomestitev z demontažno jekleno varnostno ograjo. Na območju denivelacije prehodov čez ločilne pasove ni.

Voziščne konstrukcije:

Na pospeševalnih in zaviralnih pasovih je uporabljena voziščna konstrukcija voznega pasu, na območju odstavnih niš pa voziščna konstrukcija prehitevalnega pasu.

Prometna oprema:

Prometna oprema obsega pokončno opremo (prometni znaki, z izjemo tabel, ki se navezujejo na priključke), označbe na vozišču (ločilne in robne črte ter druge označbe), opremo za vodenje prometa (smerniki) in opremo za zavarovanje prometa (varnostna ograja, varovalna ograja, elementi za zasenčenje, naprave za opozarjanje na nevarnost vetra). Žična varnostna ograja je predvidena ca. 2,0 m od meje nameravanega posega.

Odvodnjavanje:

Odvodnjavanje obsega površinsko odvodnjavanje (ureditve jarkov, koritnice, kanalete), globinsko odvodnjavanje (drenaže). V tej postavki niso upoštevani vtočni jaški in vezi do revizijskih jaškov ter ostali elementi kontrolirane odvodnje, prepusti (tako za zaledne vode kot tudi na regulacijah), ureditve ponikovalnic, vrtač, izvirov. Posebna postavka so prepusti za zaledne vode, v okviru katere pa niso upoštevani prepusti na regulacijah.

## PRIKLJUČKI

### Priključek Slovenj Gradec jug (rampa C)

Opis krakov na vseh priključkih državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug:

- Krak A: zaviralni pas iz smeri Slovenj Gradca
- krak B: pospeševalni pas proti Velenju
- Krak C: zaviralni pas iz smeri Velenja
- Krak D: pospeševalni pas proti Slovenj Gradcu.

Priključek 2-0: Slovenj Gradec jug v km 1,1+45 navezuje južni del Slovenj Gradca, Šmartno in druge kraje v smeri proti Mislinji ter tudi letališče Slovenj Gradec. Priključek je predviden v začasni obliki kot zaključek državne ceste pri čemer so upoštevane rešitve končnega priključka Slovenj Gradec jug, ki je sicer zasnovano v okviru sklopa 3.

Priključek sestavljajo:

- deviacija 1-0;
- krak C priključka od km 1,125 do km 1,235, dolžina 161,37 m, normalni prečni profil (v nadaljevanju NPP) sestavlja asfaltno vozišče 1 x 5,6 m (vozni pas 5,0 m in robni pas 2 x 0,3 m) in bankina 2 x 1,5 m, zaviralni pas dolžina 250,0 m ter
- enopasovno štirikrako krožno križišče z zunanjim premerom 43,0 m.

Uvoz v krožišče jugo-zahodnega kraka krožišča predstavlja že končno obliko, medtem ko je izvoz iz krožišča v smeri proti državni cesti začasen in bo v končni obliki priključka preurejen za vožnjo v smeri proti Dravogradu. Severo-zahodni krak je prav tako zasnovan kot začasen in bo v končni rešitvi priključka prilagojen poteku deviacije ceste G1-4 preko državne ceste, kot je predvidena v sklopu 3. Jugo-vzhodni in Severo-vzhodni krak sta zasnovana v končni obliki.

Krožno križišče je povprečno 0,5 m dvignjeno nad nivo obstoječe ceste. Niveletni potek kraka C je pogojen z niveleto državne ceste in krožišča. Gradnja krožišča bo potekala pod prometom, gradnja kraka pa ne.

Glede na prometne obremenitve na državni cesti je privzeta voziščna konstrukcija za PLDP 5.000 do 9.000 s 6 % deležem tovornih vozil (VK1). Ta konstrukcija sestoji iz obrabne plasti AC 11 surf PmB 45/80-65 A2 Z2 v debelini 5 cm, vezane nosilne plasti AC 32 base PmB 45/80-65 A2 Z4 v debelini 12 cm, nevezane nosilne plasti drobljenca D32 v debelini 40 cm in posteljice v debelini 45 cm.

Prometna oprema obsega pokončno opremo (prometni znaki, portali in table pred in za priključkom), označbe na vozišču (črte in druge označbe), opremo za vodenje prometa (smerniki, ploščati prometni stebri) in opremo za zavarovanje prometa (varnostna ograja). Tudi tu gre za kontrolirano odvodnjo, ki je urejena na enak način kot na državni cesti.

### Priključek Podgorje

Priključek 2-1: Podgorje v km 4,515 je načrtovan južno od kraja Podgorje v široki dolini Jenine. Priključek navezuje kraja Podgorje in Šmiklavž in po lokalnih cestah tudi Mislinjo in Mislinjsko Dobravo. Priključek je zasnovan kot romb.

Priključek 2-1: Podgorje v km 4,515 sestavljajo:

- deviacija 1-3B
- navezovalna cesta v km 4,515, dolžina 245,0 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2 x 3,8 m (vozni pas 3,5 m in robni pas 0,3 m) in bankina 2,0 x 1,5 m;

- kraka A in B od km 4,250 do km 4,800, dolžina 558,27 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 1 x 5,6 m (vozni pas 5,0 m in robni pas 2 x 0,3 m) in bankina 2 x 1,5 m, zaviralni in pospeševalni pas dolžina po 250,0 m;
- kraka C in D od km 4,300 do km 4,800, dolžina 493,54 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 1 x 5,6 m (vozni pas 5,0 m in robni pas 2 x 0,3 m) in bankina 2 x 1,5 m, zaviralni in pospeševalni pas dolžina po 250,0 m.

Križišče na deviaciji 1-3B je trikrako in ima na severnem kraku predviden dodatni pas za levo zavijanje dolžine 35,0 m v smeri proti državni cesti. Gradnja križišča bo potekala pod prometom. Navezovalna cesta priključka se z višine približno 449,5 m na dolžini 150,0 m spusti z vzdolžnim nagibom 2,25 % do višine 445,5 m v križišču s krakoma A in B, ter se nato dvigne do križišča s krakoma C in D na višini ca. 446,6 m. Pri načrtovanju višinskega poteka te ceste je bil upoštevan podatek o koti visoke vode (hidravlično-hidrološka analiza).

Situativni potek krakov priključka sledi klasični obliki romba, višinski potek pa je dokaj strm (vsi štirje kraki imajo vzdolžni nagib 6 %) in je pogojen s potekom nivelete državne ceste, ki se na območju priključka začne strmo vzpenjati proti predoru Vodriž. Vertikalne zaokrožitve so izbrane tako, da na območju pospeševanja ali zaviranja na prehodu na vozišče državne ceste niso izbrani minimalni tehnični elementi. Kraka B in C se na državno cesto navežeta še pred viaduktom 6-01 Jenina tako, da ta objekt ni potrebno konstrukcijsko prilagajati. Zaradi izboljšanja ravni uslug za vključevanje in izključevanje z državne ceste sta pospeševalni in zaviralni pas podaljšana do konca objekta. S tem se tudi izogne spreminjanju prečnega profila objekta na sredini le-tega in tako omogoči lažjo tehnologijo gradnje. Upoštevana je enaka voziščna konstrukcija kot na priključku Slovenj Gradec jug (VK1).

Na navezovalni cesti sta načrtovana most 5-02 Jenina in podvoz 3-05 priključek Podgorje. Ob kraku B priključka je načrtovan zemeljski zadrževalni bazen z lovilec olj ZZB-LO 5.

#### Priključek Gaberke

Priključek Gaberke se nahaja vzhodno od naselja Gaberke. Namenjen je prebivalcem Gaberk, Raven in naselij zahodno od Raven ter na vzhodni strani naselju Plešivec. Priključek poteka od stacionaže km 12,6 do km 13,2. Na zahodni strani se kraka A in B navežeta na krožišče, v katerega se stekata deviaciji 1-16 in 1-17. Kraka C in D se priključujeta na deviacijo 1-16, ki se iz vzhoda preko nadvoza 4-03 ( $l=180,0$  m).

#### Priključek Škale

Priključek Škale je zasnovan v obliki romba s krožiščem. Krožišče je umeščeno pod viaduktom Škalsko jezero v km 16 + 085,7 DC. Priključek Škale sestavljajo:

- deviacija 1-23 (navezovalna cesta N1)
- kraki A, B, C in D
- navezava proti deviaciji 1-21 Ceste na jezero.

Kraki priključka potekajo vzporedno z načrtovano državno cesto na način, da s svojim potekom minimalno posegajo v rekreacijsko območje ob Škalskem jezeru, ne posegajo v odlagališče komunalnih odpadkov in kar najmanj prizadenejo trajne nasade na SV strani. Krožišče priključka Škale je enopasovno, premera 60,0 m, vanj pa se poleg krakov priključka steka tudi novo načrtovana navezovalna cesta in povezava proti regionalni cesti R3-7 – Cesta na jezero.

### Priključek Velenje

Priključek Velenje je vezni člen med sklopoma 1 in 2. Iz tega razloga je zasnova projekta narejena tako, da se v primeru gradnje samo enega sklopa zgradi polovica priključka Velenje, ki lahko normalno funkcionira. Tako se v vsakem primeru v celoti zgradi ovalni rondo in viadukt Dolgo Polje. V primeru gradnje samo sklopa 2, se zgradijo priključki ramp na strani sklopa 1, opusti pa se nadaljnja gradnja. Priključek Velenje je umeščen v prostor, kjer je raba prostora zelo intenzivna, zato je priključek projektiran kar se da ozko. Priključek bi lahko definirali kot modificiran romb z ovalnim rondojem, ki povezuje avtocestne krake ter Vzhodno in Zahodno cesto, ki sta enosmerni in povezujeta mestne ceste (Cesta Simona Blatnika, Partizanska cesta). Hkrati pa Vzhodna cesta predstavlja priključevanje tovarne Gorenje na državno cesto.

### Počivališče Podgorje

Na območju Dobrava med Slovenj Gradcem in Podgorjem bo umeščeno počivališče Podgorje. To bo počivališče z zmanjšanim programom, ki bo zagotavljalo parkirne prostore, stranišče, turistične informacije ter počitek in rekreacijo.

Počivališče bo obsegalo dva platoja, ki sta načrtovana asimetrično, z namenom, da se ohrani obstoječi gozdni rob, in sicer zahodni plato med km 2,6+00 in km 2,7+50 ter vzhodni plato med km 2,8+00 in 2,9+00.

Niveleta državne ceste je na območju počivališča povprečno 9,0 m pod obstoječim terenom, zato sta se niveleti obeh platojev z navezovalnimi kraki načrtovali čim višje (največji nagib nivelete je 6 %). Platoja počivališča sta tako načrtovana ca. 1,5 m nad niveleto državne ceste. S tem se nekoliko zmanjšajo zemeljska dela, a kljub temu izkopi na območju počivališča presežejo 300.000 m<sup>3</sup>.

Med državno cesto in obema platojema se del zemljine ne odstrani in tako predstavlja neke vrste pasivno protihrupno zaščito za uporabnike. V okviru počivališča je načrtovana tudi čistilna naprava. Upoštevana je enaka voziščna konstrukcija kot na priključku Slovenj Gradec jug (VK1).

## DEVIACIJE

### Deviacija 1-0: cesta G1-4

Deviacija 1-0 je glavna državna cesta prvega reda (G1), ki povezuje Slovenj Gradec z Mislinjo in naprej vse do Arje vasi. Po izgradnji državne ceste bo prekatégorizirana v regionalno cesto. Deviacijo, ki je dolga 117,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 6,0 m v asfaltni izvedbi in dve bankini v širini po 1,0 m. Vozišče sestoji iz dveh vozniških pasov širine 3,0 m in dveh robnih pasov širine 0,25 m. V okviru deviacije se uredi tudi krožno križišče z zunanjim premerom 43,0 m in premerom otoka 29,0 m. Situativni potek je določen z dvema premama, ki potekata skozi središče krožnega križišča (tu se os lomi). Tudi niveletni potek izven krožnega križišča je sestavljen preprosto iz dveh tangent, ki se navežeta na obstoječe stanje. V območju krožnega križišča pa je niveletni potek prilagojen prečnemu nagibu krožnega vozišča (2,00 %), povoznega dela otoka (4,00 %) in vodoravnemu položaju sredinskega otoka. Prometna oprema obsega pokončno opremo (med drugim predkrižiščne table in prometne znake v krožnem križišču), označbe na vozišču (ločilne in robne črte v širini 12 cm ter ostale označbe v križišču) in opremo za vodenje prometa (smerniki, ploščati prometni stebri). Odvodnjavanje je disperzno. Obstoječa voziščna konstrukcija ceste G1-4 na območju deviacije 1-0 se poruši in nadomesti z novo. Upoštevana je enaka voziščna konstrukcija (VK1) kot na priključku Slovenj Gradec jug. Vodenje kolesarjev se bo reševalo v okviru celotnega priključka Slovenj Gradec jug v prostorskem načrtu za 3. sklop državne ceste.

#### Deviacija 1-1: lokalna cesta na Homec

Deviacija 1-1 je lokalna cesta, ki omogoča dostop za motorna vozila na vrh griča Homec, kjer se nahaja podružnična rimo-katoliška cerkev Sv. Marija Vnebovzeta. Grič se vzpenja ca. 30,0 m nad okoliško ravnino, je gosto poraščen z iglastim gozdom in geološko predstavlja osamelec iz sljudnatih peščenjakov. Deviacijo, ki je dolga 110,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 4,0 m v asfaltni izvedbi in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija se na obstoječi potek ceste tako na začetku kot tudi na koncu naveže s premama, ki sta med sabo povezani z levim krožnim lokom R400. Prehodnic ni. Niveletni potek predstavlja tangenta z vzponom 14,02 %. Glede na to, da je količina tovornega prometa na tej deviaciji minimalna, je upoštevana voziščna konstrukcija z eno plastjo asfalta AC 16 surf PmB 45/80-65 A3 Z5 v debelini 7 cm, nevezana nosilna plast drobljenca D32 v debelini 30 cm in posteljica v debelini 20 cm. Naprav za odvodnjavanje (gre za disperzno odvodnjo) in prometne opreme ni. Obstoječa voziščna konstrukcija ceste na Homec na območju deviacije 1-1 se poruši in nadomesti z novo. Deviacija je predvidena na območju, kjer bo na državni cesti zgrajen pokriti vkop 8- 01 Homec. Dostop za motorna vozila na vrh griča Homec v času gradnje tega objekta torej ne bo mogoč.

#### Deviacija 1-1A: gozdna pot

Deviacija 1-1A je gozdna pot, ki povezuje obstoječo gozdno pot med kmetijo Repnik in Šmartnim pri Slovenj Gradcu. Deviacijo, ki je dolga 290,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Na deviacijah gozdnih poti na območju Dobreve (deviacije 1-1A, 1-1B, 1-1C in 1-1D) se zagotavlja osnovna prevoznost. Deviacija se iz obstoječega poteka gozdne poti odcepi z levim krožnim lokom R60 in se nato s premo dolžine okrog 40,0 m naveže na desni krožni lok R20, s katerim se usmeri v podvoz 3-02, na območju katerega poteka v premi (na dolžini 46,6 m), ki je pravokotna na os državne ceste. Na drugi strani državne ceste se z levim krožnim lokom R20 ponovno usmeri proti severu ter nato s premo 48,8 m, desnim krožnim lokom R25 in dolžine 34,9 m in ponovno premo dolžine 20,2 m ujame na obstoječi potek gozdne poti. Tu prečka regulacijo 7-2. Niveletni potek je na začetnih 80,0 m dokaj strm, saj se na tej dolžini deviacija spusti skoraj za 10,0 m (uporabljen je tudi vzdolžni sklon 15 %). V nadaljevanju na območju podvoza ter na levi strani državne ceste (na dolžini 210,0 m) je potek z vzdolžnim naklonom 0,5 % ugoden. Odvodnjavanje najnižje točke, ki je na zahodnem robu podvoza, je zagotovljeno z jarkom dolžine ca. 90,0 m, ki poteka ob državni cesti do regulacije 7-2. Sicer je po nižjem robu vozišča predvidena makadamska mulda širine 0,5 m ali kadunja širine 0,50 m, kjer so vzdolžni nagibi večji od 4 %, na območju vijačenja pa je preliv zagotovljen z jeklenim profilom. Od prometne opreme bo potrebna le varnostna ograja na območju križanja z regulacijo 7-2. Deviacija prečka državno cesto v podvozu 3-02, ki je zaradi zagotavljanja prehoda za divje živali razširjen za eno polje (5,5 m). Na deviacijo je navezana tudi servisna pot do zemeljskega zadrževalnega bazena ZZB-2.

#### Deviacija 1-1B: gozdna pot

Deviacija 1-1B je gozdna pot, ki povezuje obstoječo gozdno pot med kmetijo Topolšek in Spodnjo vasjo. Deviacijo, ki je dolga 355,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija se na celotnem svojem poteku spusti za približno 32,0 m z grebena Dobreve v grapo v smeri proti dolini Jenine. Iz obstoječega poteka se z levim krožnim lokom R20 odcepi od obstoječega poteka, ki ga prekine državna cesta, ter se usmeri vzporedno z njo. Po ca. 65,0 m se z desnim krožnim lokom R20

preusmeri na premo dolžine dobrih 50,0 m, s katero prečka državno cesto pravokotno na njeno os in na območju katere se nahaja nadvoz. Na drugi strani državne ceste se ponovno z levim krožnim lokom R20 usmeri vzporedno z državno cesto v premi dolžine ca. 40,0 m. Na koncu se s sosledjem treh radijev (R20, R50 in R45) na dolžini 110,0 m spusti v grapo in ujame obstoječi potek gozdne poti. Niveletni potek te deviacije so poleg terenski liniji v veliki meri prilagaja tudi konstrukcijskim zahtevam nadvoza. Niveletni potek tako na prvih 110,0 m in na zadnjih 160,0 m poskuša čim bolj idealno ujeti potek terenske linije, da bi se zmanjšala zemeljska dela. Na območju objekta (od stacionaže 110,0 do 195,0 m) pa se niveleta prilagaja zasnovi nadvoza tako, da v točki križanja z državno cesto v km 151,46 doseže lokalni maksimum na višini 468,27 (teme 468,671), iz katerega se na obe strani spušča z vzdolžnim naklonom 4,5 % oziroma manjšim glede na konveksno vertikalno zaokrožitev R400. Sam nadvoz je torej izključno v območju omenjene vertikalne zaokrožitve. Odvodnjavanje je zagotovljeno z makadamsko muldo širine 0,5 m ali kadunjo širine 0,5 m, kjer so vzdolžni nagibi večji od 4 % in jeklenimi profili za pretok preko vode čez cestišče. Na območju večje grape, ki jo deviacija prečka, je odvodnja zalednih voda zagotovljena s cevnim prepustom dolžine ca. 22,0 m. Od prometne opreme bo potrebna le varnostna ograja na območju nadvoza čez državno cesto in na območju višjih brežin.

#### Deviacija 1-1C: gozdna pot

Deviacija 1-1C je gozdna pot, ki povezuje obstoječo gozdno pot med kmetijo Topolšek in dolino reke Jenine. Deviacijo, ki je dolga 48,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija poteka pretežno v vkopu pravokotno na državno cesto in se navezuje na eni strani preko križišča na deviacijo 1-1E, na drugi strani pa se naveže na obstoječi potek kolovoza. Celoten potek je v krožnem loku R175. Niveleta deviacije se na začetku zaradi pravilne navezave na deviacijo 1-1E dviga z vzdolžnim nagibom 4,0 %, nato pa preko konveksne zaokrožitve ( $R=150\text{m}$ ) preide na padec 15,0 % in se tako naveže na obstoječi vzdolžni naklon. Odvodnjavanje je zagotovljeno z makadamsko muldo širine 0,5 m ali kadunjo širine 0,5 m, kjer so vzdolžni nagibi večji od 4 % in jeklenimi profili za pretok vode čez cestišče.

#### Deviacija 1-1D: gozdna pot

Deviacija 1-1D je gozdna pot, ki povezuje obstoječo gozdno pot med kmetijo Topolšek in dolino reke Jenine. Deviacijo, ki je dolga 120,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija poteka v vkopu vzporedno s državno cesto s sosledjem krožnih lokov R20, R100 in R2000 ter se z levim krožni lokom R20 naveže na omenjeno deviacijo 1-1B. Niveleta deviacije se na celotni dolžini spusti za 7,5 m, z največjim vzdolžnim nagibom 8 %. Odvodnjavanje je zagotovljeno z makadamsko muldo širine 0,5 m ali kadunjo širine 0,5 m, kjer so vzdolžni nagibi večji od 4 % in jeklenimi profili za pretok preko vode čez cestišče. Od prometne opreme bo potrebna le varnostna ograja na območju višjih brežin.

#### Deviacija 1-1E: gozdna pot

Deviacija 1-1E je gozdna pot, ki povezuje obstoječo gozdno pot med kmetijo Topolšek in dolino reke Jenine. Deviacijo, ki je dolga 240,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija poteka pretežno v vkopu, preko grape pa v nasipu vzporedno s državno cesto. S sosledjem preme, desnega krožnega



loka R20, levega R500, desnega R60 in levega R20 se priključi na deviacijo 1-1B. Niveleta deviacije se na celotni dolžini spusti za dobrih 5,0 m, z največjim vzdolžnim nagibom 6,5 %. Odvodnjavanje je zagotovljeno z makadamsko muldo širine 0,5 m ali kadunjo širine 0,5 m, kjer so vzdolžni nagibi večji od 4 % in jeklenimi profili za pretok vode čez cestišče. Na območju večje grape, ki jo deviacija prečka, je odvodnja zalednih voda zagotovljena s cevnim prepustom dolžine približno 35,0 m.

#### Deviacija 1-2: lokalna cesta v Podgorju

Trasa državne ceste prekine lokalno cesto v Podgorju, ki je nadomeščena z deviacijo 1-2 v dolžini 375,61 m. Ta predstavlja neke vrste obvoznico Podgorja, saj se bo nanjo preusmeril promet, ki danes poteka od križišča na državni cesti R3-696 pri gostilni Rogina po ulici mimo šole, vrtca, pokrajinskega muzeja in čez vodotok Suhodolnico naprej čez Dobravo do odlagališča odpadkov pri Dobravskem gradu in Turiške vasi. Novo križišče na cesti R3-696 je tako predvideno južno od Podgorja, kjer se preuredi 225,0 m dolg odsek te ceste (deviacija 1-3A). Na trasi današnje lokalne ceste je predvidena deviacija 1-2A, ki pa zaradi nizkega poteka državne ceste ter posledično manjših tehničnih elementov in poteka pod nivojem visokih voda ni ustrezna za motorni promet, pač pa le za peš in kolesarski promet. Za te uporabnike so namreč dolžine poti bistveno krajše, kot če bi uporabljali deviacijo 1-2. Normalni prečni profil deviacije 1-2 je sestavljen iz dveh voznih pasov širine vsak po 3,0 m in dveh bankin po 1,0 m. Projektna hitrost je 50 km/h. Deviacija 1-2 se prične s predvidenim križiščem južno od Podgorja, kjer obstoječa cesta R3-696 blago zavije desno, deviacija pa se v premi usmeri proti severo-vzhodu ob južnem robu kraja. Po približno 45,0 m dolgi premi se z levim krožnim lokom R175 usmeri proti severu, pri čemer prečka vodotok Jenina z mostom 5-01 (Jenina). Niveletni potek na tem delu je prilagojen prečnemu nagibu deviacije 1-3B v križišču (444,512) ter koti visoke vode vodotoka Jenina (442,58). Na desnem bregu Jenine deviacija z S-prehodnico preide v desni krožni lok R75 (minimalni za upoštevanje projektno hitrost), pri čemer se nekoliko približa samemu kraju in tudi vodotoku Suhodolnica, niveletno pa se s konkavno zaokrožitvijo R2000 začne strmo dvigovati (6,0 %), tako da se višina nasipa postopoma povečuje vse do 7,0 m, ko deviacija preide na navoz 4-02 (desni krožni lok R75 in konveksna zaokrožitev R1500), s katerim nato prečka traso državne ceste. Na levi strani državne ceste se deviacija nasloni na greben Presika nad Podgorjem in spet poteka bolj horizontalno (0,66 %). Situativni potek je kratka prema in desni krožni lok R237,97, s katerim se naveže na obstoječo traso lokalne ceste. Na območju krožnega loka je predviden še priključek za kmetiji Gaber in Vrčkovnik. Predvidena voziščna konstrukcija VK2, sestoji iz obrabne plasti AC 11 surf PmB 45/80-65 A3 Z2 v debelini 5 cm, vezane nosilne plasti AC 22 base PmB 45/80-65 A3 Z5 v debelini 8 cm, nevezane nosilne plasti drobljenec D32 v debelini 45 cm in posteljice v debelini 45 cm. Neposredno za nadvozom čez državno cesto bo potrebno rušiti stanovanjski objekt (številka stavbe 476; številka ZKVL 173; številka parcele 755; k.o. Podgorje). Odvodnjavanje je disperzno, le na območju vkopa na levi strani državne ceste je predvidena koritnica (iztok predvidoma v kanaletu opornega zidu OZ-4). Prometna oprema obsega pokončno opremo (prometni znaki na cestnih objektih in v priključku za kmetiji Gaber in Vrčkovnik), označbe na vozišču (sredinska ločilna črta 12 cm) in opremo za zavarovanje prometa (JVO na območju visokih brežin in pred ter za mostom oz. nadvozom - ograje na samih objektih so upoštevane v okviru objektov samih). Na trasi deviacije sta predvidena dva objekta (most 5-01 in nadvoz 4-02). Pri tem velja opozoriti, da se deviacija na območju nadvoza neposredno približa sidranemu opornemu zidu OZ-4, katerega bo v nadaljnjih fazah načrtovanja potrebno uskladiti z nadvozom tako z vidika podpore nadvoza na levi strani državne ceste kot tudi z vidika odvodnjavanja (kanaleta). Prometne površine, ki se po izgradnji deviacije ne bodo več uporabljale (del lokalne ceste pri priključku za kmetiji Gaber in Vrčkovnik in dostop do stanovanjskega objekta številka 476), se rekultivirajo. Na območju od

mostu čez Jenino in do konca nadvoza čez državno cesto, kjer se trasa ceste približa kraju, je na levi strani ceste predvidena protihrupna ograja višine 2,0 m in dolžine 210,0 m. Na območju navezave na lokalno cesto se voziščna konstrukcija poruši in nadomesti z novo. Masna bilanca je negativna, saj je na trasi deviacije predvidenih več nasipov, od katerih je nasip med Jenino in državno cesto visok tudi do 7,0 m. Vgraditi bo potrebno okrog 13.000 m<sup>3</sup> materiala. Deviacijo je časovno možno in tudi smiselno izvesti tako pred gradnjo same državne ceste kot tudi pred pričetki del na deviaciji 1-2A. Ko bo namreč promet po lokalni cesti v Podgorju stekel po novi deviaciji 1-2, bo možno brez stranskih učinkov zapreti obstoječo lokalno cesto na območju deviacije 1-2A in zgraditi podhod 3-03.

#### Deviacija 1-2A: pešpot in kolesarska pot v Podgorju

Na trasi današnje lokalne ceste je predvidena deviacija 1-2A, in sicer za peš in kolesarski promet, ki je v primerjavi z motornim prometom bistveno bolj občutljiv na podaljšanje poti. Za te uporabnike so namreč dolžine poti ob uporabi deviacije 1-2A bistveno krajše, kot če bi uporabljali deviacijo 1-2. Normalni prečni profil deviacije 1-2A, ki je dolga 90,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 4,0 m v asfaltni izvedbi in dve bankini v širini po 1,0 m. Višina normalnega profila je 2,5 m. Trasni potek se ujema z obstoječim (dve premi in dva desna krožna loka R150). Niveletno pa se pot najprej z višine 440,851 strmo (5,0 %) spusti do višine 439,117 in nato strmo (7,0%) dvigne nazaj na koto terena 441,487. Vse vertikalne zaokrožitve so R200. Zaradi prečnega nagiba državne ceste, ki je na tem mestu 6,0 %, najnižja točka nivelete ni v osi državne ceste, temveč na njenem levem robu. Glede na to, da motornega prometa na tej deviaciji ne bo, je upoštevana voziščna konstrukcija VK3 z eno plastjo asfalta AC 16 surf PmB 45/80-65 A3 Z5 v debelini 7 cm, nevezana nosilna plast drobljenca D32 v debelini 30 cm in posteljica v debelini 20 cm. Odvodnjavanje je zagotovljeno s kanalom do Suhodolnice in žabjim poklopcem za preprečitev vodnega vala v primeru poplavnih voda Suhodolnice. Prometna oprema obsega le prometni znak za prepoved motornega prometa ter stebriček za fizično preprečitev takega prometa. Obstoječa voziščna konstrukcija ceste G1-4 na območju deviacije 1-0 se poruši in nadomesti z novo. Na deviaciji je predviden podhod 3-03. Gradbena dela je smiselno izvesti po izgradnji deviacije 1-2, ko bo le ta prevzela promet, ki se bo do takrat sicer odvijal po trasi deviacije 1-2A.

#### Deviacija 1-2b: dostopna pot

Dostopna pot 1-2B je pot, ki povezuje deviacijo 1-2A in parcelo številka 707/1. Deviacijo, ki je dolga 21,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija poteka v nizkem vkopu, vzporedno z državno cesto. Z desnim krožnim lokom R25 je navezana na deviacijo 1-2A, nato pa preko preme sega še toliko, da doseže omenjeno parcelo. Niveleta deviacije po 2,5 % vzpona (zaradi prečnega nagiba deviacije 1-2A) preko konveksne zaokrožitve (R=400 m) preide na 1,0 % padec. Začetek in konec deviacije sta približno na isti višinski koti.

#### Deviacija 1-2c: gozdna pot

Deviacija 1-2C je gozdna pot, ki povezuje navezovalno cesto priključka Podgorje in obstoječo gozdno pot proti Presiki. Deviacijo, ki je dolga 420,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija poteka pretežno po nivoju terena vzporedno kraku B priključka Podgorje, nato pa se preko zasipa regulirane struge potoka Jenina in poteka pod viaduktom Jenina začne dvigati in se naveže na obstoječo gozdno pot. Niveleta deviacije se na celotni dolžini z izjemo samega začetka dviga in sicer na celotnem

poteku kota naraste za dobrih 17,0 m. Največji vzdolžni nagib znaša 15,0 %. Odvodnjavanje je zagotovljeno z makadamsko muldo širine 0,50 m ali kadunjo širine 0,5 m, kjer so vzdolžni nagibi večji od 4,0 % in jeklenimi profili za pretok vode čez cestišče. V km 0,270 se nahaja cevni prepust  $\Phi 1000$  v dolžini 10,0 m.

#### Deviacija 1-2d: gozdna pot

Deviacija 1-2D je gozdna pot, ki povezuje deviacijo 1-2C in parcelo številka 770/1. Deviacijo, ki je dolga 300,0 m, sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2cm peska 0/4mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija poteka pretežno v vkopu in je vzporedna s krakoma C in D priključka Podgorje. Na začetku deviacije je izvedeno tudi obračališče za vozila, ki dostopajo do omenjene parcele. Niveleta deviacije vzdolž trase sledi liniji terena z do enometriskim vkopom. Največji naklon znaša 10,0 %. Odvodnjavanje vzdolž celotne deviacije je rešeno na način, da se odvečne vode iztekajo v kanalete oz. jarek vzdolž krakov C in D priključka Podgorje. Na večjem delu trase je na levi strani potrebna jeklena varnostna ograja.

#### Deviacija 1-3A: cesta R3-696 pri lokalni cesti v Podgorju

Južno od kraja Podgorje je na državni cesti R3-696 predvideno novo križišče, kjer se na to cesto priključi deviacija 1-2. Za izvedbo tega križišča bo potrebno preurediti 225,0 m omenjene ceste. Na severnem kraku križišča je predviden pas za zavijanje levo v dolžini 30,0 m. Normalni prečni profil je sestavljen iz dveh vozniških pasov širine vsak po 3,0 m, dveh robnih pasov širine po 0,25 m in dveh bankin po 1,0 m. Projektna hitrost je 60 km/h. Trasni potek se ujema z obstoječim (dve premi, dva leva krožna loka R300 ter R331,51 in desni krožni lok R150). Tudi niveletni potek se ujema z obstoječim, prilagojeni so le prečni nagibi vozišča. Na južni polovici deviacije je predviden še priključek do gospodarske stavbe. Obstoječa voziščna konstrukcija ceste R3-696 na območju deviacije 1-3A se poruši in nadomesti z novo. Glede na prometne obremenitve (PLDP 2035 je ocenjen na 3758 vozil), je privzeta voziščna konstrukcija VK2 za 2.000 do 5.000 vozil s 3 % deležem tovornih vozil. Ta voziščna konstrukcija sestoji iz obrabne plasti AC 11 surf PmB 45/80-65 A3 Z2 v debelini 5 cm, vezane nosilne plasti AC 22 base PmB 45/80-65 A3 Z5 v debelini 8 cm, nevezane nosilne plasti drobljenec D32 v debelini 45 cm in posteljice v debelini 45 cm. Odvodnjavanje je disperzno. Podaljšati je potrebno obstoječi prepust za 6,0 m. Prometna oprema obsega pokončno opremo (med drugim predkrižiščne table in prometne znake v križišču z deviacijo 1-2), označbe na vozišču (ločilne in robne črte v širini 12 cm ter ostale označbe v križišču) in opremo za vodenje prometa (smerniki, ploščati prometni stebri). Gradbena dela bodo potekala pod prometom, kar pomeni, da v času gradnje križišča, promet po cesti ne bo onemogočen.

#### Deviacija 1-3B: cesta R3-696 pri priključku Podgorje

Južno od kraja Podgorje je na državni cesti R3-696 predvideno novo križišče, kjer se na to cesto priključi navezovalna cesta priključka 2-1 Podgorje. Za izvedbo tega križišča bo potrebno preurediti 245,0 m omenjene ceste. Na severnem kraku križišča je predviden pas za zavijanje levo v dolžini 35,0 m. Normalni prečni profil in projektna hitrost sta enaka kot pri deviaciji 1-3A. Trasni potek se ujema z obstoječim (prema in dva leva krožna loka R190 in R1000). Tudi niveletni potek se ujema z obstoječim, prilagojeni so le prečni nagibi vozišča. Na severni polovici deviacije je predviden še priključek do stanovanjske stavbe. Obstoječa voziščna konstrukcija ceste R3-696 na območju deviacije 1-3A se poruši in nadomesti z novo. Privzeta je enako voziščna konstrukcija kot pri deviaciji 1-3A (VK2). Odvodnjavanje je disperzno. Podaljšati je potrebno obstoječi prepust za 3,0 m. Prometna oprema obsega pokončno opremo (med

drugim predkrižiščne table in prometne znake v križišču z navezovalno cesto priključka Podgorje), označbe na vozišču (ločilne in robne črte v širini 12 cm ter ostale označbe v križišču) in opremo za vodenje prometa (smerniki, ploščati prometni stebri). Rezervacija prostora za potrebe protihrupne ograje ob deviaciji 1-3B je upoštevana pri določitvi MGP (razširitev bankine za 1,7 m), same tehnične rešitve pa so pripravljene za primer brez izgradnje protihrupne ograje. Gradbena dela bodo potekala pod prometom.

#### Deviacija 1-4: dostopna cesta do kmetije Visočnik

Deviacijo, ki je dolga 340,0 m (od tega poteka 72,0 m deviacije po obstoječi dostopni cesti 1), sestavlja dvosmerno vozišče širine 3,5 m v makadamski izvedbi (30 cm drobljenca D32 in 2 cm peska 0/4 mm za zaklinjanje makadamskega vozišča) in dve bankini v širini po 1,0 m. Deviacija se na celotnem svojem poteku dvigne za približno 34,0 m iz doline pritoka Jenine na pobočje pod kmetijo Visočnik. Obstoječi odcep proti kmetiji Visočnik je zaradi podpornih stebrov viadukta Visočnik prestavljen za približno 11,0 m. Po 40,0 m potek ulovi obstoječo dostopno cesto in po njej poteka 37,0 m. Nato zopet z dvema nasprotnima krožnima lokoma R15 med sosednjima paroma podpornih stebrov devira pod viaduktom na dolžini 75,0 m. Sledi zopet obstoječi potek v dolžini 35,0 m in nato do konca devira. Na zadnjem devirajočem delu se na levi strani nahaja sidrani oporni zid OZ-05:Visočnik v dolžini 130,0 m. Niveleta deviacije je vseskozi v vzponu, največji nagib znaša 14,0 %. Odvodnjavanje je zagotovljeno z makadamsko muldo širine 0,5 m ali kadunjo širine 0,5 m, kjer so vzdolžni nagibi večji od 4 % in jeklenimi profili za pretok vode preko cestišča. Od prometne opreme bo potrebna varnostna ograja na območju visokih brežin. Obstoječa cesta se na območjih, kjer se ne bo več uporabljala, rekultivira.

Deviaciji 1-5a in 1-5b sta deviaciji makadamskih cest v soteski, ki ju prečka viadukt Daniel (6-4). Dolžini deviranih delov so 293,0 m pri deviaciji 1-5a in 375,0 m na deviaciji 1-5b. Zaradi precejšnje višinske razlike, ki jo je potrebno premostiti, je na deviaciji 1-5b izvedena dvojna serpentina. Deviacija 1-5a poteka po pobočju hriba. Zaradi zahtevnega terena so nad deviacijami predvidene kamnite zložbe.

Deviaciji 1-6 in 1-7 vodita do hiš 195 in 160 v Podgorju. Zaradi zahtevnega terena so vzdolžni nagibi strmejši, vendar se ohranjajo pogoji, ki so aktualni danes (prevoznost, vzdolžni nagib). Obe deviaciji potekata nad portalom predora Pusta Gora (8-3).

Deviacija 1-9 je cesta v naselju Podgorje, ki je devirana zaradi viadukta Velunja 1 (Objekt 6-5), oziroma njegovih stebrov. Dolžina deviacije je 130,0 m.

Deviacija 1-12 je cesta do kmetije Mravljak. Zaradi precejšnje strmine hribine, potek ceste po približni današnji trasi ni mogoč. Današnja cesta se tako poruši in površina rekultivira. Do domačije je predvidena cesta, ki vodi mimo današnjega priključka do hiše z naslovom Plešivec 45c, kjer se odcepi na zahodno stran in v tej smeri nadaljuje ca. 220,0 m, se nato usmeri proti severu in se čez ca. 200,0 m priključi na obstoječo cesto proti domačiji.

Deviacija 1-16 je modifikacija ceste R3 696 Velenje – Škale - Pusta Gora. Deviacija se prične malce južno od stanovanjske hiše Gaberke 261 in poteka preko dveh zavojev ( $R=45$ ) do prvega kraka na bodočo državno cesto. Nadalje preko nadvoza (4-3) in projektirane državne ceste do krožišča, ter nadalje proti naselju Škale, kjer se naveže na obstoječo cesto.

Deviacija 1-17 je devilirana cesta od ceste R3 696 proti naselju Gaberke. Dolžina deviacije je 140,0 m do rondoja.

Deviacija 1-17B nadomešča prekinjene gozdne poti. Deviacija je dolga 275,0 m, ima dvosmerno makadamsko vozišče širine 3,5 m in bankini širine 0,75 m. Skoraj v celotni dolžini deviacija poteka v nasipu, DC pa prečka v novem podvozu 3-12. Maksimalni vzdolžni nagib deviacije je 17 %.

Deviacija 1-17C nadomešča prekinjene gozdne poti. Deviacija je dolga 128,0 m, ima dvosmerno makadamsko vozišče širine 3,5 m in bankini širine 0,75 m. Deviacija poteka od deviacije 1-17B neposredno ob levem robu nasipa in nadalje vkopa državne ceste.

Deviacija 1-18 je modifikacija ceste R3 696 v naselju Škale. Deviacija poteka od odcepa proti pokopališču preko bodoče državne ceste do križišča v Škalah. Križanje z avtocesto je izvedeno s škatlastim podvozom. Dolžina deviacije je 450,0 m.

Deviacija 1-18B nadomešča prekinjene gozdne poti. Deviacija je dolga 484,0 m, ima dvosmerno makadamsko vozišče in bankini širine 0,75 m. Deviacija poteka od deviacije 1-17B, neposredno ob desnem nasipu in nadalje vkopu državne ceste, prečka deviacijo 1-18 in nadalje poteka ob vkopu deviacije 1-18.

Deviacija 1-18C nadomešča prekinjeno gozdno pot. Deviacija je dolga 104,0 m in se uredi neposredno nad vkopom državne ceste.

Deviacija 1-19 predstavlja modifikacijo gozdne ceste, ki je namenjena vlaki hlodov pri spravilu lesa. Državno cesto križa v podhodu in se preko polserpentine, ki zmanjšuje velik vzdolžni nagib ceste. Ker je cesta namenjena zgolj traktorjem in vlaki, je strmina ceste precejšnja (18 %).

Deviacija 1-21, oziroma deviacija Ceste na jezero. Gre za regionalno cesto R3 - 696, ki jo proti severu (DEV 1-16 in DEV 1-17) že dvakrat deviliramo. Deviacija je potrebna zaradi projektiranega priključka Škale, kjer se preko državne ceste in Ceste na Jezero napaja severni del Velenja.

Deviacija 1-21A nadomešča prekinjeno pešpot in poteka neposredno ob deviaciji 1-21.

Deviacija Pozojeve grajske poti se uredi zaradi prekinitve Pozojeve grajske pešpoti. Deviacija se naveže na deviacijo 1-21A, poteka ca. 105,0 m po deviaciji 1-21A, nato pa se usmeri proti vzhodu, prečka krak A priključka Škale, državno cesto pod viaduktom Jezero, krak D priključka Škale in nadalje poteka ob kraku D priključka Škale, ob saniranih trajnih nasadih, do navezave na obstoječo pot.

Deviacija 1-22 predstavlja deviacijo lokalne ceste - Škalska cesta, ki povezuje Škale in Konovo. Deviacija je dolga 350,0 m, ima dvosmerno asfaltno vozišče skupne širine 5,5 m in bankini širine 1,0 m. Deviacija skoraj v celoti poteka v nasipu. V km 0+140 deviacije se nahaja odcep deviacije 1-22B, v km 1+67 pa sledi nivojsko križanje z navezovalno cesto. Največji vzdolžni nagib deviacije je 9,256 % (pri navezavi na obstoječe stanje).

Deviacija 1-22B nadomešča prekinjeno javno pot do objektov Šenbric 5 in Šenbric 6. Deviacija je dolga 70,0 m, široka 5,0 m, asfaltna izvedba in se priključuje na deviacijo 1-22 v km 0+140.

Devijacija 1-23, oziroma Navezovalna cesta N1 je nova cesta, ki povezuje priključek Škale z mestno četrtjo Konovo. Na območju Konova se navezovalna cesta na obstoječe cestno omrežje navezuje v dvopasovnem krožišču premera 50,0 m, ki je predvideno vzhodno od nakupovalnega centra SPAR in bencinskega servisa OMV na obstoječi glavni cesti G4. Glavno cesto se zaradi umestitve krožišča na dolžini 167,0 m devijira (devijacija 1-31), ohranja se obstoječi profil glavne ceste. Predvideno krožišče je umeščeno nad reko Pako, ki jo je potrebno na dolžini ca. 120,0 m regulirati (potek ob podpornih zidovih), premoščanje pa je urejeno z mostovi 5-06 in 5-07. Trasa se od krožišča spusti proti novemu uvozu iz bencinskega servisa, za katerega bo potrebno dvigniti in preurediti del platoja in se nato med podpornimi zidovi vzbne proti viaduktu Konovo (6-16). Trasa z viaduktom prečka obstoječo pešpot proti trgovskemu centru HOFER in obstoječo lokalno cesto, ter se S od trgovskega centra MIX mimo stanovanjskega območja nadaljuje proti predoru Konovo (8-06). V km 1+000 je urejeno nivojsko križanje z lokalno cesto (devijacija 1-22 – Škalska cesta) in nadalje v km 1+644 uvoz proti odlagališču komunalnih odpadkov. Cesta se izteče v krožišče priključka Škale, ki je urejeno pod viaduktom Škalsko jezero (6-15) v km 16+085 DC.

Devijacija 1-24 je devijacija ceste, ki pelje na velenjsko odlagališče smeti. Iz Ceste na jezero se odcepi in se preko nadvoza nad državno cesto naveže na nedevijiran del ceste, ki vodi do odlagališča. Dolžina devijacije je 235,0 m.

Devijacija 1-25 je devijacija Koroške ceste zaradi izgradnje pokritega vkopa. Predvidena je porušitev dela Koroške ceste, izgradnja pokritega vkopa ter potem nad pokritim vkopom izgradnja Koroške ceste. Cesta se preko krožišča pri Gorenju premakne nad pokriti vkop in po njem poteka ca. 500,0 m, potem v desnem radiju zavije s pokritega vkopa in se naveže na obstoječo Koroško cesto.

Devijacija 1-26, oziroma Cesta Simona Blatnika se preko rondoja na dolžini 200,0 m naveže na obstoječo cesto.

Devijacija 1-27 in pešpot ob regulaciji 7-14 se uredita v sklopu priključka Velenje. Cesta je kategorije R2 (425) in se ureja zaradi umeščanja ovalnega krožišča pod viadukt Dolgo Polje. Umestitev krožišča, ki bo omogočalo tekoče delovanje priključka na načrtovano državno cesto se je na tem območju izkazala kot zelo zahtevna, saj pozicijo narekujejo tako svetla višina pod objektom, lokacije stebrov in s tem povezana preglednost kot tudi utesnjene terenske razmere. Potek Partizanske ceste je prilagojen načrtovanemu ovalnemu krožišču. Ob Partizanski cesti se uredi hodnik – mešana površina za pešce in kolesarje. Hodnik poteka vzdolž Partizanske ceste, v območju ovalnega rondoja pa preide ob servisne ceste priključka. Prečkanje je urejeno na S strani regulacije Pake 7-14, ob kateri je urejena tudi prekinjena pešpot. Prečkanje državne ceste je urejeno med krajnim opornikom in prvim stebrom viadukta 6-1 Dolgo polje.

Devijacija 1-28 je servisna cesta na zahodni strani državne ceste pri priključku Velenje. Povezuje krožišče pri Merkurju in ovalno krožišče na južni strani. Cesta se od krožišča pri Merkurju spusti strmo pod železniške tire, ki jih prečka v podvozu in se potem dvigne nazaj na nivo terana in se naveže na ovalni rondo. Preko zahodne ceste je izveden krak A priključka Velenje.

Devijacija 1-29 je novo projektirana cesta, ki povezuje razdelilno transformatorsko postajo in preko mostu čez Pako Partizansko cesto.

Deviacija 1-30 je cesta ob deviaciji 1-29, ki služi boljši distribuciji pri razdelilni transformatorski postaji.

Deviacija 1-32 je servisna cesta na vzhodni strani priključka Velenje in je nekako zrcalna deviaciji 1-28. Njen potek je enak kot pri deviaciji 1-28 s to razliko, da poteka na vzhodni strani priključka. Preko vzhodne ceste je izveden krak D priključka Velenje.

Deviacija 1-34 se uredi zaradi potrebe po poružitvi obstoječega premostitvenega objekta preko reke Pake (odcep Trbul). Obstoječi objekt je potrebno porušiti zaradi zagotavljanja poplavne varnosti na širšem območju načrtovanih ureditev, ki se sicer poslabša. Deviacija se uredi iz načrtovanega krožišča K17 in poteka ob levem bregu reke Pake nad podpornim zidom PZ22. Na območju obstoječega objekta, ki je predviden za rušenje, se uredi serpentina in nadalje navezava na obstoječe stanje. Na območju serpentine se nadomesti tudi prekinjen uvoz proti stanovanjskim objektom (deviacija 1-33). Na deviaciji 1-34 sta predvidena oporna zidova OZ 15 in OZ 16. V območju krožišča je od načrtovane deviacije proti bencinskemu servisu predviden hodnik za pešce širine 1,4 m. Deviacija je dolga 199,0 m, široka 4,0 m, največji vzdolžni naklon pa je 12,0 %.

#### PODVOZI, PODHODI IN PREPUSTI

##### PREPUST 3-01 Homšnica

|                      |                           |                  |         |
|----------------------|---------------------------|------------------|---------|
| stacionaža:          | km DC 1,8+65,00           | kot križanja:    | 56°     |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert | dolžina objekta: | 4,10 m  |
| pod objektom poteka: | potok Homšnica            | širina objekta:  | 30,58 m |

##### PODVOZ 3-02 na dev. 1-1A

|                      |  |                  |         |
|----------------------|--|------------------|---------|
| stacionaža:          | km DC 2,3+50,00, dev 1-1A<br>0,1+26,89 | kot križanja:    | 90°     |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert              | dolžina objekta: | 12,50 m |
| pod objektom poteka: | deviacija 1-1A                         | širina objekta:  | 31,85 m |

##### PODHOD 3-03 Podgorje na dev. 1-2

|                      |                                     |                      |         |
|----------------------|-------------------------------------|----------------------|---------|
| stacionaža:          | km DC 4,0+16,54, km dev. 0,0+39,505 | kot križanja:        | 66°     |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert           | dolžina objekta (⊥): | 7,00 m  |
| pod objektom poteka: | deviacija 1-2                       | širina objekta (⊥):  | 22,15 m |

##### PREPUST 3-04 Podgorje

|                      |                           |                  |         |
|----------------------|---------------------------|------------------|---------|
| stacionaža:          | km DC 4,0+25,75           | kot križanja:    | 72°     |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert | dolžina objekta: | 3,60 m  |
| pod objektom poteka: | pritok potoka Jenina      | širina objekta:  | 27,41 m |

##### PODVOZ 3-05 priključek Podgorje

|                      |                             |
|----------------------|-----------------------------|
| stacionaža:          | km DC 4,5 + 15,00           |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert   |
| pod objektom poteka: | priključek Podgorje, krak C |

|                  |         |
|------------------|---------|
| kot križanja:    | 90°     |
| dolžina objekta: | 10,60 m |
| širina objekta:  | 22,15 m |

#### PODVOZ 3-05 priključek Podgorje

|                      |                             |
|----------------------|-----------------------------|
| stacionaža:          | km DC 4,5 + 15,00           |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert   |
| pod objektom poteka: | priključek Podgorje, krak C |

|                  |         |
|------------------|---------|
| kot križanja:    | 90°     |
| dolžina objekta: | 10,60 m |
| širina objekta:  | 22,15 m |

#### PODVOZ 3-10 na deviaciji 1-18

|                      |   |
|----------------------|---|
| stacionaža:          | km DC: 14.3+97.24<br>km dev. 1-18: 0.1+84.816 |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert                     |
| pod objektom poteka: | dev. 1-18                                     |

|                  |         |
|------------------|---------|
| kot križanja:    | 29,26°  |
| dolžina objekta: | 10,90 m |
| širina objekta:  | 72,80 m |

#### PODVOZ 3-11 za deviacijo 1-19 gozdne ceste

|                      |  |
|----------------------|--|
| stacionaža:          | v km DC: 15.2+54.79<br>v km dev. 1-19: 0.0+89.06 |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert                        |
| pod objektom poteka: | dev. 1-19 (gozdna cesta)                         |

|                  |         |
|------------------|---------|
| kot križanja:    | 56,06°  |
| dolžina objekta: | 44,84 m |
| širina objekta:  | 5,80 m  |

#### PODVOZ 3-12 za deviacijo 1-17b

|                      |   |
|----------------------|---|
| stacionaža:          | v km DC: 13.9+72.37<br>v km dev. 1-17b: 0.0+71.62 |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert                         |
| pod objektom poteka: | dev. 1-17b  |

|                  |              |
|------------------|--------------|
| kot križanja:    | 82,73°       |
| dolžina objekta: | 40,00 m      |
| širina objekta:  | 6,00-10,05 m |

### **NADVOZI**

#### NADVOZ 4-01 Repnik na dev. 1-1B

|                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| Stacionaža na DC:        | km DC 2,9 + 25,00, km dev.  |
| Stacionaža na deviaciji: | 0,1 + 53,20                 |
| na objektu poteka:       | Deviacija 1-1b (gozdna pot) |
| pod objektom poteka:     | DC Dravograd - Šentrupert   |

|                  |         |
|------------------|---------|
| kot križanja:    | 90°     |
| dolžina objekta: | 33,70 m |
| širina objekta:  | 5,50 m  |

#### NADVOZ 4-02 Podgorje na dev. 1-3

|                      |                                  |
|----------------------|----------------------------------|
| stacionaža:          | DC: 4,0+49,73, dev1-3: 0,3+45,54 |
| na objektu poteka:   | deviacija 1-3                    |
| pod objektom poteka: | DC Dravograd - Šentrupert        |

|                  |         |
|------------------|---------|
| kot križanja:    | 65°     |
| dolžina objekta: | 80,60 m |
| širina objekta:  | 10,50 m |



#### NADVOZ 4-03 priključek Gaberke na deviaciji 1-16

stacionaža: km DC 12,9 + 96,30

na objektu poteka: Deviacija 1-16

pod objektom poteka: DC, dolina

kot križanja: 83.45°

dolžina objekta: 147,50 m

širina objekta: 9,75 m

#### NADVOZ 4-04 za deviacijo 1-24 ceste na smetišče

stacionaža v km DC: 16.4 + 65.32

v km dev. 1-24: 0.0+28.32

na objektu poteka: dev. 1-24

pod objektom poteka: DC Dravograd - Šentrupert

kot križanja: 77,52°

dolžina objekta: 52,65 m

širina objekta: 8,75 m

### **MOSTOVI**

#### MOST 5-01 Jenina na dev. 1-3

stacionaža: km dev 1-3: 0,1+54,00

na objektu poteka: deviacija 1-3

pod objektom poteka: regulacija potoka Jenina

kot križanja: 55,45°

dolžina objekta: 11,01 m

širina objekta: 10,00 m

#### NPP pod objektom:

#### MOST 5-02 Jenina

stacionaža: km navezovalne ceste: 0,1 + 29,94

na objektu poteka: navezovalna cesta priključek Podgorje

pod objektom poteka: regulacija potoka Jenina

kot križanja: 79°

dolžina objekta: 9,27 m

širina objekta: 11,60 m

#### NPP pod objektom:

#### MOST 5-03 Paka

stacionaža: km dev 1-29: 0,0+9,32

na objektu poteka: dev. 1-29

pod objektom poteka: reka Paka

kot križanja: 90°

dolžina objekta: 18,30 m

širina objekta: 9,55 – 11,70 m

#### MOST 5-04 čez reko Pako, na zahodni cesti priključka Velenje

Objekt je lociran med profili 366 v km 18.3 + 0.00 in 367 v km 18.3 + 50.00. Čez objekt poteka zahodna priključna cesta od ceste Simona Blatnika do rondoja priključka Velenje. Karakteristični prečni prerez na objektu: levi rob (ograja + hodnik) 0.25+0.50 0.75 m vozišče (enosmerna priključna rampa) 7.41 7.41 m desni rob(ograja + hodnik) 0.25+2.50 2.75 m Skupaj 10.91 m.

Most 5-04 prečka reko Pako, ki ima višino pretoka  $Q_{100} = 374.15\text{m}$ . Most je zasnovan kot okvirna armirano betonska konstrukcija. Prekladna konstrukcija je monolitno povezana z pilotnimi gredami (opornika). Opornika sta globoko temeljena na 3 pilotih  $f\ 120\text{cm}$ . Glavne dimenzije prekladne konstrukcije: - debelina plošče 0.70 – 1.20 m; - širina plošče 10.21 m - dolžina konzole 1.00 m.

Dolžina objekta: 21.60 m.  
 Površina objekta: 251.00 m

**MOST 5-05 čez reko Pako, na vzhodni cesti priključka Velenje**

Objekt je lociran med profili 366 v km 18.3 + 0.00 in 367 v km 18.3 + 50.00. Čez objekt poteka vzhodna priključna cesta od rondoja priključka Velenje do ceste Simona Blatnika. Most 5-05 prečka reko Pako, ki ima višino pretoka  $Q_{100} = 374,36$  m. Most je zasnovan kot okvirna armirano betonska konstrukcija. Prekladna konstrukcija je monolitno povezana z pilotnimi gredami (opornika). Opornika sta globoko temeljena na 3 pilotih  $\phi$  120 cm.

Dolžina objekta: 21,60 m  
 Površina objekta: 236,00 m<sup>2</sup>

**MOST 5-06 čez reko Pako (pod krožiščem v Konovem)**

Objekt je lociran v krožišču K17 v Konovem, nad reko Pako.

**MOST 5-07 čez Pako (pod krožiščem v Konovem)**

|                      |                                     |                  |       |   |
|----------------------|-------------------------------------|------------------|-------|---|
| stacionaža           | NC: od km 0.0+61.19 do km 0.1+73.40 | kot križanja:    |       |   |
| na objektu poteka:   | krožišče v Konovem                  | dolžina objekta: | 13,32 | m |
| pod objektom poteka: | regulacija reke Pake                | širina objekta:  | 13,20 | m |

**VIADUKTI**

**VIADUKT 6-01 Jenina**

|                      |   |                  |                   |   |
|----------------------|---|------------------|-------------------|---|
| stacionaža:          | od km 4.7+64.70 do km 5.2+48.20         | kot križanja:    |                   |   |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert               | dolžina objekta: | 483,50            | m |
| pod objektom poteka: | reka Jenina in obstoječa dostopna cesta | širina objekta:  | 2 x 14,12 = 28,24 | m |

**VIADUKT 6-02 Visočnik**

|                            |                                   |                          |                   |   |
|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------|-------------------|---|
| stacionaža - levi objekt:  | od km 5.4+22.60 do km 5.6+80.30   | kot križanja:            |                   | m |
| stacionaža - desni objekt: | od km 5.4+50.30 do km 5.7+41.70   | dolžina levega objekta:  | 257,70            | m |
| na objektu poteka:         | DC Dravograd - Šentrupert         | dolžina desnega objekta: | 291,40            | m |
| pod objektom poteka:       | potok in obstoječa dostopna cesta | širina objekta:          | 2 x 10,82 = 21,64 | m |

**VIADUKT 6-03 Burčnica**

|                            |                                      |                          |             |   |
|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------|-------------|---|
| stacionaža - levi objekt:  | od km 6.8+43.09 do km 6.9+91.29      | kot križanja:            |             | m |
| stacionaža - desni objekt: | od km 6.9+05.05 do km 7.0+29.25      | dolžina levega objekta:  | 148,20      | m |
| na objektu poteka:         | DC Dravograd - Šentrupert            | dolžina desnega objekta: | 115,30      | m |
| pod objektom poteka:       | potok Burčnica in obstoječa opuščena | širina objekta:          | 2 x 11,90 = | m |

|       |
|-------|
| cesta |
|-------|

|       |
|-------|
| 23,80 |
|-------|

#### VIADUKT 6-04 Danijel

##### Levi objekt

stacionaža - levi objekt: od km 7.0+97.40 do km 7.1+35.40  
od km 7.2+45.01 do km 7.4+76.91

kot križanja: m

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

dolžina levega objekta: 39,20 + 231,90 m

pod objektom poteka: potok in obstoječa opuščena cesta

širina objekta: 10,82 m

##### Desni objekt

stacionaža - desni objekt: od km 7.0+98.35 do km 7.4+25.95

kot križanja: m

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

dolžina desnega objekta: 327,60 m

pod objektom poteka: potok in obstoječa opuščena cesta

širina objekta: 10,82 m

#### VIADUKT 6-05 Velunja 1

##### Levi objekt

stacionaža - levi objekt: od km 9,3+74,97 do km 9,7+02,66

kot križanja: m

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

dolžina levega objekta: 327,70 m

pod objektom poteka: potok Velunja in lokalna cesta

širina objekta: 10,82 m

##### Desni objekt

stacionaža - desni objekt: od km 9,3+53,47 do km 9,6+81,17

kot križanja: m

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

dolžina desnega objekta: 327,70 m

pod objektom poteka: potok Velunja in lokalna cesta

širina objekta: 10,82 m

#### VIADUKT 6-06 Velunja 2

##### Levi objekt

stacionaža - levi objekt: od km 9,7+97,19 do km 10,0+19,42

kot križanja: m

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

dolžina levega objekta: 222,10 m

pod objektom poteka: potok Velunja in lokalna cesta

širina objekta: 10,82 m

##### Desni objekt

stacionaža - desni objekt: od km 9,7+97,19 do km 10,0+71,79

kot križanja: m

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

dolžina desnega objekta: 274,60 m

pod objektom poteka: potok Velunja in lokalna cesta

širina objekta: 10,82 m

### VIADUKT 6-07 Velunia 3

stacionaža - levi objekt: od km 10,1+91,35 do km 10,2+98,65

stacionaža - desni objekt: od km 10,1+91,35 do km 10,3+21,05

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

pod objektom poteka: pobočje

kot križanja: m

dolžina levega objekta: 107,30 m

dolžina desnega objekta: 129,70 m

širina objekta:  $2 \times 10,82 = 21,64$  m

### VIADUKT 6-08 Ravne 1

stacionaža - levi objekt: od km 10,9+70,92 do km 11,1+63,35

stacionaža - desni objekt: od km 10,9+42,05 do km 11,1+63,35

na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

pod objektom poteka: pobočje

kot križanja:

dolžina levega objekta: 188,17 m

dolžina desnega objekta: 221,30 m

širina objekta:  $2 \times 10,82 = 21,64$  m

### VIADUKT 6-09 Ravne 2

Stacionaža desni objekt: od km 11.4 + 76.57 do km 11.7 +

Stacionaža levi objekt: 25.10

od km 11.4 + 88.97 do km 11.7 +  
19.60

Na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

Pod objektom poteka: plinovod; prometnih povezav pod objektom ni-objekt je pobočni viadukt

dolžina desnega objekta: 256,09 m

dolžina levega objekta: 231,85 m

širina objekta  $2 \times 10,82$  : 21,64 m

### VIADUKT 6-10 Ravne 3

Stacionaža desni objekt: od km 11.7 + 70.51 do km 11.9 +

Stacionaža levi objekt: 65.99

od km 11.7 + 78.83 do km 11.9 +  
45.67

Na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

Pod objektom poteka: prometnih povezav pod objektom ni-objekt je pobočni viadukt

dolžina desnega objekta: 197,35 m

dolžina levega objekta: 155,30 m

širina objekta  $2 \times 10,82$  : 21,64 m

### VIADUKT 6-11 Gaberke 1

Stacionaža desni objekt: od km 12.0 + 02.22 do km 12.2 +

Stacionaža levi objekt: 44.56

od km 12.0 + 22.33 do km 12.2 +  
24.45

Na objektu poteka: DC Dravograd - Šentrupert

dolžina desnega objekta: 243,40 m

|                      |   |                            |        |   |
|----------------------|---|----------------------------|--------|---|
|                      |   | dolžina levega objekta:    | 201,20 | m |
| Pod objektom poteka: | prometnih povezav pod objektom ni-<br>objekt je pobočni viadukt | širina objekta 2 x 10,82 : | 21,64  | m |

#### VIADUKT 6-12 Gaberke 2

|                          |   |                            |        |   |
|--------------------------|---|----------------------------|--------|---|
| Stacionaža desni objekt: | od km 12.3+00.50 do km 12.4 + 25.33             |                            |        |   |
| Stacionaža levi objekt:  | od km 12.3+00.50 do km 12.4 + 35.33             |                            |        |   |
| Na objektu poteka:       | DC Dravograd - Šentrupert                       | dolžina desnega objekta:   | 125,45 | m |
|                          |   | dolžina levega objekta:    | 134,36 | m |
| Pod objektom poteka:     | Poljska pot, gozdna pot, levi pritok<br>Velunje | širina objekta 2 x 10,82 : | 21,64  | m |

#### VIADUKT 6-13 Škale

|                      |                                   |                  |           |   |
|----------------------|-----------------------------------|------------------|-----------|---|
| stacionaža:          | od km 13,3+46,20 do km 13,6+68,30 |                  |           |   |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert         | dolžina objekta: | 322,10    | m |
| pod objektom poteka: | dolina, R3-696                    | širina objekta:  | 2 x 10,90 | m |

#### VIADUKT 6-14 Odraž

|                            |                                   |                          |             |   |
|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------|-------------|---|
| stacionaža - levi objekt:  | od km 14.9+71.00 do km 15.1+66.35 |                          |             |   |
| stacionaža - desni objekt: | od km 14.9+79.04 do km 15.1+78.34 | dolžina levega objekta:  | 195,35      | m |
| na objektu poteka:         | DC Dravograd - Šentrupert         | dolžina desnega objekta: | 199,30      | m |
| pod objektom poteka:       | dolina, R3-696                    | širina objekta:          | 10,82+10,97 | m |

#### VIADUKT 6-15 Škalsko jezero

|                      |   |                          |           |   |
|----------------------|---|--------------------------|-----------|---|
| stacionaža           | DC: od km 16.0+35.77<br>do km 16.1+97.0 | dolžina levega objekta:  | 102,20    | m |
| na objektu poteka:   | DC Dravograd - Šentrupert               | dolžina desnega objekta: | 100,19    | m |
| pod objektom poteka: | krožišče v priključku Škale             | širina objekta:          | 2 x 10,69 | m |

#### VIADUKT 6-16 Konovo

|                      |   |                  |        |   |
|----------------------|---|------------------|--------|---|
| stacionaža:          | NC: od km 0.1+11.35 do km 0.2+45.35               |                  |        |   |
| na objektu poteka:   | navezovalna cesta »Velenje – priključek<br>Škale« | dolžina objekta: | 136,65 | m |
| pod objektom poteka: | dolina  | širina objekta:  | 10,78  | m |

#### POKRITI VKOPI

##### POKRITI VKOP 8-01 Homec

|                    |                                    |                  |       |   |
|--------------------|------------------------------------|------------------|-------|---|
| stacionaža:        | od km 1.5 +15.26 do km 1.6 + 37.26 | kot križanja:    | 62°   |   |
| na objektu poteka: | Lokalna pot                        | dolžina objekta: | 112,0 | m |

---

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| pod objektom poteka: | Državna cesta |
|----------------------|---------------|

---

---

|                 |       |   |
|-----------------|-------|---|
| širina objekta: | 32,35 | m |
|-----------------|-------|---|

---

#### POKRITI VKOP 8 – 04, Velenje

Pokrili vkop 8-04, Velenje je lociran na DC Dravograd – Šentrupert, na odseku Slovenj Gradec - Velenje (sklop 2) med profili 336 in 359. Skozi objekt poteka državna cesta Slovenj Gradec - Velenje.

Širina objekta 22,60 m

Dolžina objekta 1144,00 m

Površina objekta 25855,00 m<sup>2</sup>

#### POKRITI VKOP 8 – 05, POD ŽELEZNICO

Pokrili vkop 8-05, pod železnico je lociran na državni cesti Dravograd – Šentrupert, na odseku Slovenj Gradec - Velenje (sklop 2) med profili 358 in 365 in je nadaljevanje pokritega vkopa 8-04 Velenje. Skozi objekt poteka državna cesta Slovenj Gradec – Velenje, zahodna cesta ki se priključuje na državno cesto preko kraka A in vzhodna cesta ki se priključuje na državno cesto preko kraka D. Čez objekt poteka železniška proga Velenje – Šoštanj in dva industrijska tira Gorenja.

Objekt leži v podtalnici, zato je zasnovan kot vodotesna odprta kesonska konstrukcija. Stene korit so debeline 100 cm, temeljna plošča je debeline 100 cm. Kesonska konstrukcija mora biti za zagotavljanje stabilnosti pred vzgonom lokalno sidrana v temeljna tla. Predvideno je sidranje s piloti  $\phi 80$  cm. Na severnem delu objekta je locirano črpališče, ki je skupno za oba pokrita vkopa 8-04 ter 8-05. Višina varovanja pred podtalnico znaša 374,5 m n. m. Upoštevan vertikalni svetli profil +4,7 m. Preko kesonskega dela poteka železniški nadvoz, ki je na koncih podprt na stene kesona, vmesne podpore so stebri D50 cm na rastru 195 cm. Nadvoz je AB ploščata konstrukcija, razponi so prilagojeni državnim cestam in znašajo 11,9 + 2x14,9 + 11,9, debeline 100 cm. Dolžina nadvoza znaša 53,6 m, širina znaša 26,2 m. Površina nadvoza znaša 1404,0 m<sup>2</sup>.

Širina objekta (kesona): spremenljivo

Dolžina objekta (po osi državne ceste): 248,26 m

Dolžina objekta (po osi zahodne ceste): 231,23 m

Dolžina objekta (po osi vzhodne ceste): 227,43 m

Skupna površina objekta: keson 12873,0 m<sup>2</sup> + nadvoz 1404,0 m<sup>2</sup> = 14277,0 m<sup>2</sup>

#### **PREDORI**

Na omenjenem odseku sta predvidena dva dvocevna predora, in sicer Vodriž in Pusta Gora ter na navezovalni cesti N1 pri priključku Škale enocevni predor Konovo. Dvocevna predora sta v kategoriji srednje dolgih predorov (krajši so od 1500,0 m), in sicer predor Vodriž je dolg ca. 750,0 m, predor Pusta Gora pa ca. 1180,0 m. Enocevni predor Konovo je predviden za dvosmerni promet in je v kategoriji kratkih predorov (do 500,0 m) v skupni dolžini 458,0 m.

Karakteristični prečni prerez vseh predorov je enak in ima naslednje elemente:

|           |            |        |
|-----------|------------|--------|
| vozni pas | 2 * 3.50 m | 7,00 m |
|-----------|------------|--------|

|           |            |        |
|-----------|------------|--------|
| robni pas | 2 * 0.35 m | 0,70 m |
|-----------|------------|--------|

|                    |                |        |
|--------------------|----------------|--------|
| vzdrževalni hodnik | 2 * 0.85 m min | 1,70 m |
|--------------------|----------------|--------|

Vertikalna višina svetlega profila znaša 4,70 m.

Izkop in primarno podporje predorov se bo izvajala po principih Nove avstrijske metode za predorogradnjo (NATM). Osnovni podporni elementi primarnega podporja predora so naslednji: brizgani cementni beton, armaturne mreže in sidra. Brizgani cementni beton se uporablja za preprečitev rahljanja hribine in kot podporni element primarne obloge predora. Brizgani cementni beton se armira z armaturnimi mrežami z namenom, da se izboljša njegova strižna in natezna trdnost. Sidra so podporni elementi, ki omogočajo povečanje samonosilnosti hribine. Sidra delujejo tako, da sproščanje vplivov na obodu izkopa enakomerno prenašajo po globini.

Notranja obloga je sestavljena iz finega pobrizga brizganega betona, hidroizolacijskega sloja (sestav zaščitne in hidroizolacijske plasti) in notranje betonske obloge. V skladu s principom NATM je stabilnost izkopnega profila predora dosežena z vgradnjo primarnega podporja. Z izjemo talnega oboka, ki je del primarnega podporja, je za predor načrtovana 30 cm debela obloga iz cementnega betona. Betonska obloga predora je v večjem delu nearmirana. V betonski oblogi predora so vgrajene niše, ki omogočajo funkcioniranje elektrostrojne opreme v predoru (elektro-niše), protipožarnega sistema (hidrantne niše), sistema obveščevanja in reševanja (niše za klic v sili in prečniki) ter sistema odvodnjevanja predora (čistilne niše). V vseh predorih je predvideno betonsko vozišče.

Za odvodnjevanje hribinske vode so predvidene dve cevi v bokih predora in centralni kolektor. Hribinska voda se kot čista voda odvede v naravo na portalnih območij predora. Umazano vodo s cestišča v predoru oz. tekočine v primeru razlita prevzamejo votli robniki, ki so opremljeni z zadrževalniki olja. Umazana voda iz predora se na portalnih območij usmeri proti zadrževalnikom, ki so za ta namen razporejeni po trasi avtoceste.

Za vse predorske cevi so predvideni vstopni predvkopi, ki so začasno varovani s pomočjo brizganega betona, armaturnih mrež in sider. Po končanem izkopu in primarnem podpiranju predora se v predvkopih izgradijo portalne armirane betonske konstrukcije, ki zaključijo predorske cevi tako, da je možno zasutje predvropa in končna krajinska ureditev.

#### Predor Konovo

Enocevni predor Konovo se nahaja na navezovalni cesti N1 pri priključku Škale. Predor je dolg 458,0 m in je predviden za dvosmerni promet.

#### Predor Vodriž

Dvocevni predor Vodriž se nahaja na delu trase ki poteka južno od Podgorja med stacionažami ca. 6.1+30km in 6.8+50km. Leva cev predora je dolga 760,0 m; desna cev 734,0 m.

#### Predor Pusta Gora

Dvocevni predor Pusta Gora se nahaja na delu trase ki poteka južno od Podgorja med stacionažami ca. 7.6+10km in 8.7+50km. Leva cev predora je dolga 1195,0 m; desna cev 1168,0 m.

#### Oskrba z električno energijo

Oskrba z električno energijo posameznega predora bo izvedena iz enega energetskega vira iz omrežja. Glede na predvideno opremo v predoru bodo priključne moči vsake posamezne pogonske centrale za predore Vodriž, Pusta Gora in Konovo po 400 kVA.

Ob morebitnem izpadu vira iz omrežja je predviden notranji vir nepretrganega napajanja, ki zagotavlja, da ne pride do popolne zamračitve v predoru. Sistem mora najmanj eno uro

zagotavljati vir energije za delovanje komandnega centra, krmilno nadzornih sistemov in varnostnih naprav (prometna signalizacija in varnostna razsvetljava). Sistem zasilnega napajanja (agregati, UPS) je predviden v pogonskih centralah vsakega predora. Razvod in oskrbovanje porabnikov v predoru in pred portali bo speljan pod pločnikom v predoru. Ločeno bo speljana visoka in nizka napetost. V predorskih ceveh so predvidene elektro niše, ki omogočajo neposreden izvod do posameznega porabnika.

#### Prezračevanje predorov

Naloga prezračevanja predora v času njegovega obratovanja je dvojna. V normalnih pogojih obratovanja se omogoča vzdrževanje predpisano nizke vrednosti onesaženja z ogljikovim monoksidom, dušikovim monoksidom, aldehydi in drugimi neizgorelimi ogljikovodiki. Prezračevanje predora v času obratovanja zagotavlja tudi zadovoljivo vidljivost. V primeru izjemnih dogodkov (požar) bo sistem prezračevanja omogočal usmerjanje dima, vročine in plinov.

Ves čas obratovanja predorov je predviden nadzor kakovosti zraka: količine nevarnih in škodljivih plinov, vidljivosti, smeri in strujanja zraka. V primeru požara v predoru bo prezračevalni sistem omogočal v dvocevnih predorih strujanje zraka v cevi, kjer je nastal požar 1,5 m/s, v dvosmernem pa se strujanje zraka ustavi.

Detekcija in krmiljenje prezračevanja vseh treh predorov bo izvedeno daljinsko z nadzornega centra odseka te ceste.

#### PODPORNI UKREPI

Vzdolž državne ceste se bo izvedlo triindvajset podpornih ukrepov v obliki opornih zidov, podpornih zidov ali kamnite zložbe.

#### RUŠENJA ZGRADB

Za potrebe izgradnje državne ceste je treba porušiti dvajset objektov

| objekt št. | stacionaža | št. stavbe | vrsta objekta                            | naslov                | k.o.     | ZKVL | parcels |
|------------|------------|------------|--|-----------------------|----------|------|---------|
| O-0        | 4.0+30     | 476        | Stanovanjska stavba                      | /                     | Podgorje | 173  | 755     |
| O-1        | 9.8+70     | 836        | Stanovanjska stavba                      | Gaberke 219, Šoštanj  | Ravne    | 61   | *83     |
| O-2        | 9.8+70     | 837        | Drug nestanovanjski kmetijski del stavbe | Gaberke 219, Šoštanj  | Ravne    | 61   | *83     |
| O-3        | 9.8+70     | 1012       | Drug nestanovanjski kmetijski del stavbe | Gaberke 219, Šoštanj  | Ravne    | 61   | 528     |
| O-4        | 9.8+70     | /          | /  | /                     | Ravne    |      | 530/1   |
| O-5        | 9.9+10     | 835        | Drug nestanovanjski kmetijski del stavbe | /                     | Ravne    | 329  | 530/5   |
| O-6        | 10.0+40    | 93         | Stanovanjska stavba                      | Plešivec 48A, Šoštanj | Plešivec | 143  | 965/6   |
| O-7        | 10.0+40    | 94         | Drug nestanovanjski kmetijski del stavbe | Plešivec 48A, Šoštanj | Plešivec | 143  | 965/6   |
| O-8        | 10.0+40    | 95         | Drug nestanovanjski                      | /                     | Plešivec | 81   | 965/5   |



|      |         |     |   |                           |          |      |            |
|------|---------|-----|---|---------------------------|----------|------|------------|
|      |         |     | kmetijski del stavbe  |                           |          |      |            |
| O-9  | 10.0+40 | 96  | Del stavbe za spravilo pridelka, predelava lastnih kmetijskih pridelkov | Plešivec 48A, Šoštanj     | Plešivec | 143  | 965/6      |
| O-10 | 10.0+40 | 97  | Del stavbe za spravilo pridelka, predelava lastnih kmetijskih pridelkov | Plešivec 48A, Šoštanj     | Plešivec | 143  | 965/6      |
| O-11 | 11.0+20 | 118 | Stanovanjska stavba   | Plešivec 45, Šoštanj      | Plešivec | 127  | 909/3      |
| O-12 | 11.0+20 | /   | /   | /                         | Plešivec | /    | 909/1      |
| O-13 | 11.5+10 | /   | /   | /                         | Plešivec | /    | 803/1      |
| O-14 | 15.0+60 | 383 | Del stavbe za spravilo pridelka, predelava lastnih kmetijskih pridelkov | /                         | Škale    | 221  | 723/13     |
| O-15 | 15.0+70 | 382 | Stanovanjska stavba   | Škale 102, Velenje        | Škale    | 268  | 723/14     |
| O-17 | 16,4+50 | 429 | Senčnica (uta), mešana klet ... vratarnica, podstrešje...               | /                         | Velenje  | 3483 | 294/1      |
| O-18 | 17.1+00 | 233 | Stavbe za proizvodnjo, delavnica, ... drugi podobni deli stavbe         | Koroška cesta 54, Velenje | Velenje  | 3531 | 721, 722/2 |
| O-19 | 17.1+00 | 235 | Stavbe za proizvodnjo, delavnica, ... drugi podobni deli stavbe         | Koroška cesta 54, Velenje | Velenje  | 3531 | 721        |
| O-20 | 17.9+30 | 719 | Transformator, TP   | /                         | Velenje  | 5    | 795/1      |

#### RUŠITEV/ODKUP OBJEKTOV ZARADI VPLIVOV MED GRADNJO

Zaradi gradnje štiripasovne ceste mora investitor objekte, ki jim v času trajanja gradnje štiripasovne ceste ni mogoče zagotoviti ustreznih ukrepov pred negativnimi vplivi gradnje, odkupiti.

| objekt št | v stacionaži | št. stavbe | vrsta objekta       | naslov                            | k.o.     | parcelsa |
|-----------|--------------|------------|---------------------|-----------------------------------|----------|----------|
| O-24      | 18.0+00      | 1336       | Stanovanjska stavba | Cesta Simona Biatnika 21, Velenje | Velenje  | 1642     |
| O-25      | 18.0+00      | 1337       | Pomožni objekt      | /                                 | Velenje  | 1642     |
| O-26      | 10.2+30      | 459        | Stanovanjska stavba | Plešivec 51                       | Plešivec | 966/3    |
| O-27      | 10,2+50      | 454        | Stanovanjska stavba | Plešivec 51                       | Plešivec | 966/3    |

#### REGULACIJE

Na območju križanj z državno cesto in posameznih deviacij oziroma priključnih cest so izvedene ureditve vodotokov, ki jih glede na njihov padec in karakteristične pretoke lahko delimo na hudournike, potoke in reke.

Ureditve vodotokov je sonaravna. Pri ureditvi vodotokov so upoštevani naravni pogoji (stabilnost brežin) in ohranjanje naravne struge tako, da je dolžina ureditve kratka. Vse ureditve so dimenzionirane in načrtovane tako, da je vozišče državne ceste vsaj pol metra nad koto stoletne vode, vozišče ostalih cest pa vsaj pol metra nad koto dvajsetletne vode.

Prepusti so načrtovani tako, da je nad koto 100 letne vode še vsaj 0,5 m varnostne višine. Ne glede na morebitno manjšo hidravlično obremenitev, pa je minimalna dimenzija prepustov za državno cesto:

- škatlasti min 2,0 / 2,0 m,
- izjemoma okrogli DN 1500 mm oz. DN 1200, če gre za prehod cestnih jarkov preko državne ceste.

Pri hudournikih, kjer je to potrebno, se ureditev gorvodno začenja s prodno pregrado, dolvodno pa se zaključi z disipacijskim objektom. Zaradi velike hitrosti vode in s tem velike erozijske sposobnosti hudournikov je struga 5,0 m oz 3,0 m gorvodno in dolvodno od prepusta utrjena s kamnom v betonu. Na ostalih delih je uporabljena kamnita zložba. Pri ureditvi potokov in rek so predvidene biotehnične utrditve brežin (zatraviitev brežin oziroma lokalna ozelenitev, uporaba lesenih pragov, vrbovih plotov, leseni pilotov, fašin....). Na izpostavljenih delih (3,0 m gorvodno in dolvodno od prepustov) so odseki zavarovani s kamnom položenim v beton, oz na konkavah in drugih izpostavljenih delih s skalami, lesenimi piloti in brunami.

Kjer pod viadukti posebna ureditev ni potrebna, je potrebno vodotok varovati med gradnjo. Po gradnji se vodotok postavi v prvotno stanje.

V spodnji tabeli so navedeni regulirani vodotoki, stacionaže križanj z državno cesto in dolžina njihove ureditve.

**Regulirani vodotoki, stacionaže križanj s državno cesto in dolžina njihove ureditve**

| oznaka | Vodotok                 | Q100              | stacionaža DC - križanje         | opombe, objekti   | L skupno       |
|--------|-------------------------|-------------------|----------------------------------|---|----------------|
|        |                         | m <sup>3</sup> /s | km                               |   | m <sup>1</sup> |
| 7-1    | Homšnica                | 11,0              | 1,8+65,00                        | škatlasti prepust 3-1 (3,50x2,00 m, l=30,5, km 1,8+65,00)   | 30,5           |
| 7-1a   | Homšnica_pritok         |                   | 1,7+18,00                        | ceveni prepust Ø 1000 (l=26 m, km 1,7+18,00)  | 172,0          |
| 7-2    | Homšnica_pritok1        | 3,48              | 2,2+50,00                        | 2 prepusta 2x2 (l=9,5m, km 2,2+56,86 dev 1-1a) (l=35,5 m, km 2,2+50,00)   | 157,0          |
| 7-4a   | Suhadolnica_pritok 1    | 0,7               | 3,1+38,50                        | prepust 2,0x2,0 (l= 49,5 m, km 3,1+38,5)  | 74,0           |
| 7-4b   | Suhadolnica_pritok 2    | 9,6               | 4,0+25,75                        | škatlast prepust 3-04 (3,50x2,00 m, l=30,5, km 4,0+25,75)   | 30,5           |
| 7-5    | Jenina                  | 70,0              | 4,9+74,90                        | Viadukt 6-1: Jenina, Viadukt 6-2: Visočnik  | 176,0          |
| 7-6    | Jenina_pritok           | 2,6               | 5,9+37,80 - 6,0+77,80, 5,6+17,24 | 2 prepusta 2x2m (l=30,0 m, km 6,0+77,8) (l=32,0 m, km 5,90+37,80), Viadukt 6-2: Visočnik Cevni prepust Ø1200 (l=43,5 m) | 373,0          |
| 7-6a   | Jenina_pritok pritoka 1 |                   | 6,0+65,00                        | prepust Ø1200 (l= 15 m, km 6,0+65)  | 30,0           |
| 7-6b   | Jenina_pritok pritoka 2 |                   | 5,9+18,20                        | prepust Ø1200 (l= 41,5 m, km 5,9+18,20)   | 76,0           |
| 7-7    | Burčnica                | 4.5-17.7          | 7,2+90,00 -                      | viadukt Danijel 6-04  | 415,0          |

|       |                  |       |   |   |       |
|-------|------------------|-------|---|---|-------|
|       |                  |       | 7,7+40,00,  |   |       |
| 7-7c  | Burčnica_pritok3 | 2,04  | 7,1+34,00   | Viadukt 6-4: Daniel   | 29,0  |
| 7-8a  | Velunja_pritok1  | 2,7   | 8,8+26,13;<br>8,8+42,00                               | prepust 2,0x2,0m<br>(l=90+26,50+67m=183,50)   | 290,5 |
| 7-9a  | Velunja_pritok3  | 1,13  | 10,6+07,87  | prepust 2,0x2,0m (l=28,0 m; km<br>10,6+07,87)   | 47,0  |
| 7-9b  | Velunja_pritok4  | 0,18  | 10,0+55,00  | prepust 2,0x2,0 (l=13,5 m; km<br>10,0+55,00)  | 36,0  |
| 7-11a | Ljubela_pritok   | 0,34  | 12,9+40,50  | prepust $\Phi$ 1500 (l=44,0m; km<br>12,9+40,50)   | 53,0  |
| 7-12  | Lepena           | 20,0  | 15,1+99,30  | Viadukt Odraž   | 119,0 |
| 7-13a | Lepena_pritok1   | 2,6   | 15,8+3,65   | prepust 2,0x2,0 m (l=75 m;<br>15,8+3,65)<br>prepust 2,0 x2,0 m ( l=15<br>m;15,8+8,9)  | 139,0 |
| 7-13b | Lepena_pritok2   | 4,1   | N1:1,0+22,3<br>N1:1,7+3,25<br>16,1+27,3<br>16,1+24,54 | 3 cevni prepusti $\Phi$ 1000<br>(l=21,5m; vzdrževalna cesta)<br>(l= 28,3 m; priključek na N1)<br>(l= 45,9 m; N1: 1.0+22.3)<br>3 škatlasti prepusti<br>2,0 x 1,8 m ( 25m; N1:1,7+3,25)<br>2,0 x 1,8 m ( 65,8m; 16,1+27,3)<br>2,0 x 1,8 m ( 20,8; 16,1+24,54) | 733,5 |
| 7-13c | Lepena_pritok3   | 4,1   | N1:1.6+39,50  | cevni prepusti $\Phi$ 1000<br>(l=19 m; N1:1.6+39,50)  | 65,7  |
| 7-14  | Paka             | 133,0 | 18,3+35,70  | most 5-04 (km: 18.3+35,70)  | 334,0 |
| 7-15  | Paka             | 133,0 | dev 31;<br>0.0+98,98<br>dev 31;<br>0.0+63,92          | most 5-06 (dev 31; 0.0+98,98)<br>most 5-07 (dev 31; 0.0+63,92)  | 120,0 |

\*\* pogojno v okviru sklopa 1 (v kolikor se bo sklop 1 izvajal pred sklopom 2, se bo hkrati s sklopom 1 izvajala tudi regulacija Pake).

Skupna dolžina vseh sedemnajstih ureditev je 3046,0 m.

## ZADRŽEVALNI BAZENI

### Državna cesta

Predvideno je odvodnjavanje v zaprtem sistemu z zadrževanjem in čiščenjem vode pred izpustom v okolje. Takšna rešitev je vzdolž večjega dela trase pogojena na osnovi prometne obremenitve ter vrste vodonosnika (nad 12000 EOV/dan ter medzrnski in razpokliniski vodonosniki). Za preostali del trase, kjer cesta poteka po vodonosniku s koeficientom prepustnosti pod 1.10-6, za kar Uredba o emisiji snovi pri odvajanju padavinske odpadne vode z javnih cest (Uradni list RS, št. 47/05, v nadaljevanju: Uredba) dovoljuje razpršeno odvodnjo, pa je predviden način odvodnje izbran iz tehničnih in ekonomskih razlogov.

Odvodnjavanje se predvidi na način, da se voda iz cestišča zbira ob nižje ležečem robniku in se odvaja v cestne požiralnike - peskolove. Zveze požiralnikov se v čim večji meri priključujejo neposredno na kanalizacijske jaške. Zbrana voda se nadalje odvodnjava po meteornih kanalih, ki so situirani tako, da jaški v čim manjši meri tangirajo vozišče ter so lahko dostopni. V zadrževalnih bazenih se voda, ki je onesnažena s cestnimi odplakami zadrži, in kontrolirano izpušča v odvodnik preko koalescenčnega lovilca olj.

#### Navezovalna cesta N 1

Celotna trasa ceste poteka po terenu s koeficientom prepustnosti pod 1.10-6 m/s, za kar Uredba dovoljuje razpršeno odvodnjo. Neugodno je to, da cesta na večjem delu trase poteka v vkopu in zato ni možno prelivati vode na okoliški teren. Zato je potrebno ob glavni ceste predvideti jarke ali kanalete, v katerih se voda zbira in koncentrirano odteka na mesto, kjer se cesta dvigne nad okoliški teren.

Odvodnjavanje se predvidi na način, da zahodno od predora Konovo voda iz cestišča odteka preko bankine po nasipu v obcestni jarek ali koritnico. Koritnica je predvidena tam, kjer cesta poteka v vkopu, jarek pa v območju nasipa. Jarek je zaradi terena z nizko prepustnostjo tako rekoč vodotesen. Pred iztokom iz jarka v odvodnik pa se predvidi usedalnik in koalescenčni lovilce olj, ki prevaja čistilni nalič. Večje količine vode pa se prelivajo preko menih s potopno steno. Trase vzhodno od predora Konovo ni mogoče odvajati iz cestišča niti disperzno niti v jarku, tako je potrebno pred izpustom v odvodnik vodo zadržati v zadrževalnem bazenu. Zaradi stiske s prostorom je predviden betonski zadrževalnik.

Zadrževalni bazeni so predvideni v zemeljski izvedbi, če je to iz tehničnega vidika mogoče (bližina lokalnih cest, raven teren ob ali pod cesto), sicer pa so predvideni betonski zadrževalni bazeni. Na celotni trasi je predvidenih 14 zemeljskih zadrževalnih bazenov (12 z in 1 brez lovilca olj) ter 10 betonskih zadrževalnih bazenov z lovilec olj.

#### Lokacije bazenov

| BAZEN    | OKVIRNA LOKACIJA BAZENA | ODSEK, KI GRAVITIRA PROTI BAZENU |
|----------|-------------------------|----------------------------------|
| ZZB-LO-1 | km 1.850 – km 1.950     | km 2.400 – km 1.875              |
| ZZB-LO-2 | km 2.350 – km 2.450     | km 2.800 – km 2.400              |
| ZZB-LO-3 | km 3.700 – km 3.800     | km 2.800 – km 4.015              |
| ZZB-LO-4 | km 4.000 – km 4.100     | km 4.520 – km 4.015              |
| ZZB-LO-5 | km 4.500 – km 4.600     | km 5.250 – km 4.520              |
| ZZB-LO-6 | km 5.100 – km 5.200     | km 5.750 – km 5.250              |
| BZB-LO-1 | km 5.700 – km 5.750     | km 7.050 – km 5.750              |
| BZB-LO-2 | km 7.000 – km 7.050     | km 7.500 – km 7.050              |
| BZB-LO-3 | km 7.400 – km 7.500     | km 7.750 – km 7.431              |
| ZZB-LO-7 | km 9.350 – km 9.450     | km 8.720 – km 9.350              |
| ZZB-LO-8 | km 9.900 – km 9.950     | km 9.350 – km 9.786              |
| ZZB-LO-9 | km 10.100 – km 10.200   | km 9.786 – km 10.187             |
| BZB-LO-4 | km 11.000 – km 11.050   | km 10.187 – km 11.168            |
| BZB-LO-5 | km 11.200 – km 11.250   | km 11.500 – km 11.168            |
| BZB-LO-6 | km 11.700 – km 11.800   | km 11.500 – km 11.764            |
| BZB-LO-7 | km 12.250 – km 13.000   | km 11.764 – km 12.296            |
| BZB-LO-8 | km 13.250 – km 13.300   | km 12.296 – km 13.290            |

|           |                          |   |
|-----------|--------------------------|---|
| ZZB-LO-10 | km 13.500 – km 13.550    | km 13.300 – km 14.400                             |
| ZZB-LO-11 | km 15.000 – km 15.100    | km 14.400 – km 14.965                             |
| ZZB-LO-12 | km 16.050 – km 16.150    | km 14.965 – km 16.229<br>km 1.650 – km 1.829 (N1) |
| ZZB-13    | km 16.700 – km 16.800    |   |
| BZB-LO-9  | km 18.300 – km 18.350    | km 16.229 – km 18.382+120 m                       |
| BZB-LO-N1 | km 0.000 – km 0.050 (N1) | km 0.000 – km 0.271 (N1)                          |

#### OPOMBE:

-Odsek ceste od začetka predmetne trase v km 1.150 do stacionaže v km 1.875 se odvodnjava v kanalizacijo, ki je obravnavana v sosednjem odseku (odsek 3) in je usklajena s projektantom sosednjega odseka (Lineal).

-V ZZB-LO-12 se odvodnjava tudi odsek navezovalne ceste N1.

-Bazen BZB-LO-N1 je predviden ob navezovalni cesti N1.

#### USEDALNIKI S KOALESCENČNIM LOVILCEM OLJ

V nadaljevanju je prikazana lokacija (stacionaža navezovalne ceste) usedalnikov s koalescenčnim lovilcem olj.

##### Koalescenčni lovilci olj

| KLO     | OKVIRNA LOKACIJA KLO-JA | odsek, ki gravitira proti bazenu |
|---------|-------------------------|----------------------------------|
| KLO - 1 | km 0.950 – km 1.000     | km 0.709 – km 1.000              |
| KLO - 2 | km 1.600 – km 1.650     | km 1.000 – km 1.650              |

#### BAZENI PRALNIH VOD

Bazeni pralnih vod so predvideni za zbiranje močno onesnaženih vod, ki pritečejo iz pokritega vkopa oziroma predora ob pranju cestišča in obloge predora z vodnim curkom. Vodo, ki se zbere v bazenih, se nato odpelje na čistilno napravo (čistilno napravo Velenje ali čistilno napravo Slovenj Gradec), kjer se ustrezno obdeli. Lokacija (stacionaža državne ceste) posameznih bazenov je razvidna iz spodnje razpredelnice

##### Bazeni pralnih vod

| BAZEN  | OKVIRNA LOKACIJA BAZENA |
|--------|-------------------------|
| BPV-1  | km 5.950 – km 6.050     |
| BPV -2 | km 6.000 – km 6.100     |
| BPV -3 | km 9.000 – km 9.100     |
| BPV -4 | km 17.950 – km 18.000   |

#### ČRPALIŠČE ZA PADAVINSKE VODE

Črpališče je predvideno za prečrpavanje padavinskih vod, ki se zbirajo v kesonski konstrukciji. Ta je predvidena na odseku državne ceste od stacionaže km ca. 16.800 do km ca. 18.200. Večji del kesona sestavlja pokriti vkop s krovno ploščo (km 16.800 do km 17.950), preostali del pa je odprt (z izjemo pokritega vkopa železniške proge dolžine 36,0 m). V keson se odvodnjava cestišče severno od pokritega vkopa (km 16.124 do km 16.800) in cestišče južno od pokritega vkopa (km 18.250 do km 17.950). Pred vtokom meteorne kanalizacije v pokriti vkop se na

severni strani pokritega vkopa predvidi zemeljski zadrževalni bazen ZZB-13, ki zadržuje konične pretoke. Izток iz bazena je navzgor omejen z dušilko.

Lokacija črpališča je predvidena v stacionaži km 17.950 – km 18.000. Predvideno je kot armirano betonska konstrukcija, ki je sestavni del kesonske konstrukcije. Spodnji del konstrukcije se deli na armaturno in vodno celico. Armaturna celica je suha, v njej so nameščene črpalke. V vodni celici je akumulacija za padavinsko vodo. Zgornji del konstrukcije služi za dostop do armaturne celice in za vgradnjo elektro opreme. Nad konstrukcijo črpališča je predviden delovni plato, na katerem se lahko ustavi vzdrževalno vozilo.

#### GLOBINSKA KANALIZACIJA

Na celotnem odseku državne ceste je predvidena odvodnja z vodotesno kanalizacijo. Kanalizacija poteka večinoma med betonsko varnostno ograjo in prehitevalnim pasom. V območju denivelacije pa je potek kanalizacije odvisen od primera do primera. Če je višja polovica cestišča nagnjena proti nižji, se voda iz obeh delov zbira v enem meteornem kanalu. Če je višja polovica cestišča nagnjena stran od nižje, pa se predvidi za vsako polovico cestišča ločen meteorni kanal.

Ob navezovalni cesti je predvidena meteorna kanalizacija na začetku trase in odvaja zaledne vode iz zahodne strani krožišča do Pake. Predvidenih je tudi več prepustov, ki medsebojno povezujejo kanale ali povezujejo usedalnike z jarki in podobno.

#### Območje vpliva nameravanega posega

Območje posega, na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi, je določeno v Poročilu o vplivih na okolje za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, št. PVO 172/13, 21. marec 2014, dopolnitev 31. julij 2014, dopolnitev december 2014, Geateh d.o.o., Opekarska cesta 11, 1000 Ljubljana in zajema zemljišča, ki so določena v prilogi 2 tega okoljevarstvenega soglasja.

#### I. Odločitev

Na podlagi pregleda celotne dokumentacije upravne zadeve je naslovni organ ugotovil, da je nameravani poseg sprejemljiv za okolje, v kolikor se bodo pri njegovi izvedbi upoštevali in izvedli vsi projektni in okoljevarstveni pogoji, navedeni v izreku tega okoljevarstvenega soglasja, ter dosledno izvedli tudi vsi omilitveni ukrepi, ki jih je predvidel izdelovalec poročila o vplivih na okolje.

#### II. Pogoji

Na podlagi proučitve vseh dokumentov, ki jih je nosilec nameravanega posega predložil k vlogi za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je bilo ugotovljeno, da je zahtevi za izdajo okoljevarstvenega soglasja možno ugoditi, pri čemer pa je bilo treba skladno s tretjim odstavkom 61. člena ZVO-1 določiti še pogoje, ki jih mora nosilec nameravanega posega upoštevati, da bi preprečil, zmanjšal ali odstranil škodljive vplive na okolje.

#### 1./ VARSTVO PODZEMNIH VODA, POVRŠINSKIH VODA IN TAL

##### Obstoječe stanje

Trasa državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug poteka večji del po vodonosniku z medzrnsko – razpoklinsko poroznostjo, za katere so značilne prepustnosti večje od 10-5 m/s. Na odseku trase državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug na lokaciji viaduktov Velunja 2 in Velunja 3 poteka trasa po slabo prepustnem vodonosniku. Za večino dobro prepustnih vodonosnikov, preko katerih poteka trasa je značilno, da je njihov vodni režim močno odvisen od napajanja iz padavin in napajanja iz nezablatenih vodotokov, ki jih prečkajo. Območje, po katerem poteka trasa državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug, je opredeljeno kot vodni telesi podzemne vode VTPodV\_1009 – Spodnji del Savinje do Sotle in VTPodV\_3013 – Vzhodne Alpe. Vodni telesi podzemne vode sta v dobrem kemijskem stanju. Trasa državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug ne poteka po vodovarstvenih območjih.

Trasa državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug poteka po hidrografskih območjih vodotokov 1. reda Pake in Mislinje in hidrografskih območjih vodotokov Homšnice s pritoki, Suhadolnice s pritoki, Jenine s pritoki, Burčnice s pritoki, Velunje s pritoki, pritokom Ljubele, Lepene. V obstoječem stanju sta Mislinja in Paka v dobrem kemijskem stanju, praviloma delno do tehnično urejeni, z izjemami delno do sonaravno urejeni vodotoki. V obstoječem stanju so razmere s kisikom primerne. Glede na to, da je hidrološko stanje odvisno od količine padavin, je poslabšanje razmer s kisikom v času povišanih zračnih temperatur, pričakovano.

Trasa državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug poteka na celotnem delu po hribovitem območju, z izjemo posameznih odsekov, kot sta območji Šmartnega pri Slovenj Gradcu in Podgorja ter v zaključnem delu, na območju med Škalami in Velenjem. Na delu trase med Slovenj Gradcem in Mislinjo prevladujejo distrična tla, na območju Velenja in severno do Graške gore so prevladujoče prisotna rjava pokarbonatna tla z vmesnimi območji kombinacij redzine in distričnih rjavih tal ter redzine in rjavih pokarbonatnih tal. Ravninski del območij so praviloma njivske površine z večjimi območji vegetacije, hribovita območja so prekrita s prevladujočimi iglastimi gozdovi na odseku trase med Slovenj Gradcem in Mislinjo ter mešanim in listnatim gozdom v nadaljevanju trase, med Mislinjo in Velenjem. Na preiskovanem območju prevladujejo meljasto do ilovnata peščena tla. Preiskovana tla niso obremenjena s kadmijem in svincem. V preiskovanih tleh tudi ni ugotovljena prisotnost ogljikovodikov (mineralnih olj) ter halogeniranih organskih spojin.

#### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Posege v tla (na primer med odstranjevanjem krovnih in posebno še nosilnih plasti tal, med zemeljskimi deli pri gradnji temeljev, predorov, viaduktov, podpornih in opornih zidov, zadrževalnikov, jaškov in drenaž) je treba izvajati na območjih, ki so opredeljena pred začetkom del in tako, da bodo prizadete minimalne površine tal (pogoj v točki II/1/1.1, alineja 1). Med izvajanjem zemeljskih in gradbenih del se bo povečala emisija prašnih delcev z odkritih delov gradbišča in gradbenih površin gradbišča.

Dodatne obremenitve tal in posledično podzemne vode na vplivnem območju transportnih poti so lahko posledica emisij pogonskih goriv težkih tovornjakov in tovornjakov s prikolicami. Tovorni promet lahko vpliva na obremenitve tal in posledično podzemne vode predvsem s padavinskimi vodami, ki z dodatnih oz. rekonstruiranih transportnih poti z razpršeno odvodnjo pronicajo v tla. Padavinske odpadne vode lahko vsebujejo produkte zgorevanja in ostanke dizelskega goriva, ostanke mazalnih in motornih olj ter obrabne delce pnevmatik in prometnih površin.

Neposredne vplive na razmere v tleh in stanja v podzemni vodi se lahko pričakuje v primeru neustreznega urejenega zbiranja in odvajanja padavinskih odpadnih vod z odprtih površin gradbišča in površin, na katerih bodo potekale aktivnosti, povezane z izvajanjem gradbenih del, na primer na transportnih in drugih manipulativnih površinah.

Za obvladovanje obremenitev odpadnih tehnoloških voda se bodo uporabljali usedalniki z oljnimi lovilniki. V kolikor usedalniki niso vzdrževani, čiščenje odpadnih voda ni učinkovito.

Onesnaženje tal s hidroizolacijskimi materiali in drugimi gradbenimi materiali (na primer beton) v fazi utrjevanja temeljnih tal, gradnje sistema odpadnih vod ali zaradi izluževanja ostankov teh materialov iz nepravilno odložene ali shranjene embalaže. Tudi za te vrste materiale velja enaka ugotovitev kot za sestavine betona.

Na osnovi ocene prepustnosti vodonosnikov, stanja podzemne vode, uporabe in lokacije vodnih virov na vplivnem območju trase za oskrbo s pitno vodo, so vplivi gradnje državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug na podzemne vode, brez omilitvenih ukrepov, ocenjeni kot majhni, z omilitvenimi ukrepi pa kot zanemarljivi.

Za omilitve vplivov med gradnjo je treba zagotoviti uporabo obstoječih prometnic za dovozne poti, omejevanje dovoznih poti ter načrtovanje in reguliranje odvajanja odpadnih voda in odvzema voda. Odprte gradbene površine se po končanih delih sanirajo. Upoštevanje okoljevarstvenih pogojev izreka okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/1/1.1) vplivi gradnje državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug ne bodo presegali ocene »zanemarljivi vplivi«.

Program spremljanja je predviden za celotno območje trase, transportnih in tehnoloških površin in tudi lokacij, na katerih se bo izvajal vnos izkopanega materiala.

Med gradnjo je pričakovati vplive na vseh odsekih vodotokov, na katerih se izvajajo regulacije vodnih tokov in se zato pričakovane spremembe – poslabšanje morfološkega stanja vodotokov, to so Homšnica s pritoki, Suhadolnica s pritoki, Jenina s pritoki, Burčnica s pritoki, Velunja s pritoki, pritok Ljubele, Lepena s pritoki. Prav tako so pričakovani vplivi na odsekih vodotokov, na katerih je predvidena gradnja viaduktov in mostov s krajnimi podporami na priobalnem pasu vodotoka. To so Jenina, Burčnica in Velunja. Vplivi izvajanja zemeljskih in gradbenih del na morfološko stanje ter ekološko in kemijsko stanje Homšnice, Suhadolnice, Jenine, Burčnice in Lepene s pritoki ter na pritoke reke Pake, bodo neodvisno od hidrološkega stanja vodotokov, upoštevajoč omilitvene ukrepe, zelo veliki (ocena 3). Vplivi izvajanja zemeljskih in gradbenih del na morfološko stanje ter ekološko in kemijsko stanje Pake, bodo neodvisno od hidrološkega stanja Pake, upoštevajoč pogoje izreka okoljevarstvenega soglasja (pogoji II/1/1.1), majhni.

Program spremljanja (monitoring površinskih voda) je zaradi posegov v času gradnje predviden na Homšnici, Suhadolnici, Burčnici, Jenini in Velunji v času pred začetkom gradnje, med gradnjo in po zaključeni gradnji s poudarkom na spremljanju v času neposrednih posegov v strugah, brežinah in priobalnem pasu potokov.

Vplivi na obremenitve tal med gradnjo so pričakovani predvsem na območju gradnje pokritih vkopov in predorov ter gradnje zadrževalnikov, podpornih in opornih zidov ter z omejenim časovnim trajanjem. V času obratovanja se vplivi obratovanja državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug na stanje dodatnih obremenitev tal pričakujejo na kmetijskih pridelovalnih površinah na območju Homca, Zgornje vasi in v zaključnem delu na območju Tičnice – ta



območja so zato ocenjena za potencialno vplivna območja. V času gradnje je program spremljanja predviden za celotno območje trase, transportnih in tehnoloških površin in tudi lokacij, na katerih se bo izvajal vnos izkopanega materiala.

#### Pričakovani vplivi v času obratovanja

V času obratovanja državna cesta Slovenj Gradec jug – Velenje jug ne bo vplivala na podzemne vode in na razmere v površinskih vodotokih oz. so vplivi, upoštevajoč pogoj izreka okoljevarstvenega soglasja (pogoji II/1/1.2), ocenjeni kot majhni. Izjema je Paka, kjer se ne pričakuje vplivov obratovanja državne ceste Slovenj Gradec jug – Velenje jug. V skladu s pogojem izreka (pogoji II/1/1.2) je treba z vidika poplavne in erozijske varnosti dosledno upoštevati vse pogoje in ugotovitve, ki izhajajo iz naslednjih dokumentov (hidrološko – hidravlične študije): Hidravlična preverba ureditev in karte poplavne nevarnosti za načrtovano stanje 3. razvojna os – sever: Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec, INŽENIRING ZA VODE, d.o.o. Pot za Brdom 102, 1000 Ljubljana, Številka projekta: 898/NS-FR/10, Ljubljana (november 2010), Hidrološko hidravlična analiza za obstoječe stanje 3. razvojna os – sever: Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec, INŽENIRING ZA VODE, d.o.o. Pot za Brdom 102, 1000 Ljubljana, Številka projekta: 898/OS-FR/10, Ljubljana (julij 2010), Karte poplavne nevarnosti karte razredov poplavne nevarnosti za obstoječe stanje INŽENIRING ZA VODE, d.o.o. Pot za Brdom 102, 1000 Ljubljana, Številka projekta: 898/KPN-FR/10, Ljubljana (avgust 2010) in Hidravlična preverba ureditev in karte poplavne nevarnosti za obstoječe in načrtovano stanje 3. razvojna os – sever: Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec, IZVO-R, projektiranje in inženiring d.o.o. Pot za Brdom 102, 1000 Ljubljana, Številka projekta: 898/PAKA-FR/10, Ljubljana (december 2012).

## **2./ VARSTVO ZRAKA**

### Obstoječe stanje

Trasa načrtovanega cestnega omrežja poteka po območju občin Slovenj Gradec, Velenje in Šoštanj, ki spadajo po Odredbi o določitvi območja in razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 50/11, v nadaljevanju: Odredba) v območje SI2 (Alpsko in Panonsko območje). Ocena ravni onesnaženosti zunanjega zraka za obravnavano območje glede na mejne ali ciljne vrednosti oziroma na spodnji in zgornji ocenjevalni prag je pokazala, da je kakovost zunanjega zraka na obravnavanem območju nepomembna glede koncentracij žveplovega dioksida, dušikovega dioksida, skupnih dušikovih oksidov, niklja, ogljikovega monoksida, benzena in policikličnih aromatskih ogljikovodikov (benzo(a)piren b(a)p), ki ne presegajo mejnih ali ciljnih vrednosti oziroma celo ne dosežajo njihovega spodnjega ocenjevalnega praga. Arzen, kadmij in delci PM<sub>10</sub> presegajo zgornji ocenjevalni prag, enako koncentracije ozona, ki presegajo tudi mejno vrednost, tako da za območje SI2 Odredba določa II. stopnjo onesnaženosti zraka. Viri delcev in težkih kovin so predvsem promet, kurišča, industrija, najbolj v urbanih območjih. Na onesnaženost zraka na širšem območju nameravanega posega vplivajo tako točkovni, linijski kot razpršeni viri onesnaženja. Med največje točkovne vire sodijo emisije iz malih kurišč v času kurilne sezone, industrijskih kotlovnice in industrijskih oz. proizvodnih obratov. Med največje linijske vire sodi cestni promet, v manjši meri sta prisotna še železniški in letalski promet.

### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

V času gradnje se pričakuje lokalne emisije onesnaževal v zrak neposredno z izpušnimi plini iz gradbene mehanizacije (kamioni, bagri, buldožerji, nakladači ipd.) in delovnih naprav (valjarji, agregati in kompresorji) na lokaciji nameravanega posega oz. gradbišča, z izpušnimi plini iz

transportnih vozil ter s prašenjem z gradbišča in transportnih vozil. Lokalno onesnaževanje zraka s prašnimi delci in plinastimi onesnaževali se bo pojavljalo tudi v času izvajanja raznih delovnih operacij na gradbišču (na primer varjenje, brušenje, vrtanje in podobno). Vpliv bo neposreden, začasen, saj bo izvajanje gradnje časovno omejeno, in kumulativen, ker so na območju nameravanega posega obstoječi viri onesnaževanja zraka. Velik vpliv bo imelo tudi prašenje izpod tovornih vozil zaradi vožnje po gradbišču (trasi). Ker je emisija onesnaževal v zrak odvisna od omilitvenih ukrepov, je treba dosledno upoštevati pogoje navedene v točki II/2/2.1 izreka okoljevarstvenega soglasja (alineja 1, 2 in 3).

Pomemben vir prašenja je delo na gradbišču (trasi), ki lahko povzroča čezmerno zaprašenost v najneugodnejših pogojih širjenja tudi do 60 m od roba gradbišča. Z upoštevanjem omilitvenega ukrepa, to je ograje na robu gradbišča višine vsaj 3 m in dolžine vsaj 200 m, kot tudi drugih omilitvenih ukrepov, opisanih pri vplivih transporta po gradbišču (trasi), se ta oddaljenost skrajša na 20 m, kjer pa je ne glede na čas gradnje še vedno sedem stanovanjskih objektov, ki so enaki kot pri prometu po območju gradbišča. Na vseh delih gradbišča, kjer bodo stanovanjski objekti oddaljeni od njega manj kot 40 m, je treba urediti gradbiščno ograjo, ki bo pripomogla k znižanju vpliva prašenja in znižala koncentracije delcev PM<sub>10</sub> pod mejne vrednosti (pogoji II/2/2.1, alineja 4 in 5). Obvezno je periodično obdelovanje podlage na gradbišču kot na primer: vlaženje površine, namenjene za prevoze, in/ali aplikacija vezivnih sredstev - na primer kalcijev magnezijev acetat-CMA, izboljšanje podlage (tlakovanje ali sprememba vozne podlage, na primer posipavanje s peščenim granulatom fi 8-32 mm, mestoma tudi večji) (pogoji II/2/2.1, alineja 6). Objekt Škale 84b leži na meji pododsekov 3.1 in 3.2, oddaljen je od trase (gradbišča) 29 m in od rekonstruirane regionalne ceste okoli 25 m. Na tem mestu bo prišlo do izkopa za podvoz regionalne ceste 3-10 (traja šest mesecev), v neposredni bližini so tudi večja območja izkopa brežine in manjših nasipov. Ob objektu Škale 84b je napadno mesto 5 (priključek), kjer se bodo prevozi iz trase vključevali na regionalno cesto, po kateri bo potekal transport zaradi gradnje obeh pododsekov, kot tudi pododsekov 4.2, 1.1 in 2.1. Gradnja pododsekov 3.1 in 3.2 bo trajala 21 oz. 19 mesecev, prevozi pa bodo potekali skupaj 29 mesecev. Zaradi dolgega časa gradnje, bližine izvoza iz gradbišča na regionalno cesto, kar onemogoča tudi postavitve učinkovite in neprekinjene ograje ob gradbišču, transporta po regionalni cesti zaradi gradnje drugih odsekov (kumulativen vpliv) in bližine objekta, se pričakuje čezmerna obremenitev z delci. S prestavitvijo napadnega mesta 5 in postavitvijo protiprašne ograje bi s tem lahko ustrezno zaščitili objekt Škale 84b (pogoji v točki II/2/2.1, alineja 7).

Objekt Partizanska cesta 52 je na zahodnem delu posloven (gostišče), na vzhodnem pa predvidoma stanovanjski. Najbližja točka na objektu (Z del) je oddaljena 13 m od gradbišča (krožišča), najbližja točka stanovanjskega dela tega objekta pa 24 m. Za stanovanjska objekta Pokopališka cesta 1 je najmanjša oddaljenost 30 m, Pokopališka cesta 2 pa 46 m. Iz dokumentacije ni natančno razvidno, kje bo vhod (cestni priključek) na gradbišče, ali na Partizanski cesti, na robu krožišča ali na njegovi sredini. Iz tega razloga ni možno oceniti, ali bo objekt Partizanska cesta 52 čezmerno obremenjen s prahom zaradi vožnje iz javnega cestnega omrežja na gradbišče. Zato je nujen omilitveni ukrep, da mora biti priključek iz gradbišča na javno prometno omrežje (Partizanska cesta) oddaljen vsaj 40 m od objekta Partizanska cesta 52, prav tako se ne sme približati objektoma Pokopališka cesta 1 in 2 na manj kot 40 m (pogoji II/2/2.1, alineja 8).

Da se prepreči oz. zmanjša prašenje iz gradbišča je obvezna postavitve zaščitnih ograj okoli celotnega gradbišča, višine vsaj 3 m, ki služi kot protiprašna ograja, in sicer na mestih, kjer so

stanovanjski objekti v oddaljenosti do 40 m. Ograja mora zakrivati vsaj 100 m trase na vsako stran od objekta, kar pomeni, da mora biti njena dolžina vsaj 200 m. Ograja med gradbiščem (križišče K25) in objektom Partizanska cesta 52 mora zakrivati vsaj celotni južni del krožišča, vzhodni del trase proti severu in se nadaljevati ob (devirani) Partizanski cesti proti vzhodu do uvoza do tega objekta. Ograje morajo stati v času izvajanja najintenzivnejših del, lahko so tudi pomične, kasneje se lahko odstranijo. V kolikor bo na določenih delih postavljena protihrupna zaščita, lahko ta služi tudi kot protiprašna zaščita, vendar mora biti postavljena že v zgodnji fazi gradnje (pogoji II/2/2.1, alineja 9).

Upoštevati je treba tudi vse ukrepe iz Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11), še posebno pozornost pa posvetiti izdelavi elaborata preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev, ki ga ta uredba zahteva. V času gradnje je potrebno spremljati stanje kakovosti zraka z delci  $PM_{10}$  zaradi nadzora nad učinkovitostjo izvajanja omilitvenih ukrepov za omejevanje prašenja na gradbišču in poteh.

### 3./ VARSTVO PRED HRUPOM

#### Obstoječe stanje

Meritve hrupa obstoječega stanja so pokazale, da vrednosti kazalcev hrupa na nobenem merilnem mestu niso presegale mejnih in kritičnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju. Vrednosti kazalcev hrupa na območju ob predvideni trasi so povečini v mejah zakonsko predpisanih vrednosti za III. stopnjo varstva pred hrupom. Preseganja mejnih vrednosti pri stavbah z varovanimi prostori se lahko pojavljajo le v bližini obstoječih prometnejših infrastrukturnih objektov, ki pa jih je na trasi razmeroma malo, in v bližini industrijskih in podobnih objektov.

#### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Hrup med gradnjo bo nastajal zaradi gradnje na sami trasi (gradbišča) in gradbiščnih transportov. Gradnja vključno z gradbiščnimi transporti bo potekala 12 ur na dan, v dnevnem času med 6. in 18. uro (pogoji II/3/3.1, alineja 2).

Hrup zaradi gradbišča je bil določen z modelnim izračunom po metodi SIST ISO 9613-2 – ocena začasnega daljinskega vpliva. Povprečno število gradbenih strojev (ki vključujejo kamione) na gradbišču bo 60. Območje gradnje, upoštevajoč glavno traso in navezovalno cesto N1, bo dolgo okoli 19 km. Obratovanje bo omejeno na 12 ur v dnevnem času, med 6.00 in 18.00 uro. Upoštevana je bila povprečna raven zvočne moči  $L_w = 100$  dBA za posamezen stroj. Gradbišče je bilo modelirano kot linijski vir hrupa po osi predvidene glavne trase in navezovalne ceste, pri čemer je bil vir hrupa na višini 2 m od tal. Ob upoštevanju enakomerne razporeditve strojev po vsej dolžini gradbišča bo raven zvočne moči na dolžinski meter gradbišča znašala 75 dBA, tj.  $L_w' = 75$  dBA, v trajanju 720 minut na dan v dnevnem času. Rezultat modela je mejna izofona za gradbišče kot vir hrupa, na višini 4 m od tal, za kazalec dnevnega hrupa za III. stopnjo varstva pred hrupom (58 dBA). Mejna izofona 58 dBA za dnevni čas bo na oddaljenosti 16 m od vira hrupa. Znotraj tega pasu ni stavb z varovanimi prostori, prav tako ne nobene druge relevantne imisijske točke. Preseganja mejnih vrednosti kazalcev hrupa zaradi gradbišča ob upoštevanju pogojev točke II/3/3.1 izreka okoljevarstvenega soglasja se ne pričakuje.

Hrup zaradi gradbiščnih transportov je bil določen z modelnim izračunom po metodi XPS 31-133. V program za računanje hrupa so bile vnesene transportne poti z ustreznimi prometnimi obremenitvami po elaboratu ukrepov v času gradnje; upoštevan je bil gradbiščni promet v dnevnem času, hitrost 50 km/h, stalen prometni tok, navaden asfalt, brez naklonov. Vnesene so bile tudi ceste z obstoječimi obremenitvami, in sicer tiste, ki se pokrivajo s transportnimi potmi.

Razlike v emisijah med obstoječim prometom in gradbiščnim transportom po obstoječih cestah so pokazale, da se lahko takoj izloči velika večina obstoječih cest, saj bodo emisije gradbiščnega prometa za več kot 10 dBA nižje od emisije obstoječega prometa (tj. zaradi razmeroma visokega obstoječega prometa in razmeroma majhnega števila tovornjakov zaradi gradnje), z naslednjimi izjemami: R3-696/6904 Slovenj Gradec – Mislinjska Dobrava od Podgorja do ceste G1-4, R3-696/7919 Plešivec – Graška Gora – Šmiklavž in Cesta Simona Blatnika v Velenju od trase predvidene ceste do rudnika. Pri stanovanjskih stavbah ob teh obstoječih cestnih odsekih se bo hrup zaradi dodatnega gradbiščnega transporta sicer povečal (kumulativen in začasen daljinski vpliv), vendar cesta pri nobeni od njih ne bo povzročila čezmerne obremenitve, tj. ne bo presegala  $L_{dan} = 65$  dBA. Enako velja za gradbiščni transport po trasi. Čezmerne obremenitve zaradi gradbiščnih transportov se ne pričakuje.

#### Pričakovani vplivi v času obratovanja

V času obratovanja bo cesta oz. promet po njej povzročala hrup – trajen neposreden vpliv. Izdelana je bila študija hrupa v času obratovanja, tj. elaborat Napoved hrupa in izdelava predloga protihrupne zaščite leta 2035, ki je sestavni del idejnega projekta. Študija za obravnavani odsek ter predlog protihrupnih ukrepov pred hrupom prometa v letu 2035 je izdelana na osnovi napovedanih prometnih podatkov z upoštevanjem vgraditve »tihega asfalta« - DBM  $\Delta$  = do - 3 dBA na poteku državne ceste in navezovalne ceste N1 (pogoji v točki II/3/3.2, alineja 1).

Napovedan promet bo razmeroma nizek. Povprečni letni dnevni promet (PLDP) na državni cesti bo 11212 med priključkoma Slovenj Gradec jug in Podgorje, 10876 med priključkoma Podgorje in Gaberke, 13989 med priključkoma Gaberke in Škale ter 12998 od priključka Škale proti Velenju; PLDP na navezovalni cesti N1 bo 15548. Predvidena cesta bo brez omilitvenih ukrepov povzročala čezmerno obremenitev okolja s hrupom na več območjih, za vse predpisane kazalce (kazalec dnevnega hrupa, kazalec večernega hrupa, kazalec nočnega hrupa, kazalec hrupa dan-večer-noč), zato je treba dosledno upoštevati vse pogoje točke II/3/3.2 izreka okoljevarstvenega soglasja. S protihrupno zaščito se bodo znižale vrednosti kazalcev hrupa v okolju oz. na fasadah stavb tako, da obremenitev okolja ne bo več čezmerna.

#### **4./ VARSTVO PRED VIBRACIJAMI**

##### Obstoječe stanje

Območje nameravanega posega predstavlja predvsem neposeljeno in neurbanizirano območje, ki je brez virov vibracij. Poseljenim območjem se obravnavano območje približa le na jugu Slovenj Gradca, na območju naselja Podgorje, v dolini Velunje in na območju Škal oz. Velenja. S podatki za vibracije v obstoječem stanju ne razpolagamo, predvidevamo pa, da na obravnavanem območju ni pomembnejših virov vibracij.

##### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Vpliv z vibracijami med gradnjo bo začasen, neposreden in daljinski. Z vidika povzročanja vibracij je najbolj kritična izgradnja predorov (Vodriž, Graška Gora, Konovo), viaduktov (Velunja 1, 2, 3, Ravne 1, 2, 3, Odraž in Škale), pokritih vkopov in nasipov.

Referenčna vrednost vibracij, pri katerih se lahko pojavijo minimalne poškodbe na objektih je 50 mm/s (Wiss, 1981), za objekte, ki so predmet varovanja kulturne dediščine pa je ta vrednost 8 mm/s – DIN 4150-3. Znotraj teh kriterijev so se izpostavili tudi objekti, ki so kritične narave;

zaradi načina gradnje na tem območju (vrtanje, miniranje, ipd.) ali pa zaradi neposredne bližine teh objektov območju nameravanega posega. Za zmanjšanje vpliva zaradi vibracij je treba upoštevati pogoje točke II/4/4.1 izreka okoljevarstvenega soglasja, alineja 1, 2 in 6. Dnevni čas delovnikov je med 6.00 in 18.00 uro.

Nobenega od kritičnih objektov ob trasi ni potrebno odstraniti zaradi vpliva z vibracijami. Ne glede na to pa se odstranitev posameznih objektov, ki bodo pod vplivom vibracij, priporoča zaradi drugih razlogov (presežene mejne vrednosti hrupa na mestu objekta, čezmerne koncentracije PM<sub>10</sub> v zraku, prostorski razlogi).

V območju vpliva z vibracijami, kjer lahko že nastanejo poškodbe na objektu, so naslednji objekti, ki so kritične narave:

1. Cesta Simona Blatnika 19, Velenje,
2. Kosovelova ulica 15, Velenje (stanovanjski in gospodarski objekt),
3. Kosovelova ulica 24, Velenje (stanovanjski in gospodarski objekt),
4. Podgorje 168 (stanovanjski in gospodarski objekt),
5. Škale 103 (stanovanjski objekt).

Nobeden od objektov zaradi vpliva vibracij ni ogrožen v taki meri, da bi bil predviden za rušitev. Objekt Podgorje 168 se nahaja 40,0 m nad predorom, zato se ocenjuje, da bo vpliv z vibracijami zanemarljiv ali majhen. Vsi ostali objekti, razen industrijske hale (Kosovelova ul. 24), ki je od roba nameravanega posega oddaljena 9,0 m, so od nameravanega posega oddaljeni od 20 - 28 m.

Na območju izgradnje državne ceste se v območju vpliva z vibracijami nahaja 5 objektov kulturne dediščine. Kriterij za določanje kritičnosti lokacije objekta glede na stopnjo vibracij je bil 8 mm/s. Kriteriju zadosti le objekt kulturne dediščine Stara termoelektrarna v Velenju, ki leži oddaljena 13,0 m od zunanje linije nameravanega posega, medtem ko je meja velikosti vibracij 8 mm/s pri 20,0 m oddaljenosti od državne ceste. Ostali objekti kulturne dediščine ležijo izven vplivnega območja, definirane z velikostjo vibracij 8mm/s.

## 5./ VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE

### Obstoječe stanje

Izhajajoč iz evidence Registra nepremične kulturne dediščine Republike Slovenije (MK, stanje podatkov na dan 3. 10. 2013) se na vplivnem območju posega (od priključka Slovenj Gradec v smeri proti priključku Velenje jug) nahajajo naslednje enote kulturne dediščine:

- EŠD 29692: Šmartno pri Slovenj Gradcu - Arheološko območje Pod Homcem, arheološka dediščina, območje
- EŠD 3418: Homec pri Šmartnem - Cerkev Marije Pomočnice, sakralna stavbna dediščina, objekt
- EŠD 8001: Šmartno pri Slovenj Gradcu - Kapelica severovzhodno od cerkve na Homcu, sakralna stavbna dediščina, objekt
- EŠD 7954: Mislinjska Dobrava - Rimska cesta Celeia-Virunum, arheološka dediščina, objekt
- EŠD 29691: Podgorje - Arheološko območje Podgorsko polje, arheološka dediščina, območje
- EŠD 3256: Podgorje - Cerkev sv. Ulrika, sakralna stavbna dediščina, objekt

- EŠD 29690: Podgorje - Arheološko območje Ob Suhadolnici, arheološka dediščina, območje
- EŠD 12343: Podgorje - Visočnikova kapelica, sakralna stavbna dediščina, objekt
- EŠD 7965: Vodriž - Razvaline gradu, profana stavbna dediščina, objekt
- EŠD 20863: Škale - Arheološko območje Tinč, arheološka dediščina, območje
- EŠD 8921: Velenje - Stara termoelektrarna, profana stavbna dediščina, objekt
- EŠD 11679: Velenje - Arheološko območje Dorše, arheološka dediščina, območje
- EŠD 29677: Škale - Arheološko območje Miklavžin, arheološka dediščina, območje
- EŠD 28828: Škale - Miklavžinova kapelica, sakralna stavbna dediščina, objekt
- EŠD 29735: Velenje - Arheološko območje Turn, arheološka dediščina, območje
- EŠD 11731: Škale - Arheološko območje Jan, arheološka dediščina, območje
- EŠD 20863: Škale - Arheološko območje Tinč, arheološka dediščina, območje
- EŠD 21515: Pesje - Arheološko najdišče Dolgo Polje, arheološka dediščina, območje.

Na osnovi opravljenih predhodnih arheoloških raziskav na območju nameravanega posega so bila skladno s 66. in 67. členom Zakona o varstvu kulturne dediščine (Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11 - ORZVKD39, 90/12 in 111/13, ZVKD-1) v Register nepremične kulturne dediščine vpisana naslednja nova arheološka območja:

- Šmartno pri Slovenj Gradcu – Arheološko območje pod Homcem (EŠD 29692), vključno z razširitvijo,
- Podgorje – Arheološko območje Podgorsko polje (EŠD 29691),
- Podgorje – Arheološko območje ob Suhadolnici (EŠD 29690),
- Škale – Arheološko območje Miklavžin (EŠD 29677),
- Velenje – Arheološko območje Turn (EŠD 29735),
- Velenje – Arheološko območje Dorše (EŠD 11679),
- Škale – Arheološko območje Jan (EŠD 11731),
- Škale – Arheološko območje Tinč (EŠD 20863).

#### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Cesta s svojimi objekti ter vkopi in nasipi bo imela na enote kulturne dediščine in arheološka najdišča na območju nameravanega posega med gradnjo začasen vpliv, pri tem je treba upoštevati pogoje točke II/5/5.1 izreka okoljevarstvenega soglasja, alineja 1 in 2. Začasen vpliv bo izražen posredno z razvrstnotenjem okolice kulturne dediščine zaradi gradbišča ter neposredno s prašenjem in tresljaji.

V poteku ceste južno od priključka Slovenj Gradec jug, se ta približa kulturnemu spomeniku Cerkev Marije Pomočnice pri Homcu in Kapelici severovzhodno od cerkve na Homcu, ki se nahajata ca. 50,0 m stran od skrajne potencialne meje nameravanega posega. Zaradi bližine stanovanjskih objektov je trasa na območju gozdne vzpetine predvidena v pokritem vkopu dolžine 90,0 m, s čimer se bo omilil tudi vizualni vpliv (daljinski vpliv) na vplivno območje kulturnih spomenikov. Nameravani poseg neposredno ne posega v vplivno območje spomenikov; vpliva ne bo. Gradnja cestnega nasipa pri Podgorju bo v minimalnem obsegu (maksimalno 500,0 m<sup>2</sup>) posegla v vplivno območje Cerkve Sv. Ulrika. Vpliv na vplivno območje bo neposreden, vendar cerkev ne bo tangirana. Trajnega vpliva na cerkev ne bo. Cesta v predoru Pusta gora poteka pod območjem kulturnega spomenika razvaline gradu Vodriž, v dveh ceveh (dolžina poteka predorskih cevi pod območjem kulturnega spomenika znaša ca. 45,0 m in ca. 35,0 m). Med gradnjo predora bo potencialno prisoten vpliv z vibracijami (daljinski vpliv), ki je bil tudi izračunan. Izračun je pokazal, da vibracije ne bodo poškodovale spomenika. Po

potrebi pa je treba med intenzivnimi gradbenimi deli s težkimi gradbenimi stroji, ki povzročajo vibracije (težja pnevmatska kladiva, valjarji in podobno), na podlagi meritev, zmanjšati intenziteto gradbenih del pri navedenih objektih kulturne dediščine (pogoji II/5/5.1, alineja 3).

Gradnja predora pod enoto kulturne dediščine Vodriž – Razvaline gradu se lahko izvaja le pod strokovnim nadzorom in v skladu z usmeritvami pristojne območne enote zavoda, ki mora v fazi projekta za gradbeno dovoljenje podati konkretne usmeritve glede globine in načina vrtanja predora.

Viadukt ceste v dolini Jenine poteka delno nad enim vogalom Visočnikove kapelice, ki se nahaja pod viaduktom, ca. 10,0 m stran od dveh podpornih stebrov. Zaradi potencialnih neposrednih vplivov med gradnjo s tresenjem in eventualnih fizičnih poškodb kapelice ter krnitve pojavnosti enote kulturne dediščine (neposredni in daljinski vpliv) med obratovanjem ceste je treba Visočnikovo kapelico prestaviti (pogoji II/5/5.1, alineja 4).

Pri prestavitvi Visočnikove kapelice je treba upoštevati naslednje:

- po potrebi se morajo injicirati vse razpoke s primerno injektirno maso (npr. Mapei Antique),
- izvesti je treba armiranobetonski temelj pod zidovi kapelice, pri čemer je treba delo izvajati po odsekih dolžine do 1m s sprotim podpiranjem in vstavljanjem horizontalne hidroizolacije pod zid,
- prenos kapelice na novo lokacijo (kjer se pripravi primerno podlago) je treba izvesti s pomočjo avtodvigala in zaščitne kovinske celice za kapelico,
- po namestitvi kapelice na novo lokacijo je treba sanirati eventualne nastale manjše poškodbe.

Cesta z viaduktom Škale poteka preko arheološkega območja Škale - Arheološko območje Miklavžin, kjer so bile opravljene predhodne arheološke raziskave. Cesta v območje potencialno neposredno poseže s podpornimi stebri in s predvidenim zadrževalnim bazenom (neposredni in trajni vpliv). Analiza arheološkega potenciala z ekstenzivnim pregledom v sklopu predhodnih arheoloških raziskav (metode 5-6) je na tem območju pokazala arheološko pozitivna območja. Na podlagi izvedenih predhodnih arheoloških raziskav po metodah 7-13, ki morajo biti opravljene pred pridobitvijo kulturnovarstvenega soglasja (zagotovi jih nosilec nameravanega posega), se določijo nadaljnji ukrepi varstva nepremične arheološke kulturne dediščine.

Miklavžinova kapelica se nahaja izven območja DPN, kjer trasa poteka v viaduktu Škale, zato se ocenjuje, da se s pazljivim ravnanjem vanjo ne bo neposredno posegalo. Daljinski vpliv na pojavnost kapelice v prostoru bo z državno cesto spremenjen in trajen. V neposredni bližini arheološkega najdišča in kapelice je predviden zadrževalni bazen in postavitve tehnične baze, ki ju je treba umestiti stran od najdišča in kapelice, da med gradnjo ne bosta poškodovana (pogoji II/5/5.1, alineja 5).

Tudi stebre viadukta Gaberke je treba razmestiti tako, da v arheološko najdišče ne bodo posegali oz. da bodo posegali le v robne dele (pogoji II/5/5.1, alineja 6).

Na območju novih arheoloških najdišč, in sicer:

- Šmartno pri Slovenj Gradcu – Arheološko območje pod Homcem (EŠD 29692), vključno z razširitvijo,
- Podgorje – Arheološko območje Podgorsko polje (EŠD 29691),
- Podgorje – Arheološko območje ob Suhadolnici (EŠD 29690),

- Škale – Arheološko območje Miklavžin (EŠD 29677),
- Velenje – Arheološko območje Turn (EŠD 29735),
- Velenje – Arheološko območje Dorše (EŠD 11679),
- Škale – Arheološko območje Jan (EŠD 11731) in
- Škale – Arheološko območje Tinč (EŠD 20863)

je treba na podlagi izvedenih predhodnih arheoloških raziskav, ki morajo biti opravljene pred pridobitvijo kulturnovarstvenega soglasja, določiti nadaljnje ukrepe varstva nepremične arheološke dediščine.

Gradnja predora pod enoto kulturne dediščine Vodriž – Razvaline gradu se lahko izvaja le pod strokovnim nadzorom in v skladu z usmeritvami pristojne območne enote zavoda za varstvo kulturne dediščine.

Cesta na mestu, kjer se nahaja počivališče Podgorje, vključujoč obsežne vkope na obe strani ceste, preči kulturni spomenik Rimsko cesto Celeia-Virunum, v dolžini ca. 200 m. Trasa Rimske ceste je dolga več kilometrov, njena pojavnost sooblikuje kulturno krajino, z arheološkimi raziskavami manjšega dela trase ceste, tj. s parcialnim kontroliranim uničenjem pa enota kulturne dediščine ne izgubi v celoti pričevalnosti, avtentičnosti in celovitosti najdišča. Vpliv bo neposreden in pomeni uničenje dela spomenika, ki ga državna cesta povozi.

Za raziskavo in odstranitev spomenika ali za raziskavo in odstranitev arheološke ostaline, če je spomenik hkrati arheološko najdišče, je treba pridobiti kulturnovarstveno soglasje za raziskavo in odstranitev. Za potek ceste preko kulturne dediščine Mislinjska Dobrava - Rimska cesta Celeia-Virunum je v Poročilu o vplivih na okolje predlagana delna konzervacija in prezentacija javnosti za izobraževalne namene v obliki »in situ« eksponata. Poleg tega naj bi se na počivališču uredila posebna informativna in izobraževalna točka z namenom ozaveščanja obiskovalcev o pomenu kulturnega spomenika.

## 6./ VARSTVO KULTURNE KRAJINE

### Obstoječe stanje

Območje nameravanega posega se uvršča v krajine »Predalpske regije« v dve širši krajinski enoti, in sicer: »Vzhodnoslovensko predalpsko hribovje« s krajinskimi vzorci: planine, pobočja in vrhovi s strnjnim gozdom, pobočja in slemena s kmetijskimi zemljišči v strnjnem gozdu, doline obdane z gozdom, gričevnata območja, ravninski svet in »Koroške in doline Drave« s krajinskimi vzorci: kopasto hribovje poraščeno s sklenjenim iglastim gozdom; slemenske uravnave; pobočja s kmetijsko krajino v strnjnem gozdu; široke doline v kmetijski rabi; ozke rečne doline.

Prisotni krajinski vzorci na območju nameravanega posega so:

- kmetijska krajina v dolini: njivski svet v širših vzporednih pasovih, ki ležijo pravokotno na komunikacije (dolina Gaberke),
- drobno strukturirana krajina v ravnini: na rečnih ježah, ob naseljih, kjer se raba zgosti (Škale, dolina Ljubele),
- vodna in obvodna krajina: vodotoki z obvodnim rastjem, z vlažnimi travnimi, ki prehajajo v gozd ali v intenzivno kmetijsko rabo (Homšnica, Jenina),
- strnjni gozdovi na hribovju: razčlenjen relief z grapami, gozdnata pobočja (dolina Velunje),
- kmetijska krajina na slemenih: kmetijske travnate površine na slemenih, razpršeni zaselki, samotne kmetije (Vodriž, Pusta gora),



- kmetijska krajina širokih dolin: značilni obdelovalno poselitveni vzorec (Mislinjska dolina).

#### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Med gradnjo bodo nastajali neposredni vplivi, ki bodo hkrati tudi kratkoročni (kot je npr. razvrednotenje krajine zaradi gradbišča), ker bodo po končani gradnji sanirani.

Vplivi bodo neposredni in trajni, kadar bo z izvedbo ceste v krajini prišlo do pojava do sedaj novih tehničnih gradbenih objektov in elementov, kot so vkopi, nasipi, viadukti, mostovi, portali predorov, oporni in podporni zidovi, galerije ipd. Ta vpliv bo izražen v smislu neposredne spremembe krajinske slike in posredno zaradi potencialnega vpliva na vedute. Tovrstni vplivi so obravnavani, glede na to, da so trajni, v fazi med obratovanjem. Neposredni in daljinski vplivi, ki so hkrati dolgoročni, lahko nastanejo tudi med gradnjo, vendar bolj potencialno, v kolikor se ne bi upoštevali okoljevarstveni pogoji v točki II/6/6.1 izreka okoljevarstvenega soglasja.

Od priključka Slovenj Gradec jug trasa poteka v ravnini Mislinjske doline po intenzivno obdelani kmetijski krajini, z večjimi sklenjenimi kmetijskimi površinami. Nato preči večji sklenjeni gozdni kompleks Mislinjskih Dobrav, s tem, da se zareže v njegov skrajni rob, v vzpetinico Homec, ki je tudi vplivno območje cerkve - kulturne dediščine ter jo prečka v pokitem vkopu, dolžine 90 m. Na mestu pokritega vkopa se cesta približa stanovanjskim objektom na 30,0 m oddaljenosti, zaradi česar so predvidene protihrupne ograje. Trasa še nekaj časa poteka po slikovitem prostoru vlažnih travnikov, ki ga je ob stiku z gozdom oblikoval potok Homšnica. Čeprav dalje cesta poteka skrita pogledom po gozdu, je v mikro merilu, krajinsko gledano, teren precej slikovit, saj cesta prečka pritok Homšnice, ki se vije v gozdu. Počivališče Podgorje je prav tako skrito v gozdu.

Ko pride iz gozdnega območja, se cesta nekaj časa še z nasipi in vkopi drži gozdnega roba, pod kmetijo Bregač je predviden sidrani oporni zid ter dalje v gozdu še dva sidrana pilotna oporna zidova, nato pa cesta pri Podgorju v nizkem nasipu preseka intenzivno kmetijsko krajino ter se pred priključkom Podgorje globoko vkoplje v gozdno vzpetinico. Na poteku po odprti kmetijski krajini so nameščene protihrupne ograje (v dolžini 270,0 m). Na tem mestu se na cesti pojavi tudi deviacija lokalne ceste pri Podgorju, ki poteka v nadvozu nad cesto ter v nasipu po kmetijski krajini do priključitve na obstoječo cesto. Priključek Podgorje je situiran v obliki romba v dolini Jenine, v odprti intenzivni kmetijski krajini, delno v nasipu, delno v vkopu. Potok Jenina in drugi del doline cesta preči v viaduktu (480,0 m) v višini povprečno 15,0 m. Cesta se nato vkoplje v gozdno pobočje, kjer je predviden sidran oporni zid ter se dalje vzpenja z viaduktom Visočnik. Nad vkopom je načrtovana strma deviacija dostopne ceste Visočnik, ob kateri so, zaradi hitrega premagovanja višine, predvideni oporni zidovi.

Pred portalom v predor Vodriž (760,0 m) se dolina v dolžini 250 m zasuje z materialom, na površini pa se uredijo odtočni jarki. Na izstopnem portalu predora je predviden plato za pogonsko centralo predora, ki predstavlja vrh zasipa Vodriž in kjer bo odloženo približno 23.000 m<sup>3</sup> materiala. Gre za nasip višine ca. 29 m. Cesta po izstopu iz portala prečka dolino Burčnice s kratkim viaduktom (ca. 120 m) in še sosednjo dolino z viaduktom Danijel. Z vrsto opornih in podpornih zidov trasa vstopi v predor Pusta gora. Po izstopu iz predora do doline Velunje cesta poteka deloma v nasipih do višine 15 m in vkopih globine do 30 m. Dolino Velunje cesta prečka s tremi viadukti (323 m, 205 m, 100 m) ter več podpornimi in opornimi zidovi.

S podpornimi zidovi in kamnitimi zložbami cesta prečka gozdni Potoški vrh. Nato cesta v seriji treh viaduktov Ravne poteka dalje, v prvem viaduktu je denivelirana in podprta s podpornim zidom. Sledita dva viadukta Gaberke ter pred priključkom Gaberke še globok vkop. Cesta ves čas poteka po gozdu, z izjemo viaduktov Ravne 1 in Ravne 2. V dolino Ljubele se cesta spusti z viaduktom Škale (315,0 m) ter po drugem delu doline poteka po intenzivni kmetijski krajini. Nadaljuje se z vkopi po gozdnih vzpetinicah do doline Lepene, ki jo prečka z viaduktom ter po intenzivni kmetijski krajini v krivini okoli Škalskega jezera do priključka Škale. Od priključka se cesta v globokem vkopu spusti do pokritega vkopa, ki vodi (1300 m) do priključka Velenje jug.

Cesta bo posegla v zaokrožena in krajinsko prepoznavna območja oz. značilne krajinske prvine:

- v poteku mimo Škalskega jezera, kjer je lociran tudi priključek Škale,
- v poteku v dolini Ljubele, kjer je viadukt Škale,
- v dolini Velunje,
- v dolini Jenine in Suhadolnice.

Predvidene grajene strukture, torej cesta s svojimi objekti sicer velikopotezno poseže v obstoječo krajino, vendar se ji tudi maksimalno prilagaja in izkorišča členjenost z gozdnimi otoki, na katere se navezuje, navezuje se na stik dolin in gozdnih robov, se s potekom skriva v gozd te se tako umika odprtemu prostoru in prilagaja s svojimi krivinami členjenosti krajine.

Značilnosti in kakovosti krajinske slike bodo najbolj spremenjene:

- na odprtih, intenzivnih kmetijskih površinah, kot je to pri Škalah (priključek Škale in navezava navezovalne ceste N1) in v Mislinjski dolini (priključek Slovenj Gradec jug),
- pri prečkanju odprtih dolin z viadukti (dolina Ljubele – viadukt Škale, viadukta Ravne 1 in Ravne 2, viadukt in priključek Podgorje v dolini Jenine, cesta v nasipu v dolini Suhadolnice),
- na nekaterih mestih, kjer je obstoječa mikro krajinska slika pestrejša in izstopajoča bo kolizija s cesto še toliko večja (potek mimo Homca in prečenje potoka Homšnica; prečenje potoka Suhadolnica in nadvoz deviacije lokalne ceste preko ceste; posegi v dolini Jenine, z naravno ohranjenim potekom potoka; viadukti v ozki dolini Velunje).

Pri zasaditvah so upoštevani varnostni odmiki od cestnega telesa in od infrastrukturnih vodov. Pod daljnovodi je tam, kjer je smiselno, načrtovana le grmovna vegetacija. Prehodi med mešano, drevesnogrmovno zasaditvijo in samimi grmovnicami v varnostnih koridorjih so oblikovani postopno, tako, da se ne ustvarja izrazite linije.

Na celotnem obravnavanem območju se ohranja drevesna in grmovna vegetacija, katere odstranitev ni nujno potrebna zaradi gradnje objektov in varnosti prometa. Z novimi zasaditvami se zakrije vidna izpostavljenost nasipov in objektov v odprti krajini na mestih, kjer je to smiselno (zakrivanje cestnega telesa ob poselitvenih območjih).

Izbor rastlin za nove zasaditve temelji na analizi vegetacijskih razmer v prostoru in na zelenih oblikovnih učinkih. Zasaditev upošteva lokalno značilne rastline in tiste vrste, ki že ustvarjajo pomembno identiteto tega območja. Izbrane rastlinske vrste prenašajo razmere v obcestnem prostoru (prah, plini, utrjevanje brežin). Živice se oblikuje iz raznovrstnih rastlin, tako da delujejo višinsko in tlorsno razgibano v prostoru. Pomembna je ustrezna priprava zemljišča že v fazi gradbenih del, tako da se na območjih vzpostavljanja novega gozdnega robu in na drugih območjih zasaditve vzpostavi možnost za spontano zarast.

## 7.1 OHRANJANJE NARAVE

### Obstoječe stanje

#### Rastlinstvo in habitatni tipi

Na območju trase prevladuje gozd na območju južno od Šmartnega pri Slovenj Gradcu ter na območju med Vodrižem in Graško Goro. Na območju se pojavljajo predvsem HT 41.1C1 Ilirska kisloljubna bukovja, HT 42.253 Montanska endogena smrekovja, HT 42.254 Montanska smrekovja v območju bukovja in HT 42.525 Vzhodnoevropska kisloljubna rdečeborovja. V dolinah so predvsem negozdne površine, ki jih večinoma pokrivajo njive (HT 82.11 Njive), sadovnjaki (HT 83.15 Ekstenzivno gojeni senožetni sadovnjaki, HT 83.22 Nizkodebelni in grmičasti sadovnjaki) ter pozidane površine (HT 86.2 Vasi, robni deli predmestij in posamezne stavbe, HT 86.3 Delujoča industrijska območja).

Habitatni tipi, ki so v skladu z Uredbo o habitatnih tipih (Uradni list RS, št. 112/03, 36/09, 33/13) na območju Evropske unije v nevarnosti, da izginejo, in so v prepisih EU, opredeljeni kot prednostni ter se pojavljajo na območju trase so: HT 44.32 Črnojelševja in jesenovja ob hitro tekočih vodah ter HT 44.31 Jelševja in jesenovja ob potokih in izvirih. V te habitatne tipe trasa fizično poseže na območju prečkanja Homšnice in njenih pritokov, na območju prečkanja Jenine (viadukt 6-1: Jenina) ter na območju prečkanja Ljubele (viadukt 6-13: Škale).

Na širšem območju trase (do 1000 m od trase odseka) se po podatkih Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave nahajata dve evropsko pomembni rastlinski vrsti. Na lokaciji pri Šmartnem pri Slovenj Gradcu ter pri Škalah se nahaja praprotni sploščeni dvorednik (*Diphysastrum complanatum*), ki je ena od štirih vrst dvorednikov pri nas. Kot večina lisičjakovk (*Lycopodiaceae*) so tudi dvoredniki kisloljubni. Vrsta je zavarovana z Uredbo o zavarovanih prosto živečih rastlinskih vrstah (Uradni list RS, št. 46/04, 110/04, 115/07, 36/09, v nadaljevanju Uredb o zavarovanih prosto živečih rastlinskih vrstah). V okolici Velenja je bil potrjen tudi navadni mali zvonček (*Galanthus nivalis*). Vrsta je zavarovana z Uredbo o zavarovanih prosto živečih rastlinskih vrstah, uvrščena pa je tudi v prilogo V Habitatne direktive.

Po podatkih CKFF (2007) se v okolici Velenja pojavlja Srhki klinček (*Dianthus armeria*) zavarovan z Uredbo o zavarovanih prosto živečih rastlinskih vrstah.

#### Sesalci

Na območju živi več vrst sesalcev. Nekatere izmed njih so tudi zavarovane, redke in ogrožene. Po podatkih Zavoda za gozdove je predvsem na območju južno od Slovenj Gradca gost preplet migracijskih poti prostoživečih živali. Predvsem se na območju redno pojavlja srnjad, divji prašič in poljska divjad.

#### Ptice

Na območju nameravanega posega je prisotnih več sklopov biotopov, ki tvorijo mozaično pokrajino. Območje predvidene trase obsega tako urbana območja, kmetijske površine in gozdove, približa pa se tudi rekam in drugim vodnim površinam, večji sta Velenjsko in Škalsko jezero. Na urbaniziranih območjih ni pričakovati ogroženih vrst ptic. Vrste, ki tam živijo, so pretežno sinantropne, to so vrste, ki so se že v preteklosti prilagodile na visoko stopnjo človekovih vplivov, tako da s človekom lahko sobivajo. Tudi na kmetijskih območjih je vpliv človeka relativno velik (intenzivni travniki in njive), zato je tudi tu verjetnost prisotnosti populacij redkih in ogroženih vrst ptic majhna. Na širšem območju nameravanega posega so tudi velike površine pokrite z gozdom. Tu se pojavljajo splošno razširjene vrste, kot so škinkavec (*Fringilla coelebs*), taščica (*Ertihacus rubecula*), velika sinica (*Parus major*) ipd., ki v naših gozdovih

prevladujejo. Vse te vrste so uvrščene na Rdeči seznam Pravilnika o uvrstitvi ogroženih rastlinskih in živalskih vrst v rdeči seznam (Uradni list RS, št. 82/02, 42/10, v nadaljevanju Rdeči seznam) kot vrste, ki niso več ogrožene, vendar obstaja potencialna možnost njihove ponovne ogroženosti. Območje Velenjskega in Škalskega jezera predstavlja pomemben habitat za mnoge vrste ptic. Trstičevja, močvirnati predeli, tekoče vode (dotoki in odtoki iz jezer), travniki, grmišča in okoliški gozd ustvarjajo raznolike življenjske prostore. Jezeri predstavljata tudi pomembno prezimovališče za večje število rac, kormoranov, ponirkov, slapnikov,... Na jezerih v Šaleški dolini (Družmirsko, Velenjsko in Škalsko jezero) in njihovi bližnji okolici je bilo popisanih kar 215 vrst ptic (Gregori in Šere, 2005).

#### Dvoživke in plazilci

Na širšem območju je bilo evidentiranih 13 vrst dvoživk in 10 vrst plazilcev, ki so uvrščene v Prilogo 5 in 6 Rdečega seznama.

#### Vodni organizmi in nevretenčarji

Odsek trase bo posegel v naslednje vodotoke: Homšnico, Suhadolnico, Jenino, Burčnico, Velunjo, Lepeno in njihove pritoke. Homšnica ima status rezervata. V njej živi potočna postrv. Suhadolnica in Jenina sta športno ribolovni vodi. V Jenini živi potočna postrv in šarenka, v Suhadolnici pa potočna postrv, šarenka, potočna zlatovščica in lipan. Burčnica poteka preko Slovenjegraškega ribiškega okoliša in je kategorizirana kot gojitveni potok. V Paškem ribiškem in v ribiškem upravljanju Ribiške družine Velenje se nahaja potok Lepena, ki ima status gojitvene vode za sonaravno vzrejo avtohtonih vrst rib. V njej živi potočna postrv.

Velunja je športno ribolovni vodotok, v ribiškem upravljanju Ribiške družine Paka, ki je vrstno zelo bogat, saj v njem živi 12 vrst rib, ukrajinski potočni piškur in potočni raki. Od tega je 6 evropsko pomembnih vrst, zaradi 6 vrst je potok zavarovan kot življenjski prostor, 7 je uvrščenih na Rdeči seznam.

Na vplivnem območju sta tudi Škalsko in Velenjsko jezero ter dva gojitvena ribnika ob Škalskem jezeru. Škalsko in Velenjsko jezero sta športno ribolovni vodi.

#### Varovana območja

Za gradnjo državne ceste je v Pravilniku o presoji določeno območje neposrednega in daljinskega vpliva na 1000 m za vse skupine. Iz 20. člena Pravilnika nadalje izhaja, da za posege, za katere je treba izvesti presajo vplivov na okolje, velja, da se daljinski vpliv ugotavlja na območju, ki je dvakrat večje od območja daljinskega vpliva, kar v tem primeru znaša 2000 m. Na območju enkratnega daljinskega vpliva (oddaljenost do 1000 m od trase ceste) so, na podlagi Natura uredbe, naslednja varovana območja: pPOO Jenina, POO Huda luknja in pPOO, POO Razbor ter na območju dvakratnega daljinskega vpliva (oddaljenost od 1000 do 2000 m od trase ceste) so še naslednja varovana območja: pPOO, POO Barbarski potok s pritoki in POO Ježevce.

Vsa varovana območja so bila podrobno obravnavana v Dodatku za varovana območja. Na podlagi značilnosti habitatov kvalifikacijskih vrst, pojavljanja kvalifikacijskih vrst in habitatnih tipov ter velike oddaljenosti območij od nameravanega posega, je bilo ugotovljeno, da ne bo vpliva na varovana območja POO Barbarski potok s pritoki in POO Ježevce.

#### Naravne vrednote

Na območju naravnih vrednot ni predvidenih posegov. Možen je daljinski negativen vpliv na naravno vrednoto Arnejcev slap, saj so ureditve predvidene gorvodno od naravne vrednote. Trasa prečka območje podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot - karbonatov v skupni dolžini ca. 3700 m.

#### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Negativen vpliv na naravo in biotsko pestrost ter varovana območja, EPO in naravne vrednote, bo med pripravljalnimi deli in gradnjo ceste povzročal predvsem hrup in povečana prisotnost človeka na deloviščih, posegi v vodotoke in svetlobno onesnaženje. Na območju trase ceste bodo trajno spremenjeni habitati in habitatni tipi, cesta bo predstavljala tudi oviro pri migraciji živali. Osvetljevanje ceste bo zvišalo obseg svetlobnega onesnaževanja na območju, cesta bo predstavljala tudi stalen vir hrupa in nevarnost za trke vozil z živalmi.

Vpliv na prostoživeče sesalce in ptice bo izražen predvsem kot motnja vsakodnevnega ritma živali in obredov kot so parjenje, razmnoževanje, kotenje, prehranjevanje in podobno. Vzrok bo večja obremenjenost območja s hrupom in povečana prisotnost človeka v neposredni okolici gradbišča. Vpliv bo največji v primeru gradnje v času gnezdenja. Vpliv lahko opredelimo kot daljinski in začasen. Za omilitev vpliva na ptice in sesalce ter dvoživke je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.1, pogoji za varstvo ptic, dvoživk in malih sesalcev).

Poseganje v vodotoke in njihovo neposredno bližino bo negativno vplivalo na vodne organizme v njih. V času gradbenih del v strugi se bodo v vodo dolvodno sproščale suspendirane snovi, ki lahko povzročijo mehanske poškodbe na dihalih vodnih organizmov (začasen, daljinski vpliv). Kaljenje bodo povzročala tudi gradbena dela na brežinah (npr. utrjevanje brežin, ureditve struge). Gradbena dela v vodotokih v času drstenja imajo lahko velik vpliv na populacije rib, ki so bile na obravnavanem odseku evidentirane v vodotokih: Homšnica, Suhadolnica, Jenina, Burčnica, Velunja, Lepena, Paka. Ob gradnji premostitvenih objektov obstaja nevarnost izcejanja betonskih odplak, goriv, olj, zaščitnih premazov in drugih škodljivih in/ali strupenih snovi v vodo, ki bi lahko imele za ribje populacije in populacije drugih vodnih živali uničujoč vpliv. Vpliv na vodne organizme se lahko omili s pravilno izbiro časa in načina izvajanja gradbenih del. Za omilitev vpliva na vodne organizme je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.1, pogoji za varstvo vodnih organizmov).

Zaradi izgradnje ceste bo uničeno na območju nameravanega posega prisotno rastlinstvo in habitatni tipi. Uničeni bodo prednostni habitatni tipi Srednjeevropska črnojelševja in jesenovja ob tekočih vodah na območju prečkanja Homšnice in njenih pritokov, na območju prečkanja Jenine (viadukt 6-1: Jenina) ter na območju prečkanja Ljubele (viadukt 6-13: Škale) v skupni površini približno 1,7 ha. Na območju trase ceste bo vpliv neposreden in trajen, na območju začasnih lokacij odlaganj viškov materiala in gradbišč pa začasen.

Vpliv na vegetacijo bo neposredno ob gradbišču opazen (približno do 15 m od meje gradbišča) kot usedanje prahu na nadzemne dele rastlin, zaradi česar se lahko zmanjša prevodnost listnih rež (zamašitev rež). Ocenjuje se, da bo vpliv začasen, saj bodo prašni delci s padavinami in vetrom odstranjeni ter negativne posledice na vegetaciji ne bodo izražene. Za omilitev vpliva na rastlinstvo in habitatne tipe ter z njimi povezane živalske vrste je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.1, pogoji za vegetacijo in z njo povezane živalske vrste).

Med in po nameravanem posegu bo močno povečana verjetnost vnosa tujerodnih rastlinskih vrst na degradirane površine. Take vrste so pogosto zelo ekspanzivne in lahko povsem izrinejo rastlinske vrste, ki so na danem območju naravno prisotne. Še posebej velika verjetnost obstaja za naselitev japonskega dresnika (*Fallopia japonica*) in češkega dresnika (*Fallopia x bohemica*) ter zlate rozge (*Solidago sp.*) in pelinolistna žvrklje (*Ambrosia artemisiifolia*) oziroma odpiranja novih rastišč teh vrst na degradiranih površinah, saj so na območju nameravanega posega prisotne že v obstoječem stanju. Invazivne tujerodne vrste izpodrivajo avtohtone vrste, zaradi česar imajo take površine nižjo naravovarstveno vrednost. Vpliv bo posreden in trajen. Za preprečitev odpiranja novih rastišč invazivnih rastlinskih vrst je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.1, pogoji invazivne rastlinske vrste).

Osvetljevanje gradbišč lahko vpliva na ptice, poleg tega pa tudi na druge živalske skupine, kot so npr. žuželke in netopirji (najbližje zatočišče je bilo evidentirano neposredno ob trasi, najbližje kotišče približno 3700 m stran) ter druge, predvsem nočno aktivne skupine živali. Vpliv bo posreden, daljinski in začasen. Za omilitve vpliva svetlobnega onesnaževanja je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.1, svetlobno onesnaževanje).

Med gradnjo je možen negativen vpliv na kvalifikacijske vrste netopirjev veliki podkovnjak (*Rhinolophus ferrumequinum*), mali podkovnjak (*Rhinolophus hipposideros*), dolgokrili netopir (*Miniopterus schreibersii*) in mulasti netopir (*Barbastella barbastellus*) Natura 2000 območju POO Huda luknja (od trase oddaljeno približno 500 m) ter malega podkovnjaka na Natura območju pPOO, POO Razbor (od trase oddaljeno približno 950 m) zaradi osvetljevanja gradbišč in vpliva na nočno aktivne žuželke, ki so hrana netopirjem. Vpliv bo posreden, začasen in daljinski. Negativen vpliv je možno omiliti z omejitvijo svetlobnega onesnaževanja (pogoji v točki II/7/7.1, svetlobno onesnaževanje).

Ureditve bodo posegle v potok Jenina, ki je del pPOO Jenina, z evidentirano kvalifikacijski vrsto navadni koščak (*Austropotamobius torrentium*). Predvidena sta dva odseka regulacij struge v skupni dolžini 176 m. Struga bo regulirana na območju viadukta in območju križanja vodotoka z visokotlačnim plinovodom in tangiranjem brežin državne ceste. Na začetku in koncu reguliranega odseka Jenine je predviden lesen talni prag v nivoju dna. Širina regulirane struge bo enaka obstoječi (6 m) z naklonom brežin 1:1,5. Območje bo zaščiteno z živim vrbovim protjem. Peta brežine bo zaščitena s kamnom ( $d_{sr} > 0,5$  m). Na vrhovih brežin bo posajena obrežna vegetacija. V okviru izgradnje državne ceste bosta izvedeni tudi dve premostitvi (Most 5-01 Jenina in Most 5-02 Jenina). Predvidena je tudi ureditev pritoka Jenine. 500 m gorvodno od vtoka v Jenino je predvidena t.i. regulacija »7-6 Jenina pritok« v dolžini 255 in 118 m. Približno 220 m gorvodno od te regulacije je predvidena tudi regulacija »7-6b Jenina pritok pritoka 2« v dolžini 43 m, še nekaj metrov gorvodno pa regulacija »7-6a Jenina pritok pritoka 1« v dolžini 30 m. Pritoki bodo urejeni s pomočjo naslednjih objektov: prodne pregrade, betonski in leseni talni pragovi, kamen v betonu, kamnite zložbe, kašte, zapolnjene s kamenjem in mrtvim lesom, škatlasti in cevni prepusti.

Med gradnjo v strugi Jenina in njenem pritoku ali njihovi neposredni bližini se lahko v vodo dolvodno sproščajo suspendirane snovi, ki lahko povzročijo mehanske poškodbe na dihalih kvalifikacijske vrste, saj zmanjšujejo odpornost na okužbe. V času del obstaja možnost onesnaženja z betonskimi odplakami in nevarnimi snovmi, kar bi lahko povzročilo tudi pomor posameznih osebkov v bližini izvajanja del (neposreden, trajen vpliv). Vpliv na kvalifikacijsko vrsto bi bil lahko še posebej velik, če bi se dela v vodotoku izvajala v času razmnoževanja vrste

(v oktobru in novembru), zato je potrebno upoštevati pogoje v točki II/7/7.1, pogoji za varstvo vodnih organizmov. Poleg upoštevanja pogojev v točki II/7/7.1 je treba posebno pozornost posveti viaduktu 6-1: Jenina in viaduktu 6-13: Škale, ker se ob vodotokih nahajajo prednostni habitatni tipi, ki jih je treba ohraniti in sicer črnojelševja in jesenovja.

Ureditve pritoka Velunje so predvidene približno 470 m gorvodno od geomorfološke in hidrološke naravne vrednote Arnejcev slap. Pritok Velunje je hudourniškega značaja z nestalno vodo. Na pritoku je predvidena ureditev prodne pregrade višine 2 m. Pred prodno pregrado je predvidena poglobitev struge v dolžini 24 m. Za prečkanje ceste je predviden škatlast prepust dimenzij 2 x 2 m v skupni dolžini 177,5 m. Obloga prepusta bo izvedena v obliki kamna v betonu. V nadaljevanju hudournik poteka ob predvideni državni cesti in se zvezno priključi na obstoječo strugo. Na tem delu bo obloga izvedena v obliki kamnite drče v dnu z brežinami iz enostranskih kaš z vrbovimi potaknjenci. Ureditve bo zaključena v obliki tolmana iz skalometa. Ureditve vodotoka, ki so predvidene gorvodno od naravne vrednote Arnejcev slap, bi lahko povzročile spremembe vodnega režima in posreden vpliv na lastnosti naravne vrednote. Vpliv bo posreden, daljinski in začasen (omejen na čas pripravljalnih del in gradnje) Za omilitev vpliva na naravno vrednoto Arnejcev slap je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.1, naravna vrednota Arnejcev slap).

Zaradi kraškega terena obstaja možnost odkritja novih jam na območju fizičnega prekrivanja, kjer trasa prečka območje podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot - karbonatov. Ob nepredvidenem odprtju jam, obstaja v času pripravljalnih del in gradnje (začasen vpliv) možnost poškodbe podzemnih habitatov, ki pa je lahko tudi trajna. Vpliv bo neposreden. Za preprečitev poškodbe podzemnih habitatov je treba ob nepredvidenem odprtju jame obvestiti pristojne inštitucije, ki bodo jamo pregledale in dale navodila za ustrezno zavarovanje oz. sanacijo podzemnega habitata.

#### Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji

V času obratovanja se lahko pričakujejo spremembe v sestavi flore, vegetacije in habitatnih tipov predvsem pod novo zgrajenimi mostovi in viadukti, kjer se bo floristična sestava spremenila zaradi spremenjenih rastiščnih razmer (suša, senčenja). Posledično se bo vpliv odrazil tudi na vrstni sestavi prostoživečih živali. Vpliv bo posreden in trajen. V primeru razrasti tujerodnih invazivnih vrst (predvsem japonskega dresnika (*Fallopia japonica*)) je treba nove poganjke v času vegetacijske sezone redno, vsaj dvakrat mesečno kositi. Vegetativne dele rastline in prst s koreninami se odpelje na odlagališče, kjer je vrsta že prisotna ter ustrezno odloži oz. uniči. Za omilitev vpliva na vegetacijo in z njo povezane živalske vrste je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.2 vegetacija in z njo povezane živalske vrste).

Osvetljevanje odsekov ceste lahko vpliva na ptice, poleg tega pa tudi na druge živalske skupine, kot so npr. žuželke in netopirji ter druge, predvsem nočno aktivne skupine živali. Večino nočno aktivnih metuljev in nekatere druge skupine žuželk privlačijo umetni viri svetlobe, še posebej takšni, ki sevajo večje količine svetlobe v ultravijoličnem spektru. Efekt ima za populacije teh skupin živali zelo negativne posledice, saj se namesto prehranjevanja ali iskanja spolnega partnerja, ki je osnovni pogoj za nadaljevanje vrste, osebkovi preko noči zadržujejo pri svetilu. Velik posreden vpliv osvetljevanja preko zmanjšanja populacij žuželk je možen predvsem na tiste skupine živali, ki se prehranjujejo z njimi (npr. netopirji). Vpliv osvetljevanja se ocenjuje kot posreden, daljinski in trajen vpliv. Z idejnim projektom je predvidena umestitev svetilk v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13). V skladu s pogoji tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.2, svetlobno onesnaževanje) je predvidena postavitev izključno svetilk z ravnim steklom, predvidoma z visokotlačno natrijevo sijalko. V osnovi cesta ni predvidena za

osvetlitev, razsvetljava je predvidena le na kritičnih mestih, to so razcepi (uvozi, izvozi) ter parkirišče oskrbnega centra.

Osvetljeni priključki, objekti in odseki ceste bodo negativno vplivali na kvalifikacijske vrste netopirjev območja POO Huda luknja in pPOO, POO Razbor. Zaradi zadrževanja žuželk, ki so hrana netopirjem, pri svetilih bo vpliv na netopirje trajen, posreden in daljinski, vendar majhen. Upoštevati je treba pogoje tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/7/7.2, svetlobno onesnaževanje).

Zaradi regulacije struge Jenine, ki je del pPOO Jenina, bo trajno spremenjen vodni habitat kvalifikacijske vrste navadni koščak (*Austropotamobius torrentium*), (neposreden, trajen vpliv). Predvidena je sicer sonaravna ureditev vodotoka, ki bo omogočila ohranitev habitata, dodatno pa je treba vrsti omogočiti skrivališča, saj so za njeno preživetje izrednega pomena.

## 8./ VARSTVO KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ

### Obstoječe stanje

V občini Slovenj Gradec se najboljša kmetijska zemljišča na obravnavanem območju nahajajo v Mislinjski dolini, južno od Sl. Gradca, in sicer vse do gozdne planote Dobrava. Po dejanski rabi so to predvsem območja njiv, v manjši meri trajnih travnikov. Dalje se najboljša kmetijska zemljišča na obravnavanem območju v večjem obsegu nahajajo na območju Podgorja in doline Jenine, kjer se po dejanski rabi nahajajo trajni travniki in deloma tudi njive, v manjši meri so prisotna tudi hmeljišča.

V Mestni občini Velenje se na obravnavanem območju v dolini Velunje nahajajo predvsem druga kmetijska zemljišča, v manjši meri najboljša kmetijska zemljišča. Po dejanski rabi so to predvsem trajni travniki. Na območju Škal se ponovno v večji meri nahajajo najboljša kmetijska zemljišča, ki so po dejanski rabi predvsem trajni travniki ter večje območje intenzivnih sadovnjakov ob Škalskem jezeru.

### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Med gradnjo prisoten neposreden vpliv je začasno tangiranje kmetijskih zemljišč zaradi gradnje ceste (nasipov, vkopov, priključkov in drugih objektov ceste ter gradbenih objektov, kot so tehnične baze), kjer pa se po izgradnji z rekultivacijami zemljišča namenska raba vrne v obstoječo rabo.

Med gradnjo bodo nastajali daljinski vplivi s prašenjem in onesnaževanjem, ki bodo začasnega značaja. Vplivi z začasnim onemogočanjem dostopa do kmetijskih zemljišč med gradnjo so prav tako začasnega značaja. Potencialne trajne vplive, kot je negativen vpliv z gaženjem zemljišč zaradi malomarnega upravljanja s stroji in vozili ter zaradi začasnega odlaganja viškov zemeljskega materiala, je možno izničiti oz. omiliti z upoštevanjem pogojev iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/8/8.1, pogoji za varovanje kmetijskih zemljišč). Poleg v izreku navedenih pogojev, mora biti na gradbišču zagotovljeno ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje nevarnih snovi z lovilno skledo ustrezne prostornine.

Viški zemeljskega materiala se bodo odložili v Premogovnik Velenje. Na trasi, znotraj meje DPN, se bodo zemeljski izkopi in vgradljivi materiali uporabili predvsem za reliefna preoblikovanja priključka Gaberke, ki se sicer nahaja v gozdu in ne na kmetijskih zemljiščih ter za plato pogonske centrale Vodriž.



Na celotnem območju nameravanega posega se predvideva ca. 75.000 m<sup>3</sup> odkopanega humusa, od katerega se bo ca. 30.000 m<sup>3</sup> porabilo med gradnjo za rekultivacijo brežin in okolice trase, ca. 45.000 m<sup>3</sup> pa bo predstavljalo višek humusa.

Skupno bo zaradi izvedbe posega med gradnjo v maksimalnem potencialnem obsegu tangiranih ca. 38,4 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 11,6 ha drugih kmetijskih zemljišč oz. skupno v maksimalnem potencialnem obsegu ca. 50 ha kmetijskih zemljišč, glede na plansko rabo. Glede na dejansko rabo bo med gradnjo v maksimalnem potencialnem obsegu tangiranih ca. 9,1 ha njiv, ca. 1,1 ha hmeljišč, ca. 1 ha intenzivnih sadovnjakov, ca. 0,5 ha ekstenzivnih sadovnjakov in ca. 116,5 ha travnikov oz. skupno v maksimalnem potencialnem obsegu 34 ha kmetijskih zemljišč z intenzivno rabo.

Določene površine kmetijskih zemljišč bodo po izgradnji ceste rekultivirane in na njih bosta ponovno vzpostavljeni obstoječa namenska in dejanska raba.

Obseg trajno tangiranih kmetijskih zemljišč opredeljenih z namensko rabo, glede na obseg tangiranih kmetijskih zemljišč med gradnjo, bo zmanjšan za ca. 17 ha najboljših kmetijskih zemljišč in ca. 6 ha drugih kmetijskih zemljišč. Skupno gledano bo površina kmetijskih zemljišč opredeljenih z namensko rabo, ki bo ponovno vrnjena v obstoječo rabo, znašala ca. 23 ha.

Z izgradnjo načrtovane ceste bo trajno uničenih ca. 21,5 ha najboljših kmetijskih zemljišč in ca. 6 ha drugih kmetijskih zemljišč oz. skupno 27,3 ha.

Glede na dejansko rabo bo obseg trajno tangiranih kmetijskih zemljišč, glede na tangirana kmetijska zemljišča med gradnjo, zmanjšan za ca. 21,3 ha kmetijskih zemljišč z intenzivno rabo. To so površine, na katerih se predvideva vzpostavitev enake dejanske rabe, kot je obstoječa. Glede na celotno območje nameravanega posega (znotraj žične ograje) med obratovanjem to znaša 25 %.

Z izgradnjo načrtovane ceste bo trajno uničenih 4,3 ha njiv in vrtov; 0,8 ha hmeljišč; 0,1 ha intenzivnih sadovnjakov; 0,2 ha ekstenzivnih sadovnjakov in 19,2 ha travnikov oz. skupno 24,6 ha.

Na območju Škal cesta v dolžini ca. 200 m prečka sistem hidromelioracij z naslednjimi značilnostmi: IDSISTEM 304, SIFRASISTE 59021, SISTEMOPIS Območje (plantaža Turn) leži SV od Škalskega jezera pri Velenju. Zagotoviti je treba funkcionalnost melioracijskega sistema (tretja alineja, II/8/8.1, pogoji za varovanje kmetijskih zemljišč).

#### Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji

Med obratovanjem bo na kmetijska zemljišča izražen trajen daljinski vpliv zaradi emisij iz prometa, ki bo segel v ca. 10-metrski pas neposredno ob cesti. Odvajanje padavinske odpadne vode bo speljano skozi zadrževalnike in lovilce olj, zato bo onesnaževanje tal zanemarljivo, v kolikor bodo zadrževalniki in ČN ustrezno vzdrževani (pogoji II/8/8.2, pogoji za varovanje kmetijskih zemljišč).

## **9./ VARSTVO GOZDOV**

### Obstoječe stanje

Na območju trase prevladuje gozd na območju južno od Šmartnega pri Slovenj Gradcu ter na območju med Vodrižem in Graško Goro. Na območju se pojavljajo predvsem HT 41.1C1 Ilirska kisloljubna bukovja, HT 42.253 Montanska endogena smrekovja, HT 42.254 Montanska smrekovja v območju bukovja in HT 42.525 Vzhodnoevropska kisloljubna rdečeborovja.

#### Pričakovani vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo in pogoji

Med gradnjo bodo prisotni predvsem začasni vplivi z emisijami in tresljaji gradbiščne mehanizacije in transportnih vozil. Gradbiščni transport bo potekal po obstoječih cestah in po zgrajeni trasi državne ceste, zato vpliva na gozdna zemljišča zaradi vzpostavljanja nove prometne infrastrukture ne bo. Za skrajno mejo gradnje nameravanega posega je bila vzeta meja DPN, ki po načelu previdnosti predstavlja maksimalni potencialni vpliv na gozdna zemljišča z gradnjo.

Med gradnjo bo v maksimalnem potencialnem obsegu tangiranih ca. 86 ha gozdnih površin, opredeljenih z namensko rabo.

Pred začetkom gradnje je potrebno obvestiti Zavod za gozdove Slovenija, da se drevje za krčitev označi in posek ustrezno evidentira.

Neposredni vplivi, ki bodo trajnega oz. dolgoročnega značaja, pomenijo uničenje oz. posek drevja. Odstranitev obstoječega gozdnega roba, ustvarjanje koridorja preko sklenjenega gozdnega območja in fragmentacija gozda bodo prav tako neposredni in trajni vplivi nameravanega posega. V varovalni gozd cesta ne posega. Gozdne ceste bodo ustrezno nadomeščene. Za omilitve vpliva na gozdove je treba upoštevati pogoje iz tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji v točki II/9/9.1, pogoji za varovanje gozdov).

Za sanacijo gozdnega roba se uporabi avtohtone grmovne in drevesne vrste (sanacija se izvede npr. s črnim trnom, glogom, navadno trdolesko, rdečim in rumenim drenom, brogovito, z velikim jesenom in črno jelšo). Ohraniti, vzpostaviti in oblikovati je treba gozdne robove ter skupine drevja, posamezna drevesa, obvodno gozdno rastje, protivetrne pasove in obmejke zunaj gozda. V prečnem prerezu se morajo gozdni robovi stopničasto dvigovati.

Za čas obratovanja se omilitveni ukrepi sanacije gozdnega roba izvedejo, če se za to ugotovi potreba med spremljanjem stanja gozdnega roba. Spremljanje izvaja strokovnjak gozdar, in sicer 1x na leto, prva tri leta obratovanja.

### III. Obrazložitev v zvezi s presojo sprejemljivosti posega na naravo

Prvi odstavek 39. člena Pravilnika o presoji določa, da se, glede na velikost in značilnost posega v naravo, presoja sprejemljivosti posegov v naravo izvede v postopku izdaje 1) okoljevarstvenega soglasja za posege v naravo z vplivi na okolje, 2) naravovarstvenega soglasja za posege v naravo, ki niso posegi v naravo z vplivi na okolje, 3) dovoljenja za poseg v naravo, določene v 43. členu tega pravilnika ali 4) dovoljenja po drugih predpisih za posege v naravo, za katere ni treba pridobiti soglasja ali dovoljenja iz prejšnjih treh alinej.

V drugem odstavku 39. člena Pravilnika o presoji je določeno, da se v primeru, ko se presoja sprejemljivosti posega v naravo izvede v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja, šteje, da je z izdajo okoljevarstvenega soglasja izdano tudi naravovarstveno soglasje. Glede na navedeno je bilo odločeno, kot izhaja iz III. točke te odločbe.

Glede na to, da gre v obravnavanem primeru za gradnjo objektov po predpisih o graditvi objektov, se pogoji, navedeni v izreku te odločbe, skladno s šestim odstavkom 61. člena ZVO-1, štejejo za projektne pogoje po predpisih o graditvi objektov.

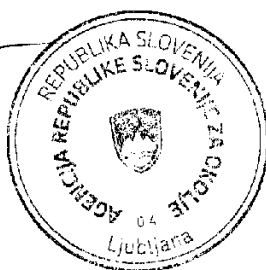
V skladu z osmim odstavkom 61. člena ZVO-1 okoljevarstveno soglasje preneha veljati, če nosilec posega v petih letih od njegove pravnomočnosti ne začne izvajati posega v okolje ali ne pridobi gradbenega dovoljenja, če je to zahtevano po predpisih o graditvi objektov. Zato je naslovni organ odločil, kot izhaja iz IV. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

### **IV. Stroški**

V skladu s petim odstavkom 213. člena v povezavi s 118. členom Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06-ZUP-UPB2, 105/06-ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13) je bilo treba v izreku te odločbe odločiti tudi o stroških postopka. Glede na to, da v tem postopku stroški niso nastali, je bilo odločeno, kot izhaja iz V. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

**Pouk o pravnem sredstvu:** Zoper to odločbo je dovoljena pritožba na Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 47, Ljubljana, v roku 15 dni od dneva vročitve te odločbe. Pritožba se vloži pisno ali poda ustno na zapisnik pri Agenciji Republike Slovenije za okolje, Vojkova cesta 1b, 1102 Ljubljana. Za pritožbo se plača upravna taksa v višini 18,12 EUR. Upravno takso se plača v gotovini oziroma z elektronskim denarjem ali drugim veljavnim plačilnim instrumentom in o plačilu predloži ustrezno potrdilo. Upravna taksa se lahko plača na podračun javnofinančnih prihodkov z nazivom: Upravne takse – državne in številko računa: 0110 0100 0315 637 z navedbo reference: 11 25518-7111002-00435415.

mag. Irena Lapuh  
podsekretarka



mag. Inga Turk  
direktorica Urada za varstvo okolja in narave

**Priloga:**

- Priloga 1, seznam zemljišč območja posega
- Priloga 2, seznam zemljišč vplivnega območja

**Vročiti:**

- nosilec nameravanega posega, DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje – osebno.

**Poslati po enajstem odstavku 61. člena ZVO-1 tudi:**

- Inšpektoratu za okolje in prostor, Inšpekcija za okolje in naravo, Vožarski pot 12, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.irsop@gov.si),
- Mestna občina Velenje, Titov trg 1, 3320 Velenje – po elektronski pošti (info@velenje.si),
- Mestna občina Slovenj Gradec, Šolska ulica 5, 2380 Slovenj Gradec – po elektronski pošti (info@slovenjgradec.si),
- Občina Šoštanj, Trg svobode 12, 3325 Šoštanj – po elektronski pošti (obcina@sostanj.si).