DOKUMENT JE ELEKTRONSKO PODPISAN!
Podpisnik: Sandi Rutar
Izdajatelj certifikata: SI-PASS-CA
Številka certifikata: 7CEBFD82000000005755
Potek veljavnosti: 24. 07. 2028
Čas podpisa: 17. 11. 2026 11:51
Št. dokumenta: 35105-2/2021-2550-176

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

T: 01 478 70 00
E: gp.mop@gov.si
www.mop.gov.si

Številka: 35105-2/2021-2550-176
Datum: 17. 11. 2026
Dato: 2_21 koseze - kozarje_igd.docx

Ministrstvo za okolje in prostor izdaja na podlagi drugega odstavka 7. člena Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 61/17, 72/17 – popr., 65/20, 15/21 – ZDUOP in 199/21 – GZ-1, v nadaljevanju GZ) v povezavi s prvim odstavkom 128. člena Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23, 85/24 – ZAID-A, 47/25 – odl. US, 75/25 – GZ-1B, v nadaljevanju GZ-1) v integralnem postopku izdaje gradbenega dovoljenja za objekt z vplivi na okolje, razširitev AC A2 Karavanke - Obrežje, odsek Koseze – Kozarje v šestpasovnico, uvedenem na zahtevo investitorja DARS, Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d., Ulica XIV. divizije št. 4, Celje, ki ga po pooblastilu zastopa DRI upravljanje investicij d.o.o., Kotnikova ulica 40, 1000 Ljubljana, naslednje

D E L N O G R A D B E N O D O V O L J E N J E

I. Investitorju DARS, Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d., Ulica XIV. divizije št. 4, Celje, se v integralnem postopku izda delno gradbeno dovoljenje za razširitev avtoceste A2 Karavanke – Obrežje na odseku Koseze – Kozarje v šestpasovnico na zemljiščih parc. št.:

1630/12, 1630/14, 1632/5, 1632/6, 1633/9, 1633/10, 1633/13, 1634/10, 1634/11, 1634/12, 1634/13, 1634/16, 1634/19, 1634/21, 1635/3, 1635/9, 1635/10, 1635/11, 1635/13, 1635/15, 1635/12, 1636/16, 1636/17, 1636/20, 1636/22, 1639/5, 1639/6, 1639/7, 1642/2, 1643/4, 1678/6, 1678/7, 1678/9, 1678/11, 1678/15, 1678/16, 1850, 1865, 1866/2 vse k. o. **1738 Dravlje**

302/19, 302/20, 302/28, 302/29, 302/31, 302/33, 302/34, 308/1, 2166/5, 2166/7, 2166/24, 2166/26, 2166/27, 2172/29, 2172/46, 2172/47, 2195/1, 2195/2, 2196/1, 2196/2 vse k. o. **1982 Šujica**

1780/6, 1780/7, 1783/5, 1783/6, 1783/7, 1788/5, 1788/6, 1805/7, 1805/8, 1813/5, 1813/6, 1813/8, 1815/10, 1815/11, 1815/12, 1816/6, 1826/2, 1826/16, 1826/18, 1826/22, 1826/24, 1826/26, 1826/27, 1826/28, 1826/29, 1829/4, 1829/5, 1835/4, 1835/6, 1846/14, 3081/7, 3081/18, 3081/19, 3081/27, 3081/28, 3081/29, 3081/30, 3081/31, 3081/33, 3081/34, 3081/35, 3081/36, 3083/12, 3085/5, 3096/7, 3096/14, 3108/2, 3108/5, 3108/7, 3184/1, 3185 vse k. o. **1994 Dobrova**

1238/2, 1241/4, 1241/6, 1241/9, 1241/10, 1241/11, 1241/12, 1243/2, 1243/3, 1244/5, 1244/6, 1245/4, 1245/7, 1245/9, 1245/11, 1245/12, 1461/3, 1481, 1482/2, 1482/6, 1482/7, 1482/8, 1482/10, 1483/3, 1483/5, 1496/1, 1496/2, 1497/2, 1498/2, 1500/11, 1505/2, 1506/7, 1532/8, 1532/18, 1532/20, 1532/22, 1532/24, 1533/5, 1533/6, 1567/4, 1533/7, 1533/10, 1537, 1570/2, 1571/7, 1584/2, 1587/1, 1588/1, 1588/4, 1622/7, 1622/8, 1866/10, 1866/12, 1866/14, 1866/17, 1866/18, 1866/19, 1866/20, 1866/23, 1866/24, 1866/26, 1889/4, 1889/22, 1889/27, 1889/28, 1889/33, 1889/35, 1889/36, 1889/37, 1891/33, 1891/34, 1891/35, 1891/37, 1891/38, 1891/39, 1891/40, 1891/41, 1891/42, 1891/43, 1891/44, 1891/46, 1891/48, 1891/50, 2196/2, 2196/18, 2196/20, 2196/21, 2196/23, 2196/25, 2196/26, 2196/27, 2198, 2200/2, 2200/6, 2200/7, 2201, 2202, 2203/1, 2204/1, 2204/2, 2205/1 vse k. o. **2682 Brdo**

870/7, 870/9, 870/10, 870/12, 870/14, 870/15, 871/12, 876/1, 876/2, 877/5, 877/6, 880/8, 880/9, 1503/1, 1503/2, 1504/2, 1504/4 vse k. o. **2683 Grič**

II. Gradnja po tem gradbenem dovoljenju obsega:

1 Trasa AC - razširitev avtoceste A2 na odseku Koseze – Kozarje v šestpasovnico

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- razširitev na odseku od km 0+855,0 (BCP 0014) do km 1+760,0 (BCP 0015)
  - dolžina avtocesta: 2.380,0 m
  - dolžina razcep Kozarje: 540,0 m
- KPP AC: 41,0 m
  - KPP 1 (od km 0.0+0.00 do km 0.3+20.00): 46,0 m
  - KPP 2 (od km 0.3+20.00 do km 0.6+80.00): 46,0 m
  - KPP 3 (od km 0.7+0.00 do km 0.8+20.00): 40,2 m
  - KPP 4 (od km 0.8+20.00 do km 1.1+00.00): 42,5 m
  - KPP 5 (od km 1.1+00.00 do km 1.2+60.00): 42,0 m
  - KPP 6 (od km 1.2+60.00 do km 1.5+40.00): 45,5 m
  - KPP 7 (od km 1.5+40.00 do km 2.0+60.00): 45,0 m
  - KPP 8 (od km 2.0+60.00 do priključka Kozarje): 45,5 m
  - KPP 9 (Priključek Kozarje): 28,0 m

2 Priključek Brdo in servisna cesta

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- priključek Brdo v km 0+922,87 in
- servisna cesta v dolžini 610,0 m, NPP 12,12 m

3 Spremljajoči objekti – plato za BS Brdo

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- počivališče »Brdo«; lociran na vzhodni strani AC med km 0+940 in km 1+160 (BCP 615; izvedba zemeljskih del (do planuma spodnjega ustroja) za oskrbno postajo tipa 2

4 Deviacije cest in poti

4.1 Deviacija 1-1, Cesta za Grič (nadvoz 4-1)

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- v km AC 0+080,00
- dolžina: 141,8 m
- NPP: 9,0 m
- NPP (nadvoz): 8,0 m
- asfaltna izvedba

4.2 Deviacija 1-2, Pot za Brdom (lokalna glavna cesta LG 211116)

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- v km AC 0+930,00

- dolžina: 213,9 m
- NPP (od km 0+00 do krožišča): 13,5 m
- NPP (od krožišča do km 0+735): 13,0 m
- asfaltna izvedba

4.3 Deviacija 1-3, Cesta na Bokalce (nadvoz 4-2)

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- v km AC 1+505,00
- dolžina: 118,4 m
- NPP (nadvoz): 12,4 m
- NPP: 12,5 m
- asfaltna izvedba

4.4 Deviacija 1-4, Cesta na Vrhovce (podvoz 3-3)

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- v km AC 1+847,00
- dolžina: 100,0 m
- NPP: 8,0 m
- asfaltna izvedba

4.5 Deviacija 1-5, Cesta Dolomitskega odreda

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- v km AC 2+263,00
- dolžina: 376,0 m
- NPP (nadvoz): 10,4 m
- NPP: 11,0 m
- asfaltna izvedba

4.6 Deviacija 1-1a, dostopna pot do zadrževalnika LO-1

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- od km AC 0+160,00 do km 0+460,00
- dolžina: 315,0 m
- NPP: 5,5 m
- makadamska izvedba

4.7 Deviacija 1-2a, dostopna pot do zadrževalnika LO-2

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- od km AC 0+620,00 do km 0+940,00
- dolžina: 388,4 m
- NPP: 5,5 m
- makadamska izvedba

4.8 Deviacija 1-4a, dostopna pot do zadrževalnika LO-3

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- od km AC 1+850,00 do km 2+020,00
- dolžina: 244,5 m
- NPP: 5,5 m
- makadamska izvedba

5 Križišča

5.1 Trikrako krožno križišče na deviaciji 1-2 Pot za Brdom

- CC-SI: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- trikrako enopasovno krožno križišče.
- povezuje priključna kraka C in D ter deviacijo 1-2.
- premer: 46,5 m
- NPP: 10,0 m (brez površin za pešce in kolesarje)
- NPP: 14,5 m (s površinami za pešce in kolesarje)
- zunanji premer: 40,0 m
- premer notranjega nepovoznega dela sredinskega otoka: 22,0 m

- širina vozišča 7,0 m
- širina tlakovanega povoznega sredinskega dela za večja vozila: 2,0 m

6 Objekti

6.1 Nadvozi

6.1.1 Nadvoz 4-1

- CC-SI: 21410 Mostovi, viadukti, nadvozi, nadhodi
- v km AC 0+080,00
- dolžina: 66,8 m
- širina: 8,0 m
- svetli razpon: 58,0 m
- svetla višina nad AC: 4,9 m

6.1.2 Nadvoz 4-2

- CC-SI: 21410 Mostovi, viadukti, nadvozi, nadhodi
- v km AC 1+510,00
- dolžina: 59,6 m
- širina: 12,9 m
- svetli razpon: 54,8 m
- svetla višina nad AC: 4,9 m

6.1.3 Nadvoz 4-3

- CC-SI: 21410 Mostovi, viadukti, nadvozi, nadhodi
- v km AC 2+262,93
- dolžina: 64,3 m
- širina: 10,4 – 10.9 m
- svetli razpon: 53,0 m
- svetla višina nad AC: 4,9 m

6.2 Podvozi

6.2.1 Podvoz 3-1

- CC-SI: 21422 Podhodi
- v km AC 0+930,00
- na deviacij 1-2 Pot za Brdom
- dolžina: 27.71 m
- širina: 9,6 m
- svetla višina deviacije: 4,7 m

6.2.2 Podvoz 3-2

- CC-SI: 21422 Podhodi
- v km AC 0+930,00
- na deviacij 1-2 Pot za Brdom
- dolžina: 27,7 m
- širina (levi objekt) 18,0 m
- širina (desni objekt): 23,0 m
- svetla višina deviacije: 4,7 m

6.2.3 Podvoz 3-3

- CC-SI: 21422 Podhodi
- razširitev obstoječega podvoza VA0039 – podvoz 3-3
- v km AC 1+850,00
- na deviaciji 1-4 Cesta na Vrhovce
- širina: 45,1 m
- dolžina: 9,4 m
- svetla višina deviacije: min 4,6 m

6.3 Mostovi

6.3.1 Most 5-1

- CC-SI: 21410 Mostovi, viadukti, nadvozi, nadhodi

- razširitev obstoječega mostu VA0036 – most 5-1
- v km AC 0+567,13
- širina: 44,6 m
- dolžina: 9,7 m
- višina sten: 2,5
- svetla višina nad vodotokom: 3,4 m (0,9 m nad Q100)

6.3.2 Most 5-2

- CC-SI: 21410 Mostovi, viadukti, nadvozi, nadhodi
- rušitev obstoječega mostu VA0040 in VA0049 ter izgradnja mostu 5-2, ki ga sestavljata levi in desni objekt
- v km AC od 2+123,56 do km 2+172,29
- dolžina (levi objekt): 52,5 m
- širina (levi objekt): 22,7 m
- dolžina (desni objekt): 52,5 m
- širina (desni objekt): 22,7 m
- krajni podpori: pilotna greda dimenzij 1,8x1,7x17,2 m (piloti dolžine 15 m)
- vmesne podpore: okrogli AB stebri premera 1,0 m in višine od 3,22 m do 4,80 m (piloti dolžine 14 m)
- svetla višina nad vodotokom: 1,1 m nad Q100

6.4 Podporne/oporne konstrukcije

6.4.1 Armirana zemljina Brdo

- CC-SI: 24205 Drugi gradbeni inženirski objekti, ki niso uvrščeni drugje
- od km 0+069,35 do km 0+169,35 deviacije 1-2 Pot za Brdom
- dolžina: 100,0 m
- višina: 9,5 m

6.4.2 Oporna konstrukcija Lesnina (pilotna stena PS1)

- CC-SI: 24205 Drugi gradbeni inženirski objekti, ki niso uvrščeni drugje
- od km AC 1+299,49 do km 1+779,87
- dolžina: 464,0 m
- višina: 5,2 m do 12,2 m

6.4.3 Oporna konstrukcija Lesnina (pilotna stena PS2)

- CC-SI: 24205 Drugi gradbeni inženirski objekti, ki niso uvrščeni drugje
- od km AC 1+528,29 do km 1+620,98
- dolžina: 92,7 m
- višina: 8,0 m

6.4.4 Podporna konstrukcija Vrhovci (armirana zemljina PZ2)

- CC-SI: 24205 Drugi gradbeni inženirski objekti, ki niso uvrščeni drugje
- od km AC 1+754,00 do km 1+840,00
- dolžina: 86,0 m
- višina: 7,0 m

7 Odvodnjavanje

7.1 Meteorna kanalizacija AC

- CC-SI: 22231 Cevovodi za odpadno vodo (kanalizacija)
- odvajanje vode z vozišča AC, izven nivojskega priključka preko vodotesne kanalizacije v bazene za zadrževanje in čiščenje v odvodnik (kontroliran sistem odvodnje)
- objekta Z-4 in Z-5 sta obstoječa zemeljska zadrževalna bazena, ki se jih preuredi in vgradi lovilec olja za 80 l/s. Preko objektov je predvidena odvodnja AC preko obstoječih cestnih jarkov od km 0+000 do km 0+570.
- objekt LO-3 je predviden kot zemeljski zadrževalni bazen, kjer se najbolj umazana voda zadrži, in kontrolirano izpušča skozi lovilec olj v odvodnik. Na objekt so predvideni dotoki iz meteornih kanalov LO-3.1 in 3.2.

- objekt LO-1 je predviden kot predfabriciran izdelek – cisterna, ki je popolnoma vkopan v teren in zavarovan proti dvigu zaradi podtalnice. Na objekt so predvideni dotoki iz meteornih kanalov LO-1.1, LO-1.2, LO-1.3, 5 in 5.1.
- objekt LO-2 je predviden kot predfabriciran izdelek – cisterna, ki je popolnoma vkopan v teren in zavarovan proti dvigu zaradi podtalnice. Na objekt so predvideni dotoki iz meteornih kanalov LO-2.1, priključni krak Brdo in LO-2.2.

7.2 Meteorna kanalizacija deviacij

- CC-SI: 22231 Cevovodi za odpadno vodo (kanalizacija)
- prestavitev obstoječih vodov za kontrolirano odvodnjo meteornih voda je predvidena pri deviacijah 1-1, 1-2, 1-3, 1-5.
- disperzno odvajanje meteorne vode preko bankine ceste po terenu je predvidena pri deviacijah 1-1a, 1-2a, 1-4, 1-4a.

7.3 Zadrževalni bazeni

- CC-SI: 21520 Jezovi, vodne pregrade in drugi vodni objekti
- zemeljski zadrževalni bazen Z-4, zemeljski zadrževalnik 1.170 m^3, lociran na travniku na vzhodni strani AC, na levem bregu Glinščice, AC km 0+560.
- zemeljski zadrževalni bazen Z-5, zemeljski zadrževalnik 1.450 m^3 lociran na travniku na zahodni strani AC, na levem bregu Glinščice, AC km 0+500.
- čistilni objekti LO-3, zemeljski zadrževalnik 796 m^3, lociran na travniku na vzhodni strani AC, levi strani južni Gradaščice, AC km 2+060.

7.4 Čistilni objekti

- CC-SI: 21520 Jezovi, vodne pregrade in drugi vodni objekti
- čistilni objekti LO-1, volumen 10 m^3, lociran na travniku na vzhodni strani AC, na desnem bregu Glinščice, AC km 0+620
- čistilni objekti LO-2, volumen 22 m^3, lociran v razcepni zanki priključka Brdo, AC km 0+900.

8 Regulacije

8.1 7-1 Ureditev Glinščica

- CC-SI: 21520 Jezovi, vodne pregrade in drugi vodni objekti
- na območju mostu 5-1 preko Glinščice, AC od km 0+540 do km 0+600
- dolžina: 78,0 m

8.2 7-2 Ureditev jarek

- CC-SI: 21520 Jezovi, vodne pregrade in drugi vodni objekti
- v območju priključka Brdo
- preureditev jarka vključuje tudi izvedbo treh prepustov premera 800 in 1200 mm.
- dolžina ureditve: 226,0 m

8.3 7-3 Regulacija Gradaščice

- CC-SI: 21520 Jezovi, vodne pregrade in drugi vodni objekti
- na območju mostu 5-2 preko Gradaščice
- v okviru gradnje mostu 5-2 je predvidena nova obloga pod mostom, ki se podaljša tudi gorvodno in dolvodno v skladu z dimenzijami novega mostu.
- dolžina ureditve: 60,0 m

9 Komunalni vodi

9.1 Komunalno kanalizacijsko omrežje

9.1.1 KANAL F-1 (Stacionaža km 1+310)

- CC-SI: 22231 Cevovodi za odpadno vodo (kanalizacija)
- podaljšanje obstoječe PVC kanalizacije d 250 v zaščitni cevi DN 500 v območju AC v km 1+310 v skupni dolžini 18 m

9.1.2 KANAL F-2 (Stacionaža km 1+588)

- CC-SI: 22231 Cevovodi za odpadno vodo (kanalizacija)
- prestavitev kanalizacije PVC d 315 v dolžini 38 m in podaljšanje zaščite obstoječe BC 1100 v dolžini 10 m v območju AC v km 1+588

9.2 Vodovod

9.2.1 ODSEK V-1 (Stacionaža km 1+522)

- CC-SI: 22221 Lokalni vodovodi za pitno vodo in cevovodi za tehnološko vodo
- prestavitev obstoječega vodovoda NL DN 250 na območju nadvoza 4-2 v AC km 1+522
- vodovodna cev NL DN 250, dolžine cca. 120 m obešena na konstrukcijo nadvoz 4-2

9.2.2 ODSEK V-2 (Stacionaža km 2+277 do 2+296)

- CC-SI: 22221 Lokalni vodovodi za pitno vodo in cevovodi za tehnološko vodo
- podaljšanje obstoječega vodovoda DN 150 pod AC
- podaljšanje zaščitne cevi DN 300 z izvedbo revizijskih jaškov na obeh straneh AC v skupni dolžini 20,3 m
- vodovodna cev NL DN 150, zamenjava obstoječe in podaljšanje v skupni dolžini 77,5 m

9.3 Plinovodno omrežje

Križanje 1

- CC-SI: 22110 Naftovodi in daljinski (prenosni) plinovodi
- dodatna zaščita obstoječega visokotlačnega plinovoda M3 DN 500 (67 bar) na območju prečkanja vodotoka Glinščica
- v stacionaži plinovoda 80+065
- dev 1-1A v km 0,2+46
- v dolžini 9,6 m (zaščita)

Križanje 2

- CC-SI: 22210 Lokalni (distribucijski) plinovodi
- prestavitev nizkotlačnega plinovoda N18340-DN 200 (100 mbar) na območju prečkanja AC pri nadvozu 4-2 Cesta na Bokalce.
- prestavitev predvidena s prekopom pod AC s plinovodno cevjo PE 225 mm
- odstranitev ukinjenega distribucijskega plinovoda DN225 iz nadvoza 4-2
- A2 v km 2,3+04
- v skupni dolžini 154 m (prestavitev)
- v skupni dolžini 120 m (odstranitev)

Križanje 3

- CC-SI: 22210 Lokalni (distribucijski) plinovodi
- dodatna zaščita obstoječega srednjetlačnega plinovoda V200-DN 250 (15,5 bar) pod AC cestiščem na območju nadvoza Ceste Dolomitskega odreda
- A2 v km 3,1+12 in km 3,1+37
- v skupni dolžini 30,4 m (zaščita)

9.4 Telekomunikacijski vodi

- CC-SI: 22242 Lokalna (dostopovna) komunikacijska omrežja
- Predvidena je prestavitev in zaščita obstoječih TK vodov, ki so v lasti upravljavcev:
  - Telekom Slovenije, d.d,
  - Telemach d.o.o.,
  - JP.LPT d.o.o. in
  - Maxtel d.o.o.
- Izvedejo se zaščitni ukrepi z zaščito cevne TK KK ter potrebne prestavitve obstoječe TK KK.

9.4.1 Odsek 1

- prestavitev obstoječih TK vodov od km 0+000 do 0+080 v upravljanju Telekoma Slovenije
- optični kabel TOSM 03 12x12 SMAN in bakreni kabel TK59 150x4x0,4GM

9.4.2 Odsek 2

- zaščita obstoječih TK vodov od km 0+900 do km 0+960 v upravljanju JP. LPT d.o.o
- optični kabel TOSM 03 12x12 SMAN in bakreni kabel TK59 150x4x0,4GM

9.4.3 Odsek 3

- prestavitev obstoječih TK vodov od km1+220 do 1+560 v upravljanju Telekoma Slovenije, Telemacha in Maxtel d.o.o.
- TOSM 03 12x12 SMAN; TK00V 15x4x0,4; TK59 350x4x0,4 GM

9.4.4 Odsek 4

- prestavitev obstoječih TK vodov od km 2+220 do 2+320 v upravljanju Telekoma Slovenije in Telemacha
- TOSM 03 12x12 SMAN; TK00V 75x4x0,4; TK59 350x4x0,4 GM

9.4.5 Odsek 5

- zaščita obstoječih TK vodov na razcepu Koseze Kozarje AC-A2 Ljubljana (Brdo Kozarje) 0615 1.762 m v upravljanju Telekoma Slovenije in Telemacha
- TK10 100x4x0,6; TK 59 500x4x0,6 GM; TOSM03 6x6 CMAN

9.5 Klic v sili (KVS)

- CC-SI: 22242 Lokalna (dostopovna) komunikacijska omrežja
- prestavitve optičnih vodnikov DARS ter optičnih vodnikov MORS z izgradnjo ustrezne nadomestne cevne kabelske kanalizacije (KVS KK) z navezavo na obstoječo KK KVS na območju ureditve;

  Nova 10 cevna kabelska kanalizacija na levi strani ob celotni trasi AC:
  - 4x PE02 (4x) 2 x ø 50/4mm + 2 x ø 125 mm

  Nova 3 cevna kabelska kanalizacija na desni strani ob celotni trasi AC:
  - PE02 (1x) 2 x ø 50/4mm + 2 x ø 125 mm
  - Prestavitev stebričkov za klic v sili
- prestavitve obstoječih video nadzornih kamer vključno z elektro omaricami in pripadajočimi signalnimi in napajalnimi vodi.

9.6 Cestna razsvetljava

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- na celotnem odseku AC
- na AC priključku Brdo
- na deviaciji 1-1
- na deviaciji 1-2
- na deviaciji 1-3
- na deviaciji 1-5

9.7 NN elektroenergetsko omrežje

9.7.1 NN1, NN2, NN1A, NN2A, 2xNN kabel 683/A iz TP Bokalce

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- prestavitev obstoječih NN kablov iz TP Bokalce zaradi rušitve in izgradnje novega nadvoza pri križanju AC med P74 in P76 oz. km 1+500
- v okviru prestavitve NN vodov se izdela tudi nova kabelska kanalizacija KK12 in KK13 v dolžini cca 170 m.

9.7.2 NN3, NN4, NN5, NN6, NN7, 5xNN kabel iz TP Kozarje žaga

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- preureditev obstoječih NN vodov iz TP Kozarje žaga
- v okviru prestavitve NN vodov se izdela tudi nova kabelska kanalizacija KK17 in KK18 v dolžini cca 160 m, ki služi tako za potrebe NN kot SN vodov.

9.7.3 NN7

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- prestavitev NN kabla iz območja predvidenega BS Brdo
- na levi (vzhodni) strani AC med profilih 63 in 46-47 se obstoječi kabel prekine in spoji z novim ter nadomesti preko nove kabelske trase z novim kablom enakih dimenzij
- dolžina cca. 340 m

9.7.4 NN10 – ENOSTAVNI OBJEKT - priključek

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- za napajanje nove obcestne elektro opreme avtoceste se zgradi nov NN priključek iz TP0286-BOKALCI dolžine cca 10 m

9.8 SN elektroenergetsko omrežje

9.8.1 Vk1, Vk1a kablovod 20 kV TP Bokalce, Vk2 kablovod 20 kV TP0522

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- zaradi izgradnje novega nadvoza 4-2, na deviaciji 1-3 Cesta na Bokalce se obstoječi SN vodi preuredijo in prestavijo v novo kabelsko kanalizacijo.
- predvidena je izgradnja nove kabelska kanalizacije KK12 in KK13 okvirni v dolžini cca 165 m.

9.8.2 Vk3, Vk3a kablovod 20 kV TP Kozarje Žaga

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- prestavitev obstoječih SN vodov v novo kabelsko kanalizacijo KK17 v dolžini cca 70 m

9.8.3 KK1

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- kabelska kanalizacija za rezervno napajanje predora Šentvid med priključkom Podutik in priključkom Brdo (2-1 Brdo)
- podaljšanje šest cevne kabelske kanalizacije v dolžini cca 90 m od profila 1, kjer se naveže na obstoječ kabelski jašek KJ6432, do profila 6, kjer se zaključi v predvidenem novem kabelskem jašku KJ1-1

9.8.4 KK2

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova štiri cevna kabelska kanalizacija pod AC med priključkom Brdo (2-1 Brdo) in RP Kozarje
- prečka AC na odseku od profila 6 (predvidenega kabelskega jaška KJ1-1 na zahodni strani AC) do predvidenega kabelskega jaška KJ2-1 na vzhodni strani AC v dolžini cca 75 m

9.8.5 KK3

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova deset cevna kabelska kanalizacija med priključkom Brdo in ob cesti za Brdo
- ob zahodnem delu AC, na odseku med predvidenim jaškom KJ1-1 (profil 6), do predvidenega jaška KJ4-1
- dolžine cca. 260m

9.8.6 KK5

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova osemnajst cevna kabelska kanalizacija med priključkom za RP Kozarje preko AC v smeri proti RTP Vič
- na zahodni strani AC, od predvidenega jaška KJ4-1, do predvidenega jaška KJ5-4 (med profiloma 33 in 34)
- dolžine cca. 290 m

9.8.7 KK7

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- kabelska kanalizacija na odseku med TP Bokalci in zahodno stranjo nadvoza 4-2 (Cesta na Bokalce)
- nova osemnajst cevna kabelska kanalizacija
- na zahodni strani AC, od predvidenega KJ 5-4 do predvidenega KJ7-3 (med profiloma 46 in 47)
- dolžine cca. 290 m

9.8.8 KK8

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova osem cevna kabelska kanalizacija na odseku med profilom 73 in 76 na vhodni strani AC
- od predvidenega KJ 7-3 na zahodni strani AC, do predvidenega KJ8-1 na vzhodni strani AC
- dolžine cca. 165 m

9.8.9 KK9

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova osem cevna kabelska kanalizacija od predvidenega KJ8-1 do predvidenega novega KJ9-1 (predviden bencinski servis »Brdo«)
- dolžine cca. 27 m

9.8.10 KK10

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi

- nova osem cevna kabelska kanalizacija
- od predvidenega KJ 8-1 ob predvidenem novem krožišču na vzhodni stran
- dolžine cca. 45m

9.8.11 KK11

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova dvanajst cevna kabelska kanalizacija
- ob zahodnem delu AC, od predvidenega KJ 7-3 do predvidenega KJ11-4 (profil 73)
- dolžine cca. 530 m

9.8.12 KK14

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova dvanajst cevna kabelska kanalizacija
- na zahodni strani AC, od predvidenega KJ 11-4 do predvidenega KJ14-6 (profil 111)
- dolžine cca. 790 m.

9.8.13 KK15

- CC-SI: 22241 Lokalni (distribucijski) elektroenergetski vodi
- nova osem cevna kabelska kanalizacija
- na zahodni strani AC, od predvidenega KJ 14- 6 do predvidenega KJ16-1 (profil 117). Trasa se s predvidenim KJ14-6 poveže s traso obstoječe KK.
- dolžine cca. 112 m.

10 Aktivna protihrupna zaščita

10.1 OAPO-2

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- protihrupna ograja iz obojestranskih absorpcijskih panelov poteka v ločilnem pasu AC
- AC od km 0+386 do km 1+028
- dolžina: 643,0 m
- višina: 3,5 – 4,0 m

10.2 TPO-3

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- transparentna protihrupna ograja ob desnem robu AC v območju priključka Brdo
- AC od km 0+744 do km 0+812
- dolžina: 71,0 m
- višina: 4,0 m

10.3 APO-4

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- protihrupna ograja iz absorpcijskih panelov poteka ob desnem robu AC
- AC od km 0+066 (os B) do km 0+981 (AC)
- dolžina: 168,0 m
- višina: 4,0 m

10.4 APO-5

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- protihrupna ograja iz absorpcijskih panelov ob levem robu AC poteka po vrhu vkopa na območju Vrhovcev
- AC od km 1+356 do km 1+521
- dolžina: 172,0 m
- višina: 2,5 m

10.5 OAPO-6

- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- protihrupna ograja iz obojestranskih absorpcijskih panelov poteka v ločilnem pasu AC
- AC od km 1+353 do km 1+995
- dolžina: 640,0 m
- višina: 3,5 m

10.6 APO-7
- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- protihrupna ograja iz absorpcijskih panelov ob levem robu AC poteka po vrhu vkopa na območju Vrhovcev
- AC od km 1+544 do km 1+657
- dolžina: 120,0 m
- višina: 2,50 m

10.7 APO-8
- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- protihrupna ograja iz absorpcijskih panelov poteka na levi strani AC do območja razcepa Kozarje
- AC od km 1+627 (AC) do km 0+273 (os KZS)
- dolžina: 1.018,00 m
- višina: 3,5 – 5,0 m

10.8 APO-9
- CC-SI: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste)
- protihrupna ograja iz absorpcijskih panelov poteka po levi strani AC na območja razcepa Kozarje
- AC od km 1+753 (AC) do km 0+270 (os KZJ)
- dolžina: 938,0 m
- višina: 3,0 – 5,0 m

11 Prometna oprema in signalizacija
- vertikalna signalizacija
- horizontalna signalizacija
- prometna oprema
- oprema za vodenje prometa
- SPIS portali, portali in polportali
- DARS GO portali (elektronski cestninski sistem)
- oprema za zavarovanje prometa

12 Gradbišče
- v območju zemljišč za gradnjo: ureditev gradbišča in delovnih platojev za potrebe gradnje AC in objektov
- dostop do gradbišča iz javnih cest.

III. Podrobnejši mikrolokacijski, ekološki, tehnični, oblikovalski in okoljevarstveni pogoji obravnavanega posega, ki so za investitorja obvezujoči, so določeni v dokumentaciji, ki je sestavni del tega dovoljenja:

A. Projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja, št. projekta 16_565, januar 2018 in dopolnitve: april 2018, september 2019, februar 2020, september 2020, november 2020, april 2022, marec 2023, ki jo je izdelal projektant PNZ d.o.o, Ljubljana (v nadaljevanju PGD):

0 Vodilna mapa		
16_565/VM, AVTOCESTA A2 KARAVANKE - OBREŽJE: ODSEK KOSEZE - KOZARJE, OD BC 0014 KM 0,855 DO BCP 0015 KM 1,760 IN PRIKLJUČEK BRDO, BCP 0114 (RAZŠIRITEV ŠESTPASOVNICO)		
2 Načrti krajinske arhitekture		
2	Krajinska arhitektura	13704_KA
3 Načrti gradbenih konstrukcij		
3/01a	Cesta - širitev v šestpasovnico	16_565/C

3/01b	Cesta - širitev v šestpasovnico	PA-16_565/C
3/01c	Cesta - širitev v šestpasovnico	331160156-GT
3/02	Prometna oprema in signalizacija	16_565/PO
3/02a	Prometna oprema in signalizacija portalov	K-565.04
3/03	Preureditev priključka brdo in izvedba platoja BS Brdo	PNG - 682-1/17
3/04	Deviacij kategoriziranih in nekategoriziranih cest	299-C
3/05a	Nadvoz 4-1	K-565.03
3/05b	Nadvoz 4-2	2-1/17
3/05c	Nadvoz 4-3	521/2017
3/05d	Podvoz 3-1	331160156/3.1
3/05e	Podvoz 3-2	331160156/3.2
3/05f	Podvoz 3-3	13704_P33
3/05g	Most 5-1	13704_M51
3/05h	Most 5-2	520/2017
3/05i	Pilotna stena PS-1 (Lesnina)	K-565.05
3/05j	Pilotna stena PS-2 (Bokalce)	K-565.06
3/05k	Podporni zid PZ-2 (Vrhovci)	13704_PZ2
3/06	Vodnogospodarske ureditve	13-1331/VGU
3/07	Odvajanje in čiščenje padavinskih voda s cest, vključno zadrževalnimi bazeni	13-1331/KO
3/08	Kanalizacija - odvajanje odpadnih voda	13704_Kan
3/09	Vodovod	13704_vod
3/10	Armirana zemljina na BS Brdo	331160156/AZ
3/11a	Aktivna zaščita pred hrupom	16-565 PGD/PHO
3/11b	Pasivna zaščita pred hrupom	12-1561/PAS_16_565
3/12a	Rušitev nadvoza VA0035 (ki ga bo nadomeščal Nadvoz 4-1)	13704_RuN41
3/12b	Rušitev nadvoza VA0038 (ki ga bo nadomeščal Nadvoz 4-2)	13704_RuN42
3/12c	Rušitev nadvoza VA0041 (ki ga bo nadomeščal Nadvoz 4-3)	13704_RuN43
3/12d	Rušitev podvoza VA0048 in VA0037 (ki ga bo nadomeščal Podvoz 3-2)	13704_RuP32
3/12e	Rušitev mostu VA0040 in VA0049 (ki ga bo nadomeščal Most 5-2)	13704_RuM52
3/12f	Rušitev gospodarskih in stanovanjskih Objektov	13704_RuGSO
4 Načrti električnih inštalacij in električne opreme		
4/01	Električne inštalacije in električna Oprema	1405-ELI
4/02	Cestna razsvetljava v upravljanju DARS	1405-CRA1
4/03	Cestna razsvetljava v upravljanju MOL	1405-CRA2
6 Načrti strojnih inštalacij in električne opreme		
5/01	Načrt strojnih inštalacij in strojne opreme, Plinovod	13704_Plin
5 Načrti telekomunikacij		
6/01	Teleklomunikacijsko in optično omrežje	1405-TKO
6/02	Načrt klica v sili	1405-KVS
Elaborati		
9/01	Geodetski načrt	PNZ d.o.o. 2017-1202
9/02a	Geološko geomehanski elaborat - širitev trase	331160156/GG
9/02b	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje prome signalizacije	E031-2018-577
9/02c	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Nadvoza 4-01	9905
9/02d	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Nadvoza 4-02	9906

9/02e	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Nadvoza 4-03	9907
9/02f	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Podvoza 3-01	9908
9/02g	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Podvoza 3-02	9909
9/02h	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Mostu 5-02	9910
9/02i	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Mostu 5-01	9911
9/02j	Geološko geomehanski elaborat - temeljenje Podvoza 3-3	9912
9/02l	Geološko geomehanski elaborat - PZ2 - armirana zemljina	331160156/GG-PZ2
9/03	Hidrološko-hidravlična študija	13-1331/HHA
9/04	Prometna študija	16_565
9/05	Elaborat začasnih prometnih ureditev (vse faze gradnje)	1405-ZAP
9/06	Ocena obremenitve s hrupom s predlogom zph	12-1561/HR_16_565
9/07	Predlog oblikovanja aktivne ZPH	16_565 PGD/OAP
9/08	Dimenzioniranje voziščnih konstrukcij	16_656 PGD/VK
9/09	Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki	13704_NGGO
9/10	Katastrski elaborat	PA-16_565/KE
9/11	Ocena obremenitve okolja s hrupom	2016-040b/PVO
9/12	Revidirana analiza tveganja za onesnaženje vodnega tele podzemne vode	3553-183/2016-01
9/13	Načrt organizacije gradbišča	PA-16_565/OR
9/14	Ocena kakovosti zraka v času gradnje	2016-040c/PVO
9/15	Celostni monitoring	2016-040d/PVO
9/16	Analiza tveganja za podnebne spremembe	2016-040e/PVO

B. **Poročilo o vplivih na okolje** za avtocestni odsek Koseze – Kozarje (razširitev v šestpasovnico), št. 1373-16 PVO, maj 2018, dopolnjeno december 2018, september 2019, februar 2020, maj 2020, september 2020, november 2020, april 2022 in marec 2023, Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju PVO).

IV. K predmetni gradnji so podali mnenja pristojni organi in organizacije:

- mnenje (kanalizacija) št. VOK-351-5321/2022-004, št. soglasja S-2242-22K z dne 6. 12. 2022, JP Vodovod Kanalizacija Snaga d.o.o, Vodovodna cesta 90, Ljubljana,
- mnenje št. VOK-351-5320/2022-012 z dne 27. 6. 2023 (vodovod), JP Vodovod Kanalizacija Snaga d.o.o, Vodovodna cesta 90, Ljubljana,
- mnenje št. 3512-838/2022-2 z dne 21. 12. 2022, Mestna občina Ljubljana Oddelek za urejanje prostora, Poljanska cesta 28, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 3511-1671/2022-3 z dne 12. 12. 2022, Mestna občina Ljubljana Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 1369849 (81964/2022-MŠ) z dne 10. 11. 2022, Elektro Ljubljana d.d. DE Ljubljana mesto, Kotnikova ulica 9, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. JPE-351-1828/2022-004 z dne 17. 11. 2022, Energetika Ljubljana d.o.o., Verovškova ulica 62, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 351-397/2022-11 z dne 20. 9. 2023, Ministrstvo za obrambo Direktorat za obrambne zadeve Sektor za načrtovanje, Vojkova cesta 55, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 114439-LJ/6652-BS z dne 22. 11. 2022, Telekom Slovenije Center za dostopovna omrežja Ljubljana – Kranj, Stegne 19, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 075022_II z dne 7. 12. 2022, Gratel d.o.o., Laze 18a, 4000 Kranj,
- mnenje št. 1028/22 z dne 6. 12. 2022, Javna razsvetljava d.d., Litijska cesta 263, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. mol27/22-SO z dne 12. 12. 2022, Telemach d. o. o., Brnčičeva ulica 49a, 1231 Ljubljana-Črnuče,
- mnenje št. S22-559/P-MP/RKP z dne 17. 11. 2022, Plinovodi d.o.o., Cesta Ljubljanske brigade 11b, 1001 Ljubljana,

- mnenje št. 31002-400/2018-14 z dne 20. 3. 2023, SŽ – Infrastruktura d.o.o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 4202-61/2018-10 z dne 21. 11. 2022, 4202-61/2018-12 z dne 31. 5. 2023 popravek mnenja št. 4202-61/2018-15 z dne 13. 9. 2023, Zavod za ribištvo Slovenije, Spodnje Gameljne 61a, 1211 Šmartno,
- mnenje št. 35102-1408/2016-12 z dne 30. 11. 2022, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije Služba za kulturno dediščino OE Ljubljana, Tržaška 4, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 3562/1117/2022-4 z dne 8. 6. 2023, Zavod RS za varstvo narave OE Ljubljana, Cankarjeva cesta 10, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 35403-13/2022-4 z dne 13. 12. 2022 in dodatna pojasnila oziroma obrazložitev mnenja št. 35403-13/2022-6 z dne 25. 1. 2023, Agencija RS za okolje, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 35410-11/2023-2570-4 z dne 5. 6. 2023, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana,
- dopis št. 35410-11/2023-2570-6 z dne 30. 12. 2025, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana (hrup),
- mnenje št. 35508-7209/2022-12 z dne 7. 8. 2023, Direkcija RS za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje,
- mnenje št. 3407-207/2018-4 z dne 23. 11. 2022, Zavod za gozdove Slovenije, OE Ljubljana, Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 351-54/2022/4 z dne 5. 6. 2023, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana.

V. Presoja vplivov na okolje je bila izvedena za poseg: razširitev avtocestnega odseka Koseze–Kozarje v šestpasovnico na zemljiščih parc. št.:

1630/12, 1630/14, 1632/5, 1632/6, 1633/10, 1633/13, 1633/9, 1634/10, 1634/11, 1634/12, 1634/13, 1634/16, 1634/19, 1634/21, 1635/3, 1635/15, 1635/9, 1635/10, 1635/11, 1635/12, 1635/13, 1636/16, 1636/17, 1636/20, 1636/22, 1639/5, 1639/6, 1639/7, 1642/2, 1643/4, 1643/10, 1678/6, 1678/7, 1678/9, 1678/11, 1678/15, 1678/16, 1850, 1865, 1866/2, vse k. o. 1738 Dravlje;

302/19, 302/20, 302/28, 302/29, 302/31, 302/33, 302/34, 308/1, 2166/5, 2166/7, 2166/24, 2166/26, 2166/27, 2172/29, 2172/46, 2172/47, 2195/1, 2195/2, 2196/1, 2196/2, vse k. o. 1982 Šujica;

1780/6, 1780/7, 1783/5, 1783/6, 1783/7, 1788/5, 1788/6, 1805/7, 1805/8, 1813/5, 1813/6, 1813/8, 1815/5, 1815/9, 1815/10, 1815/11, 1815/12, 1816/6, 1826/2, 1826/15, 1826/16, 1826/18, 1826/22, 1826/24, 1826/26, 1826/27, 1826/28, 1826/29, 1829/4, 1829/5, 1835/4, 1835/6, 1846/14, 3081/7, 3081/18, 3081/19, 3081/27, 3081/28, 3081/29, 3081/30, 3081/31, 3081/33, 3081/34, 3081/35, 3081/36, 3083/12, 3084/3, 3084/4, 3085/5, 3085/6, 3086/4, 3096/14, 3096/7, 3096/25, 3108/2, 3108/5, 3108/7, 3184/1, 3185, vse k. o. 1994 Dobrova;

1238/2, 1241/4, 1241/6, 1241/9, 1241/10, 1241/11, 1241/12, 1243/2, 1243/3, 1244/5, 1244/6, 1245/4, 1245/7, 1245/9, 1245/11, 1245/12, 1461/3, 1481, 1482/2, 1482/6, 1482/7, 1482/8, 1482/10, 1483/3, 1483/5, 1496/1, 1496/2, 1497/2, 1498/2, 1500/11, 1505/2, 1506/7, 1532/8, 1532/18, 1532/20, 1532/22, 1532/24, 1533/5, 1533/6, 1533/7, 1533/10, 1537, 1539/1, 1540/7, 1540/15, 1567/6, 1567/4, 1567/8, 1569, 1570/2, 1571/7, 1582, 1583/2, 1584/2, 1587/1, 1588/4, 1622/7, 1622/8, 1866/10, 1866/12, 1866/14, 1866/17, 1866/18, 1866/19, 1866/20, 1866/23, 1866/24, 1866/26, 1889/4, 1889/22, 1889/27, 1889/28, 1889/33, 1889/35, 1889/36, 1889/37, 1891/33, 1891/34, 1588/1, 1891/35, 1891/37, 1891/38, 1891/39, 1891/40, 1891/41, 1891/42, 1891/43, 1891/44, 1891/46, 1891/48, 1891/50, 2200/6, 2196/20, 2196/21, 2196/23, 2196/25, 2196/26, 2196/27, 2198, 2200/2, 2200/7, 2201, 2202, 2203/1, 2204/1, 2204/2, 2205/1, 2196/2, 2196/18, vse k. o. 2682 Brdo;

870/1, 870/5, 870/7, 870/9, 870/10, 870/12, 871/10, 871/11, 871/12, 872/1, 872/2, 876/1, 876/2, 877/5, 877/6, 880/8, 880/9, 1501/3, 1503/1, 1503/2, 1504/2, 1504/4, vse k. o. 2683 Grič;

865/24, 865/25, 869/5, 869/6, vse k. o. 1755 Glince.

Iz presoje vplivov na okolje izhaja, da nameravani poseg nima pomembnih škodljivih vplivov na okolje (gradnja celotnega objekta nima pomembnih škodljivih vplivov na okolje). Investitor (nosilec nameravanega posega) mora z namenom preprečitve, zmanjšanja ali odprave škodljivih vplivov na okolje, pri gradnji in uporabi oziroma obratovanju, poleg zahtev in ukrepov iz Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze - Kozarje (Uradni list RS, št. 71/09,12/18) in zakonsko predpisanih ukrepov, upoštevati tudi naslednje omilitvene ukrepe oziroma pogoje:

1 Varstvo pred hrupom:

1.1 Pred pričetkom pripravljalnih del in gradnje:

- pred pričetkom gradnje mora biti na zemljiščih v k. o. 2682 Brdo, s parcelnimi številkami 2196/13, 2197/2 in 1489 izvedena obojestranska protihrupna ograja v visoko absorpcijski izvedbi ob Koreninovi ulici, dolžine 206 metrov in višine 4 metre (OAPO-01);
- pred pričetkom gradnje je treba izvesti pasivno protihrupno zaščito na objektih na naslovih: Koreninova ulica 21, Cesta na Bokalce 51, Cesta na Bokalce 51 (depandansa), Ulica Jožeta Japlja 25, Ulica Jožeta Japlja 23, Snojeva ulica 5, Cesta na Bokalce 49, Snojeva ulica 8, Cesta Dolomitskega odreda 163, Španova pot 6A, Koreninova ulica 25 in Grič 34.

1.2 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:

- intenzivna gradbena dela na odprtih površinah lahko potekajo od ponedeljka do petka le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer ter ob sobotah med 6. in 16. uro;
- transport za potrebe gradnje po javnem cestnem omrežju in transport po gradbišču in gradbiščnih poteh lahko poteka od ponedeljka do petka le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer ter ob sobotah med 6. in 16. uro;
- gradbena dela, transport in prevozi za potrebe gradnje ob nedeljah in praznikih ne smejo potekati;
- ne glede na navedeno v prejšnjih alinejah, se gradbena dela, transport in prevozi za potrebe gradnje lahko izvajajo dva vikenda, ko so predvidene tudi popolne vikend zapore. Popolna vikend zapora se ne sme izvesti med glavno turistično sezono,
- intenzivna gradbena dela na območjih rušitvenih del, pilotiranja za temelje objektov in protihrupnih ograj, ki povzročajo impulzno karakteristiko hrupa, lahko v bližini stavb z varovanimi območji in na spodaj navedenih odsekih gradbišča potekajo od ponedeljka do sobote le v dnevnem času med 8. in 16. uro:
  - od km 1.531 do km 1.565, levo, stanovanjski stavbi Cesta na Bokalce 28 in 49,
  - km 1.820, levo, stanovanjska stavba Cesta na Vrhovce 52,
  - km 2.287, desno, stanovanjska stavba Cesta na Ključ 96,
  - km 2.335, levo, stanovanjska stavba Cesta Dolomitskega odreda 163;
- transport materiala med gradnjo mora v čim večji meri potekati po gradbišču;
- transport in prevoze za potrebe gradnje do gradbišča je treba voditi po avtocesti, nadalje pa po cestah višjega ranga in kjer je mogoče, izven naselij;
- med gradnjo je treba uporabljati le tehnično brezhibne delovne naprave in gradbene stroje, ki izpolnjujejo zahteve glede emisij onesnaževal;
- v času najbolj intenzivne gradnje je treba pravočasno in dosledno obveščati najbližje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju del;
- v času odstranitve obstoječih protihrupnih ograj je treba stavbi na naslovih Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163 zaščititi z začasnima protihrupnima ograjama z minimalno zvočno izolirnostjo pred zvokom v zraku 25 dB (standard SIST EN ISO 1793-2) in minimalno stopnjo absorpcije zvoka 4 dB (standard SIST EN ISO 1793-1). Začasna protihrupna ograja za zaščito stavbe na naslovu Cesta na Ključ 96 mora biti dolga 95 m, za zaščito stavbe na naslovu

Cesta Dolomitskega odreda 163 pa 62 m. Višina obeh začasnih protihrupnih ograj mora biti 3 m;
- v času gradnje je treba na avtocestnem odseku Koseze–Kozarje zagotoviti promet po štirih prometnih pasovih in omejitev hitrosti na 60 km/h;
- najpozneje v štirih mesecih po odstranitvi obstoječih protihrupnih ograj je treba izvesti nove protihrupne ograje, navedene v točki II./10 izreka tega dovoljenja, tako da bodo posamezne obstoječe protihrupne ograje nadomeščene v njihovi funkciji;
- pred rušitvijo obstoječega nadvoza 4-3 Ceste Dolomitskega odreda je treba zaradi zagotavljanja pretočnosti Ceste Dolomitskega odreda izvesti začasni premostitveni objekt približno 15 m severno od obstoječega nadvoza;
- za zmanjšanje posrednega vpliva gradnje zaradi pričakovane delne preusmeritve prometnih tokov ob začasnih in popolnih zaporah prometa ter posledične povečane obremenitve okolja s hrupom je treba postopno omejevati hitrost na primorski avtocesti pred razcepom Kozarje ter sproti obveščati uporabnike o aktualnih potovalnih časih;
- ves čas gradnje je treba zagotoviti vodenje prometa tako, da sta v vsaki smeri zagotovljena dva vozna pasova, razen v času dveh popolnih vikend zapor.

1.3 Med uporabo oziroma obratovanjem:
- na celotnem odseku glavne osi je treba omejiti hitrosti vožnje na 100/80 km/h (osebna vozila/tovorna vozila);
- na celotni potezi glavne osi je treba vgraditi tišjo obrabno plast (delno absorpcijska SMA 11 PmB prevleka). Prav tako je treba navedeno tišjo obrabno plast vgraditi na območju priključka Ljubljana Brdo – vzhodni in zahodni del. Navedeno tišjo obrabno plast je treba redno obnavljati in vzdrževati v funkciji;
- protihrupne ograje, navedene v točki II./10 izreka tega dovoljenja, morajo zagotavljati naslednje akustične lastnosti:
  - elementi protihrupne ograje morajo zagotoviti ustrezno v laboratoriju izmerjeno absorpcijo zvoka skladno s standardom SIST EN ISO 1793-1 ter izolirnost pred zvokom v skladu s SIST EN ISO 1793-2 (minimalna izolirnost pred zvokom v zraku DL_R = 25 dB, minimalna zahteva za absorpcijo zvoka pri absorpcijskih elementih DL_α = 8 dB),
  - protihrupna ograja mora po vgradnji zagotoviti ustrezno izolirnost pred zvokom izmerjeno skladno s standardom SIST EN ISO 1793-6, ta mora dosegati vsaj vrednosti $DL_{SI,E}$, $DL_{SI,P}$ in $DL_{SI,G}$ = 28 dB,
  - obojestransko absorpcijske ograje morajo na obeh straneh zagotavljati minimalno stopnjo absorpcije DL_α = 8 dB,
  - pri vseh ostalih absorpcijskih ograjah mora biti na zunanji strani zagotovljena minimalna stopnja absorpcije DL_α = 4 dB.

2 Varstvo zraka:

2.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- na gradbišču je prepovedano drobiti, lomiti ali mleti gradbene odpadke, vključno z uporabo premičnih drobilnikov;
- vse gradbiščne in dostopne ceste na gradbišče je treba protiprašno zaščititi (npr. utrditi in protiprašno preplastiti) ter redno čistiti z vlažnimi in mokrimi postopki;
- območje gradbišča, po katerem bo potekalo večina prevozov gradbenega in viškov izkopanega materiala, je treba protiprašno utrditi (položitev ustrezne frakcije materiala in posebne bitumenske emulzije, ki zmanjša vsebnost melja na podlagi);
- na gradbišču je treba uporabljati le tehnično brezhibno in redno vzdrževano gradbeno mehanizacijo ter transportna sredstva;
- tovor ter opremo za njegov prevoz, nalaganje, razlaganje ali pritrjevanje je treba naložiti, pritrditi in razložiti tako, da se prepreči prašenje;
- necestni premični stroji, ki se uporabljajo v gradbeništvu, se ne smejo uporabljati brez filtrov za delce, enako velja za vozila, namenjena transportu, ki uporabljajo dizelsko gorivo;

- na gradbišču je treba omejiti hitrost vozil na največ 10 km/h;
- odvoze in dovoze materiala je treba uskladiti tako, da v obe smeri peljejo polni kamioni;
- na izvozih z gradbišča je treba zagotoviti avtomatsko pranje koles in podvozij vozil pred njihovim vključevanjem v javno cestno omrežje;
- dokončana območja je treba sproti rekultivirati (gradbišče, okolica objektov, nasipi);
- rušitve objektov je treba izvajati v času, ko dnevna količina padavin presega 5 mm;
- v obdobjih izrazito neugodnih vremenskih razmer, kot so daljša obdobje brez padavin ali izjemno visoke hitrosti vetrov, ni dovoljeno izvajanje gradbenih del, ki povzročajo izrazito prašenje, kot so zemeljski izkopi, apnena stabilizacija in rušitve;
- odkrite površine na gradbiščih, internih transportnih poteh je treba redno vlažiti;
- stalnih ali začasnih lokacij za skladiščenje sipkega materiala ni dovoljeno urediti v neposredni bližini stanovanjskih objektov. Enaka prepoved velja tudi za začasno odlaganje humusa ob gradbiščih;
- začasne lokacije za skladiščenje sipkega materiala je treba umestiti znotraj območja državnega lokacijskega načrta;
- apneno stabilizacijo nasipov je treba izvajati le v obdobjih manj intenzivnih vetrov; ne sme se izvajati v obdobju zadrževanja visokih voda. Za utrjevanje je treba uporabljati živo apno ter profesionalno mehanizacijo z združeno dozirno in mešalno enoto za apno in zemljino, ki omogoča izvedbo stabilizacije na brezprašen način. Centralna priprava zemljine mora biti urejena na priključku Brdo;
- protiprašne ukrepe je treba izvajati na celotnem območju gradbišča in vzdolž transportnih poti, zlasti učinkovito in redno pa na območjih v neposredni bližini stanovanjske pozidave;
- v obdobju od 1. oktobra do 31. marca je treba omejiti izvajanje dejavnosti, ki povzročajo povečane emisije delcev PM_{10} (npr. intenzivna zemeljska dela, apneno stabilizacijo nasipov in pometanje cest), kadar Agencija Republike Slovenije za okolje za Mestno občino Ljubljana razglasi čezmerno onesnaženost zraka z delci PM_{10};
- postaviti je treba pet začasnih protiprašnih zaslonov skupne dolžine 1.405 m in višine najmanj 2,5, in sicer na naslednjih območjih:
  - PPrZ_1: BS Brdo – Hotel Mons, levo, od km 1,0+67 do km 1,2+31, v dolžini 275 m,
  - PPrZ_2: Dom starejših občanov, Cesta na Bokalce 51, desno, od km 1,3+80 do km 1,6+40, v dolžini 260 m,
  - PPrZ_3: Snojeva ulica, Cesta na Bokalce, Cesta na Vrhovce, levo, od km 1,3+92 do km 1,8+40, v dolžini 440 m,
  - PPrZ_4: Španova pot, Kozarska cesta, levo, od km 0,0+20 do km 0,3+55, v dolžini 335 m,
  - PPrZ_5: Ulica Jožeta Japlja, desno, od km 0,1+75 do km 0,2+70, v dolžini 95 m.

2.2 Med uporabo oziroma obratovanjem:
- zagotoviti je treba redno in ustrezno vzdrževanje voznih površin z namenom zmanjšanja resuspenzije delcev.

3 Varstvo pred vibracijami med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- intenzivna dela, ki povzročajo vibracije večjega obsega, je treba izvajati le v kratkotrajnih obdobjih dneva.

4 Varstvo podzemnih voda in pitne vode:
4.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- v času gradnje je treba zagotoviti vse potrebne varnostne ukrepe in ustrezno organizacijo gradbišč, da se prepreči onesnaženje voda zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv ter drugih nevarnih snovi. V primeru nezgode je treba zagotoviti takojšnje ukrepanje ustrezno usposobljenih delavcev. Vsa začasna skladišča in pretakališča goriv, olj, maziv ter drugih nevarnih snovi morajo biti zavarovana tako, da je preprečeno njihovo izlitje v okolje;
- oskrbo transportnih in drugih vozil ter servisiranje strojev in naprav je treba izvajati le na obstoječih utrjenih transportnih in drugih manipulativnih površinah;

- za prevoz, dostavo in pretakanje nevarnih snovi je treba uporabljati cisterne z najmanjšo možno prostornino;
- na območju urejanja ni dovoljeno skladiščiti naftnih derivatov in drugih nevarnih tekočin;
- za primere dogodkov, kot sta razlitje naftnih derivatov in onesnaženje tal z njimi, je treba pripraviti načrt ravnanja za takojšnje ukrepanje;
- izvajalce, nadzorno osebje, delavce in vse druge osebe, ki prihajajo na območje izvajanja gradbenih del, je treba seznaniti z ukrepi za varstvo podzemne vode;
- v primeru onesnaženja z nevarnimi snovmi (npr. naftnimi derivati) je treba nemudoma izvesti naslednje ukrepe:
  - zavarovati lokacijo onesnaženja; obvestiti pristojno inšpekcijo, pristojni center za obveščanje in gasilce,
  - izvesti tehnične ukrepe za preprečitev nadaljnjega širjenja onesnaženja, zlasti zajezitev oziroma omejitev širjenja onesnaženja proti neutrjenim površinam, preveriti delovanje lovilca olj, vključno z delovanjem samodejne zapore, ter čim prej sanirati izlitje,
  - izkopati onesnaženo zemljino, pri čemer mora biti odzivni čas od zaznave onesnaženja do začetka izkopa krajši od ene ure; ter
  - začasno skladiščiti onesnaženo zemljino v neprepustni posodi in jo nato predati pooblaščeni organizaciji za ravnanje s tovrstnimi odpadki;
- na zalogi mora biti vedno zadostna količina adsorpcijskega sredstva za takojšnjo adsorpcijo morebitno razlitih snovi. Onesnažena adsorpcijska sredstva je treba do predaje pooblaščeni organizaciji za ravnanje z nevarnimi odpadki skladiščiti v za to namenjeni posodi;
- za skrajšanje odzivnega časa v primeru nesreč z delovnimi stroji je treba v bližini lokacije zagotoviti rezervni delovni stroj, s katerim je mogoče nemudoma izkopati onesnaženo zemljino;
- v zemeljske nasipe in tampone ni dovoljeno vgrajevati materialov, ki bi lahko z izpiranjem, izluževanjem ali drugimi procesi povzročili onesnaženje podzemne vode;
- pri zaključnih delih na avtocesti ter pri urejanju vkopov in nasipov je treba za stabilizacijo vseh na novo oblikovanih in poškodovanih površin izvesti intenzivno zatravitev;
- na gradbišču je treba urediti ustrezno zbiranje, čiščenje in odvajanje gradbiščnih odpadnih ter izcednih voda.

4.2 Med uporabo oziroma obratovanjem:
- vse zadrževalnike, čistilne objekte in njihove lovilce olj je treba redno vzdrževati;
- do vseh zadrževalnikov je treba omogočiti dostop s komunalnim vozilom;
- zagotoviti je treba ustrezno usposobljeno vzdrževalno in interventno službo za avtocesto, njeno delovanje pa urediti s posebnim pravilnikom;
- zagotoviti je treba pripravo in izvajanje načrta za takojšnje ter učinkovito ukrepanje ob razlitju onesnaževal (goriv, olj in drugih za vodne vire škodljivih snovi ali suspenzij) ter za preprečitev njihovega vdora v vodotoke, tla in podzemne vode, kar vključuje ukrepe za zajezitev, odstranitev snovi ter sanacijo posledic.

5 Varstvo tal in ravnanje z odpadki:

5.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- z analizo zemeljskega izkopa, izvedeno s preskusnimi metodami v skladu s predpisi, ki urejajo ravnanje z odpadki, je treba dokazati, da zemeljski izkop, pridobljen z gradbenimi deli na gradbišču, ni onesnažen z nevarnimi snovmi v takšni meri, da bi ga bilo treba uvrstiti med nevarne gradbene odpadke;
- izkop iz območij, okuženih s tujerodnim dresnikom, za katerega je potreben poseben postopek, je treba ločiti od ostalega izkopa;
- v nadaljnjih fazah je treba določiti količino zemljine, okužene s tujerodnim dresnikom, s katero je treba ravnati po posebnem postopku;
- začasno skladiščenje plodne zemljine je treba organizirati v obliki manjših, obvladljivih kupov, ki jih je treba prekriti s polietilensko (PE) folijo;
- v fazi izdelave projekta za izvedbo (PZI) je treba izdelati načrt ravnanja z azbestnimi odpadki;

- gradbene odpadke je treba na gradbišču zbirati ločeno po posameznih vrstah odpadkov v skladu s klasifikacijskim seznamom odpadkov ter jih predati pooblaščenim prevzemnikom ali zbiralcem tovrstnih odpadkov. Investitor mora za vse oddane gradbene odpadke pridobiti evidenčne liste;
- na celotnem vplivnem območju je treba zagotoviti zbiranje in odstranjevanje odpadne embalaže, ki vsebuje ostanke hidroizolacijskega materiala, ter drugih sredstev, s katerimi se izvajajo gradbena dela;
- med gradnjo je treba zagotoviti ustrezno ravnanje z rodovitno zemljo, da se ohranita njena rodovitnost in količina ter se omogoči njena ponovna uporaba pri rekultivaciji poškodovanih zemljišč na območju gradbišča avtoceste. Preprečiti je treba mešanje živice z mrtvico.

5.2 Med uporabo oziroma obratovanjem:
- vse zadrževalnike, čistilne objekte in njihove lovilce olj je treba redno vzdrževati. V primeru okvare naprave ali nastopa stanja v zadrževalniku, ki lahko povzroči prekomerno onesnaženje padavinske odpadne vode na iztoku, je treba nemudoma začeti izvajati ukrepe za preprečitev prekomernega onesnaževanja okolja ter sanacijo nastalih posledic;
- v primeru nesreče z razlitjem nevarnih snovi v času rednega prometa je treba onesnažena tla takoj odstraniti in z njimi ravnati v skladu s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki.

6 Varstvo površinskih voda:
6.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- gradbena dela na vplivnem območju vodotokov je treba izvajati v času nizkih vodostajev;
- v času izvajanja gradbenih del je treba v vodotokih zagotoviti doseganje predpisanih mejnih vrednosti za salmonidne vode. Ob preseganju vrednosti suspendiranih delcev je treba gradbena dela neposredno prekiniti. V kolikor zgolj prekinitev del ne omogoči ponovne vzpostavitve ustreznega stanja, pa je treba dolvodno od mesta izvajanja del namestiti baraže za zadrževanje suspendiranih finih delcev in preprečitev kalnosti dolvodno od načrtovanih ureditev;
- preprečiti je treba razlitje cementnih in apnenih mešanic v vodotoke ter neposredne posege v njihove struge z materiali, ki vsebujejo nevarne spojine, kot so klorirane organske spojine, toksične kovine in druge nevarne snovi;
- pri betoniranju je treba preprečiti izcejanje strupenih betonskih odplak v vodotoke. Vsa predvidena betoniranja je treba izvajati "v suhem", kar pomeni, da morajo biti prostori, v katere se vgrajuje beton, vodotesno opaženi;
- pranje gradbenih strojev z vodo iz vodotokov ni dovoljeno;
- za primer razlitja večje količine goriva, olja in drugih za vodotoke škodljivih tekočin, suspenzij ali podobnih snovi je treba pripraviti načrt za preprečevanje njihovega vdora v vodotoke ter za njihovo odstranitev in sanacijo posledic razlitja.

6.2 Med uporabo oziroma obratovanjem:
- ureditve strug Glinščice in Gradaščice morajo biti izvedene sonaravno. Kjer je to mogoče, je treba ohraniti naravno prodnato dno struge, kjer to ni mogoče, pa je treba dno struge izvesti iz skal, vgrajenih v beton.

7 Poplavna in erozijska varnost:
7.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- začasne lokacije skladiščenja plodne zemljine in gradbenega materiala je treba umestiti izven poplavnih območij;
- za preprečitev erozijskih procesov je treba brežine čim prej ozeleniti;
- gradbišče je treba zavarovati tako, da bo zagotovljena varnost ob morebitnem nastopu visokih voda in nemoten odtok vode;
- zaradi gradnje se vodni režim, zlasti režim odtoka visokih voda na vplivnem območju, ne sme poslabšati;

- odlaganje materiala v pretočne profile vodotokov ali na poplavna območja ter spreminjanje vodnega režima v nasprotju s projektnimi rešitvami ni dovoljeno;
- po končani gradnji je treba odstraniti vse ostanke gradbenih materialov in začasnih deponij ter vse z gradnjo prizadete površine krajinsko ustrezno urediti tako, da bo preprečena erozija.

7.2 Med uporabo oziroma obratovanjem:
- če pred začetkom razširitve avtoceste še ne bodo izvedeni ukrepi za zagotavljanje poplavne varnosti jugozahodnega dela Ljubljane, je treba na vzhodni in zahodni strani avtoceste na območju retencijskih površin predvideti večje avtocestne jarke, ki bodo nadomestili izgubljeni volumen retencije pri stoletnih vodah zaradi predvidene razširitve avtoceste.

8 Varstvo narave:

8.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- zamočvirjenih zemljišč ni dovoljeno zasipavati;
- odstraniti je dovoljeno le drevje do roba obcestnega prostora. Sečnjo je treba izvesti tako, da se omogočita učinkovita sanacijska zasaditev in novo oblikovanje gozdnega roba. Preprečiti je treba nepotrebno zasipavanje in odstranjevanje podrasti;
- odstranjen, uničen ali kako drugače prizadet gozdni rob ter na novo ustvarjene preseke je treba začeti sanirati že med gradnjo, in sicer v globini ene do dveh drevesnih višin, ter jih zasaditi z avtohtonimi vrstami. Pri tem je treba zagotoviti tudi ustrezno vertikalno zgradbo gozda oziroma zastopanost vseh njegovih slojev;
- posege v gozd ter poseke obrežne drevesno-grmovne vegetacije je treba izvajati zunaj paritvene in vzrejne dobe ptic, to je zunaj obdobja od marca do junija;
- pri gradnji deviacije 1-1a (dostopne poti do zadrževalnika Z5 ob Glinščici) ni dovoljeno posegati v obrežno vegetacijo Glinščice. Če posega v obrežno vegetacijo ni mogoče preprečiti, jo je treba po končani gradnji ustrezno nadomestiti z avtohtono drevesno in grmovno obvodno vegetacijo;
- posege v vodotoke je treba izvajati zunaj drstnih obdobij ribjih vrst, tj. zunaj obdobij od marca do junija in od avgusta do oktobra;
- izvajanje del v ali ob vodotokih je treba uskladiti s pristojno ribiško družino, ki jo je treba o predvidenih posegih in potrebnih intervencijskih odlovih rib obvestiti najmanj 14 dni pred začetkom del;
- gradbena dela, ki lahko vplivajo na kakovost vode ali vodni režim, je treba izvajati v koordinaciji s pristojno ribiško družino;
- če se bodo gradbena dela, ki posegajo v vodotoke, izvajala etapno in v daljšem časovnem obdobju, se je treba pred vsakim novim posegom uskladiti s pristojno ribiško družino glede predvidenih posegov v struge vodotokov in morebitnih potrebnih intervencijskih odlovov rib;
- zemeljska dela in izkopavanja v brežinah ali strugah je treba tehnično izpeljati tako, da se čim bolj zmanjša kaljenje vode in prepreči dolgotrajna oziroma neprekinjena kalnost vode med gradbenimi deli;
- posegi v vodni prostor morajo biti prostorsko in časovno omejeni, pri čemer je treba zagotoviti čim manjši vnos snovi v vodo. Humusno plast je treba odstraniti tako, da se prepreči njeno sipanje v vodo;
- vožnja z gradbeno mehanizacijo po strugah vodotokov ni dovoljena;
- z gradbenimi stroji je dovoljeno posegati v vodni prostor le v obsegu, ki je nujno potreben za izvedbo gradbenih del;
- gradbenih del na območju habitata vidre, ki vključuje vodotoke in njihovo bližnjo okolico, ni dovoljeno izvajati ponoči;
- gradbišče je dovoljeno osvetljevati le v obsegu, ki je nujno potreben za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu med izvajanjem gradbenih del. Stalno nočno osvetljevanje gradbišča ni dovoljeno. Območje Natura 2000 POO Ljubljanica – Gradaščica – Mali graben v času gradnje ne sme biti osvetljeno;
- pri rušitvah obstoječih objektov je treba preprečiti padanje ruševin v vodotoke. Morebitne kose ruševin, ki kljub temu padejo v strugo, je treba iz nje odstraniti;

- načrtovane ureditve je treba izvesti tako, da se prepreči širjenje tujerodnih invazivnih rastlinskih vrst, zlasti dresnika. V ta namen je treba izvesti naslednje ukrepe:
  - pred začetkom gradnje je treba območje, na katerem je prisoten dresnik, pokositi, in sicer pred začetkom nastajanja semen (pred septembrom),
  - rastline je treba pokositi 10 cm nad tlemi. Nadzemne dele rastlin je treba predati pooblaščenemu prevzemniku tovrstnih odpadkov (klasifikacijska številka odpadka 02 01 03 – odpadna rastlinska tkiva), ki jih mora predati v sežig obratu, ki ima okoljevarstveno dovoljenje za sežig oziroma sosežig odpadkov,
  - med gradnjo je treba odstraniti rodovitno plast zemljine in jo na obstoječi lokaciji presejati z uporabo mrež z velikostjo odprtin od 5 × 5 cm do 10 × 10 cm,
  - ostanke dresnika, pridobljene s sejanjem, je treba, enako kot zeleni odrez, predati pooblaščenemu prevzemniku tovrstnih odpadkov (klasifikacijska številka odpadka 02 01 03 – odpadna rastlinska tkiva), ki jih mora predati v sežig obratu, ki ima okoljevarstveno dovoljenje za sežig oziroma sosežig odpadkov,
  - presejano zemljino je treba uporabiti za ureditev brežin na obstoječi lokaciji. Rodovitne zemljine ni dovoljeno premeščati na druge lokacije, tudi ne na druge lokacije znotraj gradbišča. Brežine, prekrite s presejano zemljino, je treba zatraviti in zasaditi z avtohtonimi grmovnimi vrstami,
  - če se med gradnjo ponovno pojavijo rastline dresnika, je treba enkrat mesečno ponoviti zgoraj opisani postopek,
  - globlje plasti z dresnikom okužene zemljine (nerodovitni del) je treba odstraniti do širine vsaj 4 m od meje rastišča in do globine vsaj 2 m. Količino te zemljine je treba opredeliti v nadaljnjih fazah projektiranja. Globlje plasti z dresnikom okužene zemljine (nerodovitni del) je treba nato premestiti v spodnje plasti načrtovanega platoja bencinskega servisa Brdo. V ta namen je treba izkopati jamo globine najmanj 5 m, katere dno in stene je treba zatesniti z debelo plastično folijo, ki bo služila kot koreninska bariera. Jamo je treba napolniti z zemljino, ki vsebuje ostanke dresnika, in jo na vrhu neprepustno prekriti z dodatno plastjo debelejše folije. Čez tako zakopano zemljino je treba nasuti najmanj 2 m debelo plast neokuženih zemeljskih izkopov, da se prepreči ponovni vznik dresnika.

8.2 Med uporabo oziroma obratovanjem:
- zadrževalne bazene je treba izvesti tako, da ne predstavljajo pasti za organizme;
- talne pragove je treba izvesti tako, da omogočajo prehod vodnim organizmom v gorvodni in dolvodni smeri, tudi manjšim vrstam, kot sta kapelj in nežica;
- pri vzdrževanju vegetacije na območjih, kjer je prisoten tujerodni dresnik, je treba preprečiti njegovo širjenje. Če se na območju ureditev pojavijo rastline dresnika, jih je treba kositi enkrat mesečno, in sicer 10 cm nad tlemi. Pokošene nadzemne dele je treba predati pooblaščenemu prevzemniku tovrstnih odpadkov (klasifikacijska številka odpadka 02 01 03 – odpadna rastlinska tkiva), ki jih mora predati v sežig obratu z okoljevarstvenim dovoljenjem za sežig oziroma sosežig odpadkov;
- na zunanji strani deviacije 1-2a (dostopne poti do čistilnega objekta LO1) je treba zasaditi črno jelšo (*Alnus glutinosa*).

9 Varstvo kmetijskih in gozdnih zemljišč med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- izvajanje gradbenih del na kmetijskih zemljiščih ali ob njih je treba časovno prilagoditi izvajanju kmetijske pridelave, po možnosti tako, da se izvajajo po koncu glavne vegetacijske dobe;
- viškov zemeljskih izkopov, gradbenih odpadkov in gradbenega materiala ni dovoljeno odlagati ali začasno skladiščiti na kmetijskih in gozdnih zemljiščih;
- sečnjo je treba izvajati zunaj vegetacijske dobe oziroma v obdobju, ko je vznemirjanje prostoživečih živali najmanjše, tako da se ptic ne moti pri gnezdenju, drugih živali pa pri parjenju in vzreji mladičev. Sečnje ni dovoljeno izvajati v obdobju od 1. marca do 30. junija. Hrupna dela v bližini gozda, kot je gradnja prometnic z miniranjem, je treba izvajati v obdobju od julija do decembra;

- vse panje ter druge lesne in gradbene ostanke, nastale pri izvajanju del, je treba odstraniti in predati na ustrezno urejeno odlagališče oziroma v predelavo v skladu s predpisi o ravnanju z odpadki. Razprostiranje viškov izkopane zemljine po gozdnih površinah ter zasipavanje ali obsipavanje koreničnikov stoječega gozdnega drevja ni dovoljeno;
- v gozdu ali na gozdnem robu zunaj območja gradbišča ni dovoljeno urejati začasnih skladišč gradbenega materiala, pretakališč goriv, olj in maziv ter drugih nevarnih snovi. Za dostop do gradbišča je treba uporabljati poti, ki potekajo zunaj gozda.

10 Varstvo kulturne dediščine med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- na vplivnem območju registriranih enot kulturne dediščine EŠD 8773 Ljubljana – Graščina Bokalce in EŠD 18695 Ljubljana – Vaško jedro Kozarje je treba izvajati ukrepe za preprečevanje prašenja ter zagotoviti dostop do objektov;
- začasno odrinjenega humusa ni dovoljeno odlagati oziroma kopičiti na območju kulturne dediščine;
- pred izvedbo gradbenih del je treba izvesti predhodne arheološke raziskave, ki morajo obsegati analizo arheoloških podatkov in interpretacijo posnetkov LIDAR. Na dostopnih mestih ob obstoječi avtocesti in na območju parkirišča ob Brdnikovi je treba nato izvesti ekstenzivni podpovršinski terenski pregled s strojno izkopanimi testnimi jarki, ki morajo zajeti približno 1 % površine posameznega obravnavanega območja, in sicer:
  - območje 1, površina 1.424 m² – testni jarek dolžine 7 m in širine 2 m,
  - območje 2, površina 1.304 m² – testni jarek dolžine 6 m in širine 2 m,
  - območje 3, površina 4.114 m² – testni jarek dolžine 20 m in širine 2 m,
  - območje 5, površina 18.046 m² – testni jarek dolžine 90 m in širine 2 m,
  - območje (brez številke), površina 5.232 m² – testni jarek dolžine 25 m in širine 2 m,
  - območje 6, površina 5.321 m² – testni jarek dolžine 25 m in širine 2 m,
  - območje 7, površina 545 m² – testni jarek dolžine 3 m in širine 2 m,
  - območje 8, površina 3.066 m² – testni jarek dolžine 15 m in širine 2 m;
- lego testnih jarkov je treba določiti na podlagi rezultatov neinvazivnih raziskav in v dogovoru z odgovornim konservatorjem. Testne jarke je treba izkopati do geološke osnove oziroma arheološko pozitivnih plasti. Če se izvedejo geomehanske vrtine, mora njihova jedra pregledati izbrani izvajalec arheoloških raziskav;
- ob morebitni najdbi arheoloških ostalin morata investitor in odgovorni vodja del zagotoviti, da ostanejo nepoškodovane na mestu odkritja, ter o najdbi najpozneje naslednji delovni dan obvestiti Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije (ZVKDS).

11 Prebivalstvo in zdravje ljudi med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- za prestavitev plinovoda je treba izdelati varnostni načrt;
- pri prestavitvi plinovoda, je treba zagotoviti prisotnost koordinatorja za varnost in zdravje pri delu;
- pred zasutjem ali obzidavo instalacije je treba opraviti tlačni preizkus.

VI. Investitor mora v času pripravljalnih del in gradnje ter uporabe oziroma obratovanja razširjenega AC odseka Koseze – Kozarje spremljati stanje učinkov posega, ukrepov za zmanjšanje vplivov in stanje dejavnikov oziroma zagotoviti spremljanje stanje okolja, v skladu z Elaboratom – Celostni monitoring, št. 2016-040d/PVO, januar 2018, dopolnjenim februarja 2019, EPI SPEKTRUM d.o.o. V delih, v katerih je bil monitoring v okviru presoje vplivov na okolje dopolnjen, je treba upoštevati zahteve za spremljanje stanja, v naslednjem obsegu:

1 Hrup:
1.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- v času gradnje je treba ob gradbišču avtoceste in na transportnih poteh, ki se uporabljajo za potrebe gradnje, ter v času delne zapore Ceste Dolomitskega odreda spremljati obremenitve s

hrupom z meritvami hrupa pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori, in sicer najmanj na naslednjih območjih:

- Gr – Hr1: Cesta na Bokalce 28, stacionaža km 1.531, levo; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: enkrat pred gradnjo in dvakrat med gradnjo,
- Gr – Hr2: Cesta na Bokalce 49, stacionaža km 1.565, levo; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni, pogostost meritve: enkrat pred gradnjo in dvakrat med gradnjo,
- Gr – Hr3: Cesta na Vrhovce 52, stacionaža km 1.820, levo; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: enkrat pred gradnjo in dvakrat med gradnjo,
- Gr – Hr4: Cesta na Ključ 96, stacionaža km 2.287, desno; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: enkrat pred gradnjo in dvakrat med gradnjo,
- Gr – Hr5: Cesta Dolomitskega odreda 163, stacionaža km 2.335, levo; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: enkrat pred gradnjo in dvakrat med gradnjo,
- Gr-Dod1: Trinkova ulica 2, stacionaža R3-641/1369, desno; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: enkrat pred gradnjo in dvakrat med gradnjo;

- monitoring mora obsegati najmanj tri kratkotrajne meritve hrupa v dnevnem obdobju, po potrebi pa tudi v drugih obdobjih dneva. Pred začetkom gradnje je treba na vsakem merilnem mestu izmeriti obstoječo obremenjenost okolja s hrupom;
- meritve hrupa je treba izvajati v času pripravljalnih in intenzivnih gradbenih del, na lokaciji ob Cesti na Ključ (Trinkova ulica) pa v času delne zapore Ceste Dolomitskega odreda;
- meritve hrupa je treba izvajati po standardu SIST ISO 1996-2:2017. Pri ocenjevanju rezultatov meritev je treba določiti in upoštevati tudi popravke zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov;
- čas meritev je treba izbrati tako, da meteorološke razmere zagotavljajo nespremenjeno širjenje hrupa ves čas meritev in takšno hitrost vetra, da je njena komponenta v smeri od vira hrupa proti merilnemu mestu pretežno pozitivna;
- če se zaradi spremenjenih razmer med gradnjo (npr. spremembe transportnih poti) poveča obremenjenost okolja s hrupom tudi na območjih, na katerih meritve niso bile prvotno predvidene, je treba meritve hrupa med gradnjo izvajati tudi na teh območjih in v ustreznih obdobjih dneva;
- v primeru prekoračitev mejnih vrednosti je treba izvesti začasne protihrupne ukrepe in z izvajanjem del nadaljevati šele po preveritvi njihove učinkovitosti.

1.2 Čas uporabe oziroma obratovanja:

- prvo ocenjevanje hrupa je treba izvesti najpozneje v 15 mesecih po odprtju ceste za promet, in sicer najmanj na naslednjih območjih:
  - Obr – Hr1: Snojeva ulica 5, stacionaža km 1.490; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: 24 urna meritev hrupa,
  - Obr – Hr2: Cesta na Bokalce 51: stacionaža km 1.515; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: 24 urna meritev hrupa,
  - Obr – Hr3: Vrhovci cesta XXXII 3a: stacionaža km 1.770; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: 24 urna meritev hrupa,
  - Obr – Hr4: Setnikarjeva ulica 19, stacionaža km 2.010; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: 24 urna meritev hrupa,
  - Obr – Hr5: Španova pot 10, stacionaža km 0.165; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: 24 urna meritev hrupa,
  - Obr – Hr6: Ulica Jožeta Japlja 23, stacionaža km 0.255; merjeni parametri: L_{AFeq}, L_{Aleq}, L_{AF01}, L_{AF99} in poudarjeni toni; pogostost meritve: 24 urna meritev hrupa;
- v okviru prvega ocenjevanja hrupa je treba izvesti tudi meritve celotne obremenitve okolja s hrupom, ki je posledica emisij vseh virov hrupa;
- meritve hrupa je treba izvajati v skladu s standardom SIST ISO 1996-2:2017. Pri ocenjevanju rezultatov meritev je treba določiti in upoštevati tudi popravke zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov;

- dodatno je treba izdelati računsko oceno obremenitve s hrupom po smernici XPS 31-133 z določitvijo vseh potrebnih parametrov za določitev emisije hrupa, izdelavo akustičnega modela terena z upoštevanjem lege prometnice v prostoru, topologije terena in pozidave. Na podlagi akustičnega modela je treba izračunati prostorsko porazdelitev obremenjenosti okolja s hrupom zaradi prometa za kazalce hrupa L_{DAN}, $L_{VEČER}$, $L_{NOČ}$, in L_{DVN}.

2 Zrak med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- izvajati je treba nadzor nad izvajanjem ukrepov za omejevanje prašenja na gradbišču, območju apnene stabilizacije nasipov, začasnih lokacijah za skladiščenje in dovoznih cestah do gradbišča;
- z meritvami je treba spremljati obremenjenost zunanjega zraka z delci PM_{10} in meteorološke razmere na območjih večjih gradbenih posegov ter ob transportnih poteh, in sicer najmanj na naslednjih območjih:
  - Gr – Zr1: Pod za Brdom 4, stacionaža km 1.175, levo; merjena parametra: koncentracija delcev PM_{10} in meteorološki parametri; pogostost meritev: enkrat pred začetkom gradnje in trikrat med gradnjo,
  - Gr – Zr2: Cesta na Bokalce 49, stacionaža km 1.565, levo; merjena parametra: koncentracija delcev PM_{10} in meteorološki parametri; pogostost meritev: enkrat pred začetkom gradnje in dvakrat med gradnjo,
  - Gr – Zr3: Vrhovci, cesta XXXII 3a, stacionaža km 1.770, levo; merjena parametra: koncentracija delcev PM_{10} in meteorološki parametri; pogostost meritev: enkrat pred začetkom gradnje in trikrat med gradnjo,
  - Gr – Zr4: Cesta na Ključ 96, stacionaža km 2.287, desno; merjena parametra: koncentracija delcev PM_{10} in meteorološki parametri; pogostost meritev: enkrat pred začetkom gradnje in dvakrat med gradnjo,
  - Gr – Zr5: Cesta Dolomitskega odreda 163, stacionaža km 2.335, levo; merjena parametra: koncentracija delcev PM_{10} in meteorološki parametri; pogostost meritev: enkrat pred začetkom gradnje in dvakrat med gradnjo;
- koncentracije delcev PM_{10} v zunanjem zraku je treba določiti v skladu s standardom SIST EN 12341:2014;
- meritve je treba izvesti pred pričetkom gradnje, med gradnjo vsaj dve kontinuirani meritvi v času največje intenzivnosti gradbenih del, na dveh merilnih mestih, in sicer na naslovih Po za Brdom 4 in Vrhovci, cesta XXXII 3a, pa še dodatno meritev v obdobju apnene stabilizacije nasipov;
- v primeru izmerjenih visokih koncentracij delcev PM_{10}, ki so blizu mejnim vrednostim, je treba v soglasju z izvajalcem monitoringa in vodjem gradbišča, pogostost in obseg meritev povečati;
- na naslovih Vrhovci, cesta XXXII 3a, Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163 se morajo meritve delcev PM_{10} izvajati s primerljivo (lasersko) metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov o trenutnih koncentracijah delcev PM_{10}, pri čemer mora biti primerljiva metoda validirana z referenčno gravimetrično metodo po standardu SIST EN 12341:2014;
- v primeru nepredvidenih okoliščin, kot so pritožbe občanov ali večje spremembe v organizaciji gradbišča (npr. ureditev dodatnih gradbiščnih poti ali dodatnih območij apnene stabilizacije), je treba meritve izvajati tudi na dodatnih lokacijah, in sicer na območjih stanovanjskih stavb, ki jih določi izvajalec monitoringa v soglasju z vodjo gradbišča in lokalno skupnostjo;
- v primeru prekoračitev mejnih vrednosti je treba izvesti dodatne ukrepe za zmanjšanje obremenitve zraka z delci (npr. postavitev dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav ter dodatno vlaženje in čiščenje voznih površin). Z izvajanjem del je mogoče nadaljevati po preveritvi učinkovitosti izvedenih ukrepov.

3 Vode:

3.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo:
- med izvajanjem načrtovanih vodnogospodarskih ureditev na vseh vodotokih je treba izvajati splošni monitoring, ki vključuje spremljanje dogajanja na gradbišču, in sicer nadzor:

    - zbiranja, čiščenja in odvajanja padavinskih odpadnih voda s tehnoloških in transportnih površin,
    - izbire in uporabe tehnično ustreznih vozil in naprav ter njihovega vzdrževanja,
    - odstranjevanja krovnih in nosilnih plasti tal na območjih ob vodotokih,
    - določitve začasnih prometnih in gradbenih površin na ustrezni oddaljenosti od vodotokov,
    - ravnanja z odpadno embalažo in drugimi odpadnimi materiali, ki nastajajo na območju gradbišča,
    - premeščanja že odloženega odpadnega materiala ter odstranjevanja onesnaženih tal v primeru razlitja ali razsutja nevarnih tekočin ali drugih materialov;
- za potrebe spremljanja stanja površinskih voda je treba pripraviti načrt monitoringa. Monitoring mora pripraviti in izvajati izvajalec, ki izpolnjuje določila predpisa, ki ureja monitoring stanja površinskih voda;
- analize kakovosti površinske vode je treba za fizikalno-kemijske in biološke parametre izvajati na naslednjih merilnih mestih:
    - PovV_1_Glinščica (GKY: 458094, GKX: 102218) in
    - PovV_2_Glinščica (GKY: 458548, GKX: 101120),
    - PovV_1_Gradaščica (GKY: 457435, GKX: 100288) in
    - PovV_3_Mali_Graben (GKY: 457791, GKX: 100111);
- analize kakovosti površinske vode (na zgoraj navedenih merilnih mestih) je treba izvajati mesečno, v času izvajanja gradbenih del, ki lahko vplivajo na kakovost površinske vode in morajo obsegati:
    - fizikalno-kemijske parametre onesnaževanja: TOC, AOX, temperatura vode, pH, električna prevodnost, vsebnost kisika v vodi, nasičenost vode s kisikom, BPK5, hranila (nitrat, nitrit, amonij, celotni dušik, ortofosfat, celotni fosfor), KPK ter mineralna olja, kot tudi suspendirane snovi, barva, vonj in videz,
    - parametre, ki so indikator stanja površinske vode za salmonidne vode: fenolne spojine (C_6H_5OH), amoniak (NH_3), klor – prosti (HOCl), cink (Zn), skupna trdota vode (mg Ca CO_3/l), raztopljen baker (Cu), skupna trdota vode (mg Ca CO_3/l);
- monitoring bioloških elementov je treba izvesti enkrat letno v obdobju od junija do septembra, in sicer pred začetkom prvih izvedbenih del, med gradnjo ter še eno leto po zaključku del. Monitoring mora obsegati naslednje biološke elemente kakovosti: bentoški nevretenčarji, modul hidromorfološka spremenjenost/splošna degradiranost, ribe, modul splošna degradiranost.

3.2 Čas uporabe oziroma obratovanja:
- zagotoviti je treba meritve onesnaženosti padavinske odpadne vode na iztoku čistilnih objektov (zadrževalnika in čistilne naprave), in sicer v skladu z letnim programom obratovalnega monitoringa. Analize morajo obsegati naslednje parametre: splošni parametri (neraztopljene in usedljive snovi), anorganski parametri (kadmij, baker, cink, celotni krom, nikelj), organski parametri (celotni ogljikovodiki (mineralna olja), lahkohlapni aromatski ogljikovodiki (BTX), adsorbljivi organski halogeni (AOX), fenoli in policiklični aromatski ogljikovodiki (PAH)).

4 Tla oziroma kmetijska zemljišča med pripravljalnimi deli ter v času uporabe oziroma obratovanja:
- pred začetkom gradnje je treba na treh lokacijah izvesti vzorčenje in analizo tal za ugotovitev ničelnega stanja kakovosti tal. Monitoring je treba izvesti na naslednjih lokacijah:
    - Zem_1: trajni travnik (GKY: 458263, GKX: 102066),
    - Zem_2: trajni travnik (GKY: 457524, GKX: 100420),
    - Zem_3: njiva (GKY: 457560, GKX: 99902);
- po izvedbi posega je treba na istih treh lokacijah izvajati monitoring kakovosti tal v enoletnih intervalih najmanj pet let. Monitoring mora vključevati vzorčenje in analizo tal na istih lokacijah ter z enakim naborom parametrov, kot so določeni za ugotovitev ničelnega stanja;
- program preiskav tal mora v obeh obdobjih vključevati naslednje parametre: mehansko – teksturno analizo, pH, suho snov, celokupni organski ogljik (TOC), organsko snov, natrij, kovine

ekstrahirane z zlatotopko (Cd, Cu, Ni, Pb, Zn, Cr, Hg, Co, Mo, As), policiklične aromatske ogljikovodike (PAH), druga fitofarmacevtska sredstva (atrazin, simazin) ter ogljikovodike, ki izvirajo iz nafte (mineralna olja);
- rezultate monitoringa je treba primerjati z rezultati analize ničelnega stanja, da se ugotovijo morebitne spremembe kakovosti tal po izvedbi posega.

5 Krajina v času uporabe oziroma obratovanja:
- vsaj dve leti po izvedbi načrtovane gradnje je treba spremljati uspešnost zasaditev ter zamenjati propadle sadike.

6 Vibracije v času pripravljalnih del in gradnje:
- pred pričetkom gradnje je treba ob gradbišču, ob gradbiščnih poteh in dovoznih cestah za potrebe gradnje izvesti popis in dokumentiranje objektov, ki so od navedenih območij oddaljene manj kot 10 m, in sicer najmanj na objektih na naslovu Snojeva ulica 3, Cesta na Bokalce 28, Cesta na Bokalce 49, Cesta na Bokalce 45, Cesta na Vrhovce 52, Cesta Dolomitskega odreda 163 in Ulica Jožeta Japlja 25;
- popis objektov mora vključevati popis in dokumentiranje vseh vidnih poškodb nosilnih elementov in nenosilnih elementov stavb, z izvedbo meritev širine karakterističnih razpok na označenih mestih;
- terenske oglede in meritve je treba fotodokumentirati, edvidentirati in popisati še pred začetkom izvajanja gradbenih del;
- po zaključku gradnje je treba ponovno izvesti popis in dokumentiranje objektov ter izvesti primerjavo glede na stanje pred začetkom gradnje ter poškodbe na objektih, nastale kot posledica gradnje nemudoma sanirati.

7 Narava v času uporabe oziroma obratovanja:
- v času spomladanske selitve dvoživk je treba preveriti morebitne povoze dvoživk na odseku, kjer avtocesta prečka vodotok Glinščico. Na podlagi ugotovitev je treba določiti in izvesti ustrezne ukrepe za preprečevanje dostopa dvoživk na cestišče.

VII. Investitor mora pri nadaljnjem projektiranju, med gradnjo in uporabo objekta poleg pogojev, navedenih v točki V. in VI. izreka tega dovoljenja upoštevati tudi pogoje, ki imajo ustrezno pravno podlago in so jih k izvedbi gradnje in uporabi objekta iz vidika njihove pristojnosti podali mnenjedajalci, navedeni v točki IV. izreka tega dovoljenja. Investitor mora pred pričetkom del, med gradnjo, po končani gradnji in pri uporabi objekta upoštevati tudi naslednje pogoje:
- upravljavca plinovodnega omrežja je treba najmanj 6 mesecev pred začetkom del obvestiti zaradi uskladitve terminov gradnje distribucijskega omrežja;
- zaščito plinovoda V200 pod avtocesto je treba izvesti v skladu s PZI;
- prenosni plinovod M3 je treba zaščititi z armiranobetonskimi ploščami dolžine najmanj 200 cm;
- izkopi v bližini plinovodov se morajo izvajati ročno in pod nadzorom;
- vse prestavitve in zaščite elementov javne razsvetljave lahko izvaja le pooblaščeni koncesionar, pri čemer je treba upoštevati predpisano tipizacijo opreme za območje MOL;
- pred začetkom del v varovalnem pasu telekomunikacijskih vodov je treba izvesti zakoličbo tras, dela pa se morajo izvajati ročno;
- v okviru gradnje je treba predvideti in izvesti vgradnjo cevi za potrebe razširitve omrežja T-2;
- investitor mora zagotoviti neprekinjeno delovanje aktivnih komunikacijskih povezav MORS tudi v času prestavitev.

VIII. Za predmetno gradnjo je bila izvedena presoja sprejemljivosti v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave. Nameravana gradnja nima škodljivih posledic za naravo, ob upoštevanju pogojev, določenih v točki V./8 izreka tega dovoljenja.

IX. Investitor mora med izvajanjem gradnje zagotoviti ustrezen potek motornega in peš prometa po obstoječem omrežju cest in poti ter ohraniti oziroma zagotoviti dostope do sosednjih zemljišč in objektov, ki so potrebni za njihovo običajno uporabo. Če zaradi izvajanja gradnje obstoječega dostopa začasno ni mogoče uporabljati, mora investitor pred njegovo omejitvijo zagotoviti ustrezen nadomestni dostop, kadar je ta potreben za zagotovitev neprekinjene dostopnosti zemljišča oziroma objekta.

X. Investitor mora pred izdajo uporabnega dovoljenja pridobiti še dopolnilno gradbeno dovoljenje.

XI. To dovoljenje preneha veljati, če investitor v roku petih let po njegovi pravnomočnosti ne prijavi začetka gradnje in ne začne z gradnjo.

XII. Investitor mora v skladu z določbami 73. člena GZ-1 zagotoviti izdelavo projektne dokumentacije za izvedbo gradnje in v skladu z določbami prvega odstavka 74. člena GZ-1 imenovati nadzornika ter v skladu z določbami 75. člena GZ-1 zagotoviti zakoličenje objekta.

XIII. Investitor mora v skladu z določbami 80. člena GZ-1 po dokončanju gradnje pri Ministrstvu za okolje in prostor vložiti zahtevo za izdajo uporabnega dovoljenja.

XIV. Zaradi te gradnje ne smejo biti prizadete pravice in pravne koristi tretjih oseb. Škodo, ki bi nastala zaradi kršitev pravic in pravnih koristi teh oseb, trpi investitor.

XV. Posebni stroški za izdajo tega dovoljenja niso bili zaznamovani.

O b r a z l o ž i t e v :

(1) Po pooblastilu investitorja DARS Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d., Ulica XIV. divizije št. 4, Celje je DRI, upravljanje investicij d.o.o., Kotnikova ulica 40, 1000 Ljubljana dne 24. 12. 2020 na Ministrstvo za okolje in prostor podal zahtevo za izdajo gradbenega dovoljenja za gradnjo objekta z vplivi na okolje, razširitev AC A2 Karavanke - Obrežje, odsek Koseze – Kozarje v šestpasovnico. K vlogi je pooblaščenec v skladu z 51. členom GZ priložil Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD) in Poročilo o vplivih na okolje (PVO).

Investitor je vlogo za izdajo gradbenega dovoljenja na zahtevo upravnega organa večkrat dopolnil, nazadnje 15. 4. 2026, vloga je bila s tem dnem popolna. Nadalje je investitor dne 2. 4. 2025 zaprosil za izdajo delnega gradbenega dovoljenja. Investitor je v vlogi št. 8.2.4/2026-PPP-MTH-KosKoz-89 z dne 15. 4. 2026 navedel, da zaradi še ne izkazane pravice graditi na parcelah št. 1569, 1582, 1583/2, 1540/15, 1567/6, 1567/8, 1539/1 in 1540/7 vse k. o. 2682 Brdo na podlagi določil 55. člena Gradbenega zakona zaproša za izdajo delnega gradbenega dovoljenja za načrtovani gradbeni poseg Nadalje je v vlogi št. 8.2.4/2026-PPP-TR-KosKoz-196 z dne 10. 9. 2026 navedel, da za parc. št. 3084/4, 3085/6 in 3086/4, vse k. o. 1994 Dobrova, pravica graditi še ni izkazana, zato bo investitor ustrezne pravice pridobil v nadaljevanju postopka. Navedene parcele so potrebne za izvedbo posameznih delov načrtovane ureditve, vendar neizkazana pravica graditi na teh zemljiščih ne predstavlja ovire za izdajo gradbenega dovoljenja za preostati del linijskega gradbenega inženirskega objekta, za katerega je pravica graditi izkazana. Upravni organ ugotavlja, da se predmetna zahteva za izdajo gradbenega dovoljenja nanaša na gradnjo linijskega objekta. Po določilu drugega odstavka 44. člena GZ, se gradbeno dovoljenje lahko izda za del objekta, ki ne pomeni funkcionalne celote (drugi odstavek 44. člena GZ). Upravni organ je tako ugotovil, da se zahtevi investitorja ugodi in je ob upoštevanju določbe 219. člena Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10, 82/13, 175/20 – ZIUOPDVE in 3/22 – ZDeb; v nadaljevanju ZUP) o zahtevi odločil z delno odločbo. Upravni organ pojasnjuje, da je kljub izdaji delnega gradbenega dovoljenja presoja vplivov na okolje izvedena za celoten poseg, torej tudi za tisti del posega, o katerem z delnim gradbenim dovoljenjem še ni bilo odločeno.

(2) Upravni organ ugotavlja, da se zahtevek investitorja nanaša na gradnjo razširitve avtoceste A2 Karavanke - Obrežje na odseku Koseze - Kozarje iz štiripasovnice v šestpasovnico v dolžini 2,67 km. Cilj razširitve 4 pasovne AC v 6 pasovno AC je povečanje prepustnosti prometno obremenjenega avtocestnega odseka in s tem na njem zagotoviti višji nivo uslug ter večjo prometno varnost. Poleg same razširitve avtoceste so med drugim predvideni še preureditev priključka Brdo, izvedba platoja za BS Brdo, preureditve kategoriziranih in nekategoriziranih cest ter križišč na njih, rušitve in gradnje več mostov, nadvozov in podvozov, ureditev kontrolirane odvodnje in vodnogospodarske ureditve, izvedba ukrepov za zaščito pred hrupom cestnega prometa, krajinsko arhitekturne ureditve ter prestavitve, zaščite ali novogradnje komunalnih vodov in naprav.

(3) Upravni organ je dne 22. 8. 2020 v skladu s prvim odstavkom 52. člena GZ zaprosil vse pristojne mnenjedajalce za izdajo mnenj o sprejemljivosti nameravane gradnje z vidika njihove pristojnosti in za morebitne pogoje, ki se nanašajo na izvedbo gradnje in uporabo objekta. Tiste mnenjedajalce, ki so že izdali mnenja, je upravni organ pozval, da preverijo, ali je izdano mnenje s področja njihove pristojnosti za predmetni poseg še ustrezno. Upravni organ je v postopku pridobil vsa predpisana mnenja.

(4) Upravni organ ugotavlja, da je nameravani poseg objekt z vplivi na okolje, za katerega je treba izvesti presojo vplivov na okolje. Obveznost presoje vplivov na okolje se ugotavlja v skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS,

št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2). Presoja vplivov na okolje je v skladu s točko F.5 priloge 1 Uredbe o posegih v okolje obvezna, kadar gre za gradnjo avtocest in hitrih cest. Zahtevek investitorja se nanaša na dograditev obstoječega avtocestnega odseka oziroma razširitev 4-pasovne avtoceste v 6-pasovno avtocesto na odseku Koseze–Kozarje, v dolžini 2.670 m. Glede na navedeno je, upoštevajoč točko F.5 priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za takšen poseg potrebno izvesti presojo vplivov na okolje. Postopek se vodi kot integralni postopek v skladu s IV. poglavjem GZ, gradbeno dovoljenje pa združuje odločitev o izpolnjevanju pogojev za izdajo gradbenega dovoljenja in okoljevarstvenega soglasja (1. odstavek 50. člena GZ).

(5) Upravni organ je, skladno z določbami 43. in 57. člena GZ, v postopku ugotovil:

1 Gradnja je skladna z določbami prostorskega izvedbenega akta v delu, ki se nanaša na graditev objektov in z določbami predpisov o urejanju prostora. Predvidena gradnja se nahaja v območju, ki se ureja z državnim prostorskim načrtom za državno avtocesto na odseku Koseze-Kozarje, ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela z Uredbo o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze-Kozarje (Uradni list RS, št. 71/09 - v nadaljevanju DLN). Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-1O, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24, 25/25 – odl. US in 75/25) v 282. členu določa, da občina izdaja mnenja glede skladnosti gradnje oziroma uporabe objekta in skladnosti gradbene parcele z občinskimi prostorskimi izvedbenimi akti, na območju državnega prostorskega načrta in uredbe o državnem prostorskem ureditvenem načrtu pa o skladnosti odloča pristojno ministrstvo. Upravni organ ugotavlja, da je projekt izdelan v skladu s prostorskim aktom glede namembnosti posegov v prostor, njihove lege, velikosti in oblikovanja, priključevanja na gospodarsko javno infrastrukturo pa tudi glede križanj, prestavitev in zaščite gospodarske javne infrastrukture, glede dostopnih poti, varovanja objektov in območji kulturne dediščine, glede ohranjanja narave, varovanja tal, zraka, vodnih ureditev in voda, varstva pred hrupom, požarom in pred naravnimi nesrečami ter obrambo, vse ob upoštevanju dopustnih odstopanj, navedenih v 42. členu DLN.

Skladnost je bila presojana po posameznih določbah DLN, kot sledi:

K 3. členu DLN (Obseg ureditvenega območja)
Iz predložene projektne dokumentacije izhaja, da se načrtovana razširitev avtoceste v pretežnem delu nahaja znotraj ureditvenega območja DLN. Zaradi izvedbe šestpasovne avtoceste in s tem povezanega povečanja prečnega profila na posameznih krajših odsekih prihaja do manjših odstopanj od meje ureditvenega območja DLN. Projektna dokumentacija izkazuje, da navedeni posegi potekajo na zemljiščih z namensko rabo PC – površine pomembnejših cest, določeno z OPN MOL ID, zato so tudi zunaj ureditvenega območja DLN prostorsko dopustni. Posegi se izvajajo na območju katastrskih občin Grič, Dravlje, Brdo, Šujica, Dobrova in Glince. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da je projektna rešitev skladna z določbo 3. člena DLN.

K 4. in 5. členu DLN (Seznam parcel in ureditve zunaj območja DLN)
Projektna dokumentacija vsebuje natančen prikaz vseh zemljišč, ki jih poseg zajema v katastrskih občinah Grič, Dravlje, Brdo, Šujica, Dobrova in Glince.
Iz dokumentacije nadalje izhaja, da posamezni deli posega zaradi razširitve trase segajo zunaj območja DLN, predvsem na območju deviacije Ceste Dolomitskega odreda ter posameznih utrditev in vkopnih brežin v katastrski občini Brdo. Za navedene posege je bilo pridobljeno Mnenje Mestne občine Ljubljana št. 3512-838/2022-2 z dne 21. 12. 2022, iz katerega izhaja, da so posegi zunaj območja DLN dopustni in skladni z določbami 12., 40. in 41. člena OPN MOL ID. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projektna dokumentacija izpolnjuje pogoje iz 4. in 5. člena DLN.

K 6. členu DLN (Tehnični elementi avtoceste in priključka)

Iz projektne dokumentacije izhaja, da so bili tehnični elementi avtoceste prilagojeni novim zahtevam projektne naloge ter dodatnim navodilom naročnika DARS d.d., katerih namen je izboljšanje prometne varnosti in povečanje pretočnosti prometa. Projektirana niveleta v največji možni meri sledi obstoječi trasi avtoceste. Pri njeni določitvi so bile upoštevane zahteve glede nadgradnje vozišče konstrukcije, zagotavljanja poplavne varnosti z umestitvijo vozišča najmanj en meter nad koto stoletnih voda ter zagotavljanja predpisanih svetlih višin pod obstoječimi objekti v višini najmanj 4,90 m. Projektirani prečni profil odstopa od prvotno načrtovanega minimalnega profila širine 31,40 m. Projekt predvideva prečni profil širine 40,00 m oziroma 41,00 m, ki vključuje vozne in prehitevalne pasove širine 3,50 m, odstavne pasove širine 3,50 m, na območju Brda širine 4,00 m, ter sredinski ločilni pas širine 4,00 m. Upravni organ ocenjuje, da so navedene prilagoditve tehničnih elementov strokovno utemeljene, izhajajo iz novih prometnih zahtev in predstavljajo izboljšanje prometne varnosti, zato so skladne z določbami 6. člena DLN.

K 7. členu DLN (Priključki)
Projektna dokumentacija predvideva celovito rekonstrukcijo priključka Brdo.
Na zahodnem delu priključka sta načrtovana kraka A in B, pri čemer je krak A zasnovan kot dvopasovni priključek z navezavo na krožišče. Na vzhodnem delu sta načrtovana kraka C in D. Vsi priključni kraki so projektirani za računsko hitrost 40 km/h, kar ustreza njihovi prometni funkciji. Na podlagi projektne dokumentacije upravni organ ugotavlja, da so tehnični elementi priključka skladni z določbami 7. člena DLN.

K 8. členu DLN (Počivališča)
Projekt predvideva ureditev platoja bencinskega servisa Brdo do nivoja planuma spodnjega ustroja ter območja krožišča. Takšna ureditev omogoča kasnejšo fazno izgradnjo objektov bencinskega servisa in pripadajočih parkirišč s strani bodočega upravljavca. Upravni organ ugotavlja, da je predvidena ureditev skladna z določbami 8. člena DLN.

K 9. členu DLN (Ceste in poti)
Projektna dokumentacija predvideva vse potrebne prestavitve oziroma deviacije kategoriziranih in nekategoriziranih cest, ki jih tangira razširjena avtocestna trasa. Med pomembnejšimi prometnimi ureditvami so načrtovane deviacija 1-1 (cesta za Grič), deviacija 1-4 (cesta na Vrhovce) ter deviacija 1-5 (Cesta Dolomitskega odreda), s katerimi se zagotavlja neprekinjena funkcionalnost lokalnega prometnega omrežja tudi po izvedbi razširitve avtoceste. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projektna rešitev izpolnjuje zahteve 9. člena DLN.

K 10. členu DLN (Varovalne in varnostne ograje ter prometna signalizacija)
Projektne rešitve sledijo sodobnim tehničnim standardom na področju prometne varnosti. Predvidena je vgradnja betonskih in jeklenih varnostnih ograj, katerih tehnične lastnosti so usklajene z internimi tehničnimi navodili DARS d.d. iz leta 2014 in zagotavljajo zahtevano stopnjo zadrževanja vozil. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da so projektne rešitve skladne z določbami 10. člena DLN.

K 11. členu DLN (Objekti)
Projektna dokumentacija vsebuje podrobne načrte vseh premostitvenih objektov, ki so predmet rekonstrukcije oziroma novogradnje. Predvidena je odstranitev obstoječih objektov ter gradnja novih nadvozov 4-1, 4-2 in 4-3 ter mostov 5-1 in 5-2. Projektirane konstrukcije so zasnovane kot sovprežne oziroma integralne konstrukcije ter zagotavljajo predpisano svetlo višino nad šestpasovno avtocesto najmanj 4,90 m. Na podlagi pregleda projektne dokumentacije upravni organ ugotavlja, da projektne rešitve izpolnjujejo zahteve 11. člena DLN.

K 12. členu DLN (Arhitekturno in krajinsko oblikovanje)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da projekt sledi načrtu krajinske arhitekture in predvideva sanacijo vseh prizadetih površin z zatravitvijo ter zasaditvijo brežin z avtohtonimi rastlinskimi vrstami. Pri

oblikovanju protihrupnih ograj so uporabljeni lomi in transparentni paneli, s čimer se zmanjšuje vizualna monotonost infrastrukture ter ohranjajo pomembne vedute v prostoru. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da so projektne rešitve skladne z določbami 12. člena DLN.

K 16. členu DLN (Odvodnjavanje cestnega telesa)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da so bile zaradi posebnih hidroloških razmer na obravnavanem območju ter povečanja prispevnih površin ob razširitvi avtoceste projektne rešitve odvodnjavanja prilagojene najnovejšim hidrološkim podatkom in projektnim izhodiščem. Pri načrtovanju so bili upoštevani tudi zadnji razpoložljivi podatki Agencije Republike Slovenije za okolje glede intenzitete kritičnih padavin. Projekt predvideva kontrolirano zbiranje odpadnih padavinskih voda z vozišča, njihovo predhodno čiščenje preko lovilcev olj in drugih čistilnih objektov (Z-4, Z-5, LO-1, LO-2 in LO-3) ter kontrolirano odvajanje očiščene vode v recipienta Glinščico in Gradaščico. Na podlagi predložene projektne dokumentacije upravni organ ugotavlja, da so projektirane rešitve odvodnjavanja načrtovane skladno z določbami 16. člena DLN ter zagotavljajo ustrezno varovanje površinskih in podzemnih voda.

K 17. do 23. členu DLN (Prestavitve in zaščita gospodarske javne infrastrukture)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da so bile vse ureditve komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture načrtovane celovito ter usklajene s projektiranimi prometnimi ureditvami in razširjeno traso avtoceste. Na področju elektroenergetske infrastrukture projekt predvideva preveritev obstoječih srednjenapetostnih kablovodov ter izvedbo najnujnejših rekonstrukcij in zaščit, potrebnih zaradi razširitve avtoceste in gradnje spremljajočih objektov.
Za plinovodno omrežje je predvidena prestavitev nizkotlačnega plinovoda, ki prečka avtocesto pod nadvozom Cesta na Bokalce brez izvedbe prekopa, hkrati pa so načrtovani tudi zaščitni ukrepi za obstoječi visokotlačni in srednjetlačni plinovod, s katerimi se zagotavlja varno obratovanje omrežja tudi po izvedbi načrtovane gradnje.
Projektna dokumentacija vključuje tudi rekonstrukcijo telekomunikacijskega omrežja, pri čemer je predvidena izgradnja nadomestne kabelske kanalizacije ter prestavitev optičnih vodnikov družbe DARS d.d. in Ministrstva za obrambo Republike Slovenije. Rešitve so projektirane tako, da zagotavljajo nemoteno delovanje komunikacijskih povezav v času gradnje in po zaključeni izvedbi.
Iz projektne dokumentacije nadalje izhaja, da so vse prestavitve in zaščite gospodarske javne infrastrukture medsebojno usklajene, projektirane ob upoštevanju predpisanih odmikov ter pogojev posameznih upravljavcev infrastrukture.
Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projektne rešitve glede prestavitev, rekonstrukcij in zaščite gospodarske javne infrastrukture izpolnjujejo zahteve določb 17. do 23. člena DLN.

K 24. členu DLN (Vodne ureditve)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da projekt predvideva izvedbo vodnogospodarskih ureditev na vodotokih Glinščica in Gradaščica. Pri usklajevanju projektnih rešitev z načrtovanimi premostitvenimi objekti je bilo ugotovljeno, da je zaradi zagotavljanja ustrezne poplavne varnosti potrebno podaljšati regulacijo vodotoka na območju ureditve 7-2. Medtem ko DLN predvideva regulacijo v dolžini 166 m, projektna dokumentacija predvideva njeno izvedbo v dolžini 226 m. Projektne rešitve zagotavljajo ustrezno pretočnost vodotokov, stabilnost strug in izpolnjevanje zahtev glede poplavne varnosti. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da so vodnogospodarske ureditve skladne z določbami 24. člena DLN.

K 25. in 26. členu DLN (Varstvo kmetijskih in gozdnih zemljišč)
Petindvajseti in šestindvajseti člen DLN določata ukrepe za varstvo kmetijskih in gozdnih zemljišč ter pogoje za njihovo sanacijo po izvedbi gradnje. Iz predložene projektne dokumentacije izhaja, da je bila trasa razširitve avtoceste načrtovana ob upoštevanju načela čim manjše porabe novih zemljišč, zaradi česar so bili posegi na kmetijska in gozdna zemljišča omejeni na najmanjši možni obseg. Projekt predvideva sprotno odstranjevanje rodovitnega dela tal (humusa), njegovo ločeno deponiranje ter ponovno uporabo pri humuziranju novonastalih brežin nasipov in drugih sanacijskih

površin po zaključeni gradnji. Takšna ureditev omogoča ohranitev rodovitnosti tal in njihovo ponovno vključitev v prostor po zaključeni izvedbi gradbenih del. Na podlagi predložene projektne dokumentacije upravni organ ugotavlja, da projekt vsebuje ukrepe za varstvo kmetijskih in gozdnih zemljišč ter njihovo sanacijo po zaključeni gradnji, zato izpolnjuje zahteve 25. in 26. člena DLN.

K 27. členu DLN (Varstvo zraka)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da so za čas gradnje predvideni ukrepi za preprečevanje prašenja, predvsem z vlaženjem sipkih materialov, prekrivanjem transportnih vozil ter organizacijo gradbišča na način, ki zmanjšuje širjenje prašnih delcev v okolico. V času obratovanja razširjene avtoceste se vplivi na kakovost zraka zmanjšujejo z zagotavljanjem večje pretočnosti prometa, saj razširitev v šestpasovno avtocesto zmanjšuje nastajanje prometnih zastojev in posledično zmanjšuje emisije iz motornih vozil. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projekt vključuje ustrezne ukrepe za varstvo zraka in je skladen z določbami 27. člena DLN.

K 28. členu DLN (Varstvo voda)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da projekt zagotavlja varovanje vodnih virov na celotnem območju posega, posebno pozornost pa namenja območjem vodovarstvenega pasu VVO 3. Na teh območjih so predvideni čistilni objekti Z-4, Z-5 in LO-1, opremljeni z lovilci olj, ki zagotavljajo čiščenje padavinskih voda pred njihovim odvajanjem v okolje. Projektne rešitve omogočajo tudi zadržanje morebitnih onesnaževal v primeru prometnih nesreč oziroma razlitja nevarnih snovi do prihoda pristojnih intervencijskih služb, s čimer se preprečuje neposredno onesnaženje podtalnice in površinskih voda. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projekt zagotavlja ustrezno varstvo voda ter izpolnjuje zahteve 28. člena DLN.

K 29. členu DLN (Ohranjanje narave)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da projekt predvideva ureditev prehoda za živali pod mostom 5-1 preko Glinščice. Prečni profil vključuje osrednje korito ter položne berme širine 3,00 m, obložene s poravnanim lomljencem v betonu, kar vidri in drugim malim sesalcem zagotavlja zadostno svetlo širino za varen in nemoten prehod. Poleg tega je na celotni dolžini avtoceste, kjer niso predvidene protihrupne ograje, načrtovana postavitev zaščitne ograje za divjad višine 1,80 m, s katero se preprečuje vstop večjih prostoživečih živali na vozišče ter hkrati usmerja njihovo gibanje proti predvidenim prehodom. Na podlagi predložene projektne dokumentacije upravni organ ugotavlja, da projekt vsebuje ustrezne omilitvene ukrepe za ohranjanje narave in varstvo prostoživečih živali ter je skladen z določbami 29. člena DLN.

K 30. členu DLN (Varstvo pred hrupom)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da projekt predvideva celovit sistem aktivne in pasivne protihrupne zaščite. Načrtovanih je osem sklopov protihrupnih ograj (APO in OAPO) skupne dolžine 3.766 m in skupne površine 14.823 m², pri čemer največja višina posameznih ograj dosega 5,20 m. Pri oblikovanju protihrupne ograje APO-9a so na mestih, kjer ni pričakovati škodljivih odbojev zvoka, predvideni transparentni paneli, s katerimi se poleg zagotavljanja ustrezne protihrupne zaščite zmanjšuje tudi vizualna zaprtost prostora. Projekt predvideva tudi uporabo nadstandardne asfaltne obrabne plasti SMA 11 ln s polimerno modificiranim vezivom, ki prispeva k zmanjšanju emisij hrupa že na njegovem izvoru.
Za objekte z varovanimi prostori, pri katerih aktivni ukrepi ne zagotavljajo doseganja predpisanih mejnih vrednosti, je predvidena izvedba pasivne protihrupne zaščite z zamenjavo stavbnega pohištva. Projektna dokumentacija takšno zaščito predvideva za 25 objektov. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projekt zagotavlja ustrezno varstvo pred hrupom in izpolnjuje zahteve 30. člena DLN.

K 31. členu DLN (Varstvo kulturne dediščine)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da projekt upošteva bližino enot kulturne dediščine EŠD 8773 Graščina Bokalce in EŠD 18695 Vaško jedro Kozarje. Z namenom ohranjanja vedut proti Graščini

Bokalce so na odseku protihrupnih ograj med km 1+961 in km 2+248 predvideni transparentni paneli, ki zmanjšujejo vizualno zaprtost prostora in omogočajo ohranjanje značilnih pogledov na kulturni spomenik. Projektna dokumentacija nadalje določa, da so gradbiščni platoji ter deponije viškov materiala umeščeni izven območij kulturne dediščine, s čimer se preprečujejo neposredni vplivi gradnje na varovane enote. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projekt vsebuje ustrezne ukrepe za varstvo kulturne dediščine in je skladen z določbami 31. člena DLN.

K 32. členu DLN (Varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da je niveleta avtoceste načrtovana tako, da je rob vozišča najmanj en meter nad koto stoletnih voda, s čimer je zagotovljena ustrezna poplavna varnost načrtovane prometne infrastrukture. Projekt predvideva tudi prestavitve plinovodov z uporabo sodobnih materialov ter dodatnih zaščitnih ukrepov, ki zmanjšujejo tveganje za nastanek nesreč med obratovanjem infrastrukture. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projekt izpolnjuje zahteve 32. člena DLN.

K 33. členu DLN (Odstranitev objektov)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da je zaradi izvedbe razširitve avtoceste predvidena odstranitev obstoječih stanovanjskih in pomožnih objektov, med drugim objektov na naslovih Cesta na Ključ 98 ter Cesta Dolomitskega odreda 163 in 165. Projektna dokumentacija določa, da se bodo odstranitve izvajale v skladu s predpisi, ki urejajo ravnanje z gradbenimi odpadki, pri čemer so predvideni ustrezni ukrepi za varno izvedbo rušitvenih del ter ravnanje z nastalimi materiali. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projekt izpolnjuje zahteve 33. člena DLN.

K 41. členu DLN (Etapnost izvedbe)
Iz predložene projektne dokumentacije izhaja, da je gradnja načrtovana po posameznih fazah (od faze 1 do faze 5), kar omogoča postopno izvedbo gradbenih del ob hkratnem zagotavljanju nemotenega poteka prometa na avtocesti in učinkovitem izvajanju spremljajočih omilitvenih ukrepov. Projekt predvideva sprotno humuziranje novonastalih brežin nasipov, pri čemer se rodovitna zemljina uporablja takoj po zaključku posameznih faz gradnje. Posebna pozornost je namenjena etapni izvedbi rušitve in gradnje premostitvenih objektov, zlasti nadvoza 4-1, kjer je zaporedje gradbenih del prilagojeno zagotavljanju pretočnosti prometa in varnosti vseh udeležencev v prometu. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da je etapnost gradnje načrtovana skladno z določbami 41. člena DLN.

K 42. členu DLN (Dovoljena odstopanja)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da posamezne projektne rešitve odstopajo od prvotnih rešitev DLN predvsem glede širine prečnega profila avtoceste, dolžine posameznih vodnogospodarskih ureditev in nekaterih trasirnih elementov. Projektna dokumentacija navedena odstopanja utemeljuje z novimi strokovnimi spoznanji, razvojem tehničnih standardov, izboljšanjem prometne varnosti, zagotavljanjem večje pretočnosti prometa ter dodatnimi navodili investitorja DARS d.d. Predvidena širina odstavnega pasu 3,50 m oziroma na posameznih odsekih 4,00 m predstavlja nadstandardno prometnovarnostno rešitev, ki prispeva k večji varnosti uporabnikov avtoceste in izboljšanju obratovalnih pogojev državnega avtocestnega omrežja. Na podlagi predložene projektne dokumentacije upravni organ ugotavlja, da so vsa odstopanja ustrezno strokovno obrazložena, ostajajo znotraj okvira dopustnih odstopanj po DLN in ne spreminjajo bistvenih značilnosti načrtovane prostorske ureditve.

K 44. členu DLN (Obveznosti v času gradnje in monitoring)
Iz projektne dokumentacije izhaja, da projekt vključuje elaborate za izvajanje monitoringa hrupa, kakovosti zraka ter površinskih in podzemnih voda v času gradnje in obratovanja. Projekt predvideva izvajanje ukrepov za preprečevanje onesnaženja površinskih in podzemnih voda med gradnjo, med drugim betoniranje v suhem, uporabo lovilcev olj ter druge ukrepe za preprečevanje izpustov nevarnih snovi v okolje. Predvideni so tudi ukrepi za nadzor in odstranjevanje invazivnih tujerodnih

rastlinskih vrst, zlasti dresnika, pri izvajanju zemeljskih del in ravnanju z izkopanim materialom. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da projekt vsebuje vse predpisane ukrepe monitoringa in varstva okolja ter izpolnjuje zahteve 44. člena DLN.

Na podlagi pregleda projektne dokumentacije PGD št. 16_565, upravni organ ugotavlja, da je načrtovana gradnja »Avtocesta A2 Karavanke–Obrežje: odsek Koseze–Kozarje, razširitev v 6-pasovnico« skladna z določbami DLN.

Ker posamezni deli načrtovanega posega segajo zunaj ureditvenega območja DLN, je upravni organ preveril tudi njihovo skladnost z določbami Občinskega prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obvezna razlaga, 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18, 78/19 – DPN, 59/22 in 75/23 – odl. US, 1244/2026 – v nadaljevanju OPN MOL ID).

Iz projektne dokumentacije izhaja, da se posegi zunaj območja DLN nanašajo predvsem na deviacijo Ceste Dolomitskega odreda v katastrski občini Dobrova ter na posamezne utrditve terena in vkopne brežine v katastrski občini Brdo. Navedeni posegi se nahajajo v enotah urejanja prostora RD-194, RD-282, RD-470, RD-570, RD-574 in RŽ-199 z namensko rabo PC – površine pomembnejših cest ter v enoti urejanja prostora RD-569 z namensko rabo CDd – območja centralnih dejavnosti brez stanovanj.
Upravni organ ugotavlja, da je načrtovana gradnja po klasifikaciji objektov opredeljena kot objekt s šifro 21110 – Avtoceste, ki predstavlja dopustno vrsto objekta na navedenih območjih namenske rabe. Iz upravnemu organu predloženega Mnenja Mestne občine Ljubljana št. 3512-838/2022-2 z dne 21. 12. 2022 izhaja, da je projektna dokumentacija za dele posega zunaj območja DLN pripravljena skladno z določbami OPN MOL ID. Iz navedenega mnenja izhaja tudi, da:
- so posegi zunaj območja DLN, vključno z deviacijo Ceste Dolomitskega odreda in spremembami vkopov v katastrski občini Brdo, dopustni v skladu z določbami 12., 40. in 41. člena OPN MOL ID;
- je gradnja skladna glede umeščanja v varovalne pasove gospodarske javne infrastrukture;
- so projektirane rešitve komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture načrtovane tako, da omogočajo njihovo nemoteno obratovanje in vzdrževanje ter zagotavljajo medsebojno usklajenost vseh infrastrukturnih ureditev.

Upravni organ je preveril tudi skladnost projektnih rešitev z določbami OPN MOL ID, ki se nanašajo na varstvo okolja in naravnih dobrin. Na podlagi projektne dokumentacije, Poročila o vplivih na okolje ter pridobljenih mnenj pristojnih nosilcev urejanja prostora ugotavlja, da predvideni omilitveni ukrepi, med drugim aktivna in pasivna protihrupna zaščita, vodnogospodarske ureditve na Glinščici in Gradaščici ter drugi načrtovani varstveni ukrepi, zagotavljajo, da vplivi načrtovane gradnje ne bodo presegali predpisanih mejnih vrednosti. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da so posegi zunaj območja DLN skladni z določbami OPN MOL ID.

Upravni organ nadalje ugotavlja, da so projektne rešitve, ki zaradi prilagoditve trase oziroma spremljajočih ureditev segajo zunaj območja DLN, skladne tudi z določbami OPN MOL ID, kar izhaja iz predložene projektne dokumentacije in mnenja Mestne občine Ljubljana.
Posamezna odstopanja od prvotnih rešitev DLN so strokovno utemeljena, temeljijo na razvoju tehničnih rešitev, izboljšanju prometne varnosti ter zagotavljanju učinkovitejšega delovanja avtocestnega omrežja in ostajajo v okviru dopustnih odstopanj, določenih z DLN.

2 Da sta dokumentacijo za pridobitev gradbenega dovoljenja podpisala projektant in odgovorni vodja projekta, ki je bil v času izdelave dokumentacije vpisan v imenik pristojne poklicne zbornice ter da je predložena projektna dokumentacija izdelana skladno z določbami Pravilnika o projektni dokumentaciji (Uradni list RS št. 55/08 in 61/17 – GZ).

3 Nameravana gradnja je skladna s predpisi, ki so podlaga za izdajo mnenj. Upravni organ na podlagi vpogleda v PGD, PVO, Prostorski informacijski sistem in pridobljena mnenja v zvezi s tem ugotavlja, da so bila k predmetni gradnji pridobljena mnenja upravljavcev vodov gospodarske javne infrastrukture, na katere je predvidena priključitev predmetne gradnje ter upravljavcev vodov gospodarske javne infrastrukture, katerih varovalni pasovi se nahajajo v območju predmetne gradnje. Iz mnenj, ki so navedena v točki IV. izreka tega dovoljenja izhaja, da ni zadržkov za izdajo tega dovoljenja z vidika predpisov mnenjedajalcev, ki so podlaga za njihovo izdajo (JP Vodovod Kanalizacija Snaga d.o.o., Mestna občina Ljubljana – Oddelek za urejanje prostora, Mestna občina Ljubljana – Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, Elektro Ljubljana d.d., Energetika Ljubljana d.o.o., Javna agencija za civilno letalstvo RS, Ministrstvo za obrambo, Telekom Slovenije, Gratel d.o.o. in Telemach d.o.o.). Investitor mora pri nadaljnjem projektiranju, med gradnjo in uporabo objekta upoštevati vse pogoje mnenjedajalcev, ki imajo ustrezno pravno podlago, k čemur je zavezan v VII. točki izreka tega dovoljenja. Upravni organ glede navedenega še ugotavlja, da zahteve mnenjedajalcev, ki se nanašajo na pridobitev soglasja mnenjedajalcev k projektni dokumentaciji za izvedbo gradnje (PZI) nimajo ustrezne pravne podlage. Ugotovitve v zvezi s področji, ki so tudi predmet presoje vplivov na okolje v integralnem postopku, so podane v točki (5)/9 obrazložitve tega dovoljenja.

4 Iz dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja izhaja, da bo zagotovljena minimalna komunalna oskrba objekta, ki v konkretnem primeru vključuje oskrbo s pitno vodo, električno energijo, odvajanje odpadnih voda in dostop do javne ceste.

5 Za predmetno gradnjo je bila izvedena presoja sprejemljivosti v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave. Upravni organ ugotavlja, da nameravana gradnja, ob upoštevanju v izreku določenih omilitvenih ukrepov, s katerimi se odpravljajo ali preprečujejo pričakovani škodljivi vplivi nameravanega posega na naravo, ne bo škodljivo vplivala na varstvene cilje varovanih območij, njihovo celovitost in povezanost. Podrobnejša obrazložitev v zvezi s tem je podana v točki (5)/9.8 te obrazložitve.

6 Investitor je v zemljiški knjigi vpisan kot lastnik ali imetnik stvarne pravice, ki mu daje pravico graditi na tuji nepremičnini, na kateri je predvidena gradnja, ali pa to pravico izkazuje z dokazili iz 3. točke drugega odstavka, tretjega ali četrtega odstavka 35. člena tega zakona, pri čemer je v zemljiški knjigi označena plomba za vpis te pravice v zemljiško knjigo. Upravni organ je nadalje kot dokazila o pravici graditi upošteval tudi:

- sklep o uvedbi postopka omejitve lastninske pravice UE Ljubljana št. 352-65/2021-9, ki ga je dne 12. 7. 2021 izdala Upravna enota Ljubljana in izpisek iz zemljiške knjige z vpisano zaznambo postopka za zemljišče parc. št. 1567/4 k. o. Brdo,
- sklep o uvedbi postopka omejitve lastninske pravice UE Ljubljana št. 352-178/2024-6224-5 z dne 24. 10. 2024 in izpisek iz zemljiške knjige z vpisano zaznambo postopka za omejitev lastninske pravice za zemljišče parc. št. 1783/7 k. o. 1994 Dobrova,
- sklep o uvedbi postopka razlastitve UE Ljubljana št. 352-78/2024-6224-11 z dne 24. 1. 2025 in izpisek iz zemljiške knjige z vpisano zaznambo uvedbe postopka razlastitve na parceli 1826/26 k. o. 1994 Dobrova,
- sklep o uvedbi postopka omejitve lastninske pravice UE Ljubljana št. 352-78/2024-6224-11 z dne 24. 1. 2025 in izpisek iz zemljiške knjige z vpisano zaznambo uvedbe postopka omejitve lastninske pravice na delu parcele 1826/27 k. o. 1994 Dobrova,
- odločba UE Ljubljana št. 352-168/2024-6224-8 z dne 29. 11. 2024 0 omejitvi lastninske pravice za čas 5 let od pravnomočnosti odločbe in Sklep zemljiškoknjižnega sodišča o dovolitvi vpisa služnostne pravice v korist Republike Slovenije za zemljišče parc. št. 1635/12 k. o. 1738 Dravlje,

vse skladno z določilom 109. člena Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3; Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-1O, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24, 25/25 – odl. US in 75/25).

7 Zahtevek investitorja se nanaša na gradnjo novega objekta in ne spada med posege, za katerega se plačuje nadomestilo za degradacijo in uzurpacijo prostora. Za predmetno gradnjo je treba plačati odškodnino zaradi spremembe namembnosti kmetijskega zemljišča v skladu s 3.g členom Zakona o kmetijskih zemljiščih - Uradni list RS, št. 71/11 – uradno prečiščeno besedilo, 58/12, 27/16, 27/17 – ZKme-1D in 79/17). Za predmetni poseg je bila izdana odločba št. 35114-3/2023-2560/1 z dne 5. 11. 2026 in za odmero odškodnine zaradi spremembe namembnosti kmetijskega zemljišča. Investitor je upravnemu organu posredoval potrdilo o plačilu.

8 Investitor ni dolžan plačati komunalnega prispevka v skladu v skladu z Uredbo o programu opremljanja stavbnih zemljišč in odloku o podlagah za odmero komunalnega prispevka za obstoječo komunalno opremo ter o izračunu in odmeri komunalnega prispevka (Uradni list RS, št. 20/19, 30/19 – popr., 34/19, 199/21 – ZUreP-3 in 53/26).

9 V tem integralnem postopku je upravni organ izvedel presojo vplivov na okolje in ugotovil in ocenil dolgoročne, kratkoročne, posredne ali neposredne vplive nameravanega posega v okolje na človeka, tla, vodo, zrak, biotsko raznovrstnost in naravne vrednote, podnebje in krajino, pa tudi na človekovo nepremično premoženje, kulturno dediščino, ter njihova medsebojna razmerja.

Predmet presoje vplivov na okolje je dograditev obstoječega avtocestnega odseka A2 Karavanke – Obrežje oziroma razširitev štiripasovne avtoceste v šestpasovnico na odseku Koseze–Kozarje. Gre za infrastrukturni objekt, katerega osnovni namen je razbremenitev močno prometno obremenjenega dela ljubljanskega avtocestnega obroča, zagotovitev višjega nivoja uslug ter večje prometne varnosti. Poleg same razširitve avtoceste so med drugim predvideni še preureditev priključka Brdo, izvedba platoja BS Brdo, preureditve kategoriziranih in nekategoriziranih cest ter križišč na njih, rušitve gospodarskih in stanovanjskih objektov, rušitve in gradnje več mostov, nadvozov in podvozov (gradnja dveh mostov (čez potok Glinščica in Gradaščica), treh nadvozov in treh podvozov), ureditev kontrolirane odvodnje in vodnogospodarske ureditve, izvedba ukrepov za zaščito pred hrupom cestnega prometa, krajinsko arhitekturne ureditve ter prestavitve, zaščite ali novogradnje komunalnih vodov in naprav.

K nameravanemu posegu so bila, skladno z 52. člena GZ pridobljena mnenja pristojnih mnenjedajalcev, med drugim tudi:
- Agencije RS za okolje in Ministrstva za podnebje, okolje in energijo z vidika z vidika emisij v tla, vode, zrak, hrupa, svetlobnega onesnaževanja ter elektromagnetnega sevanja in ravnanja z odpadki,
- Direkcije RS za vode z vidika upravljanja z vodami,
- Zavoda RS za varstvo narave OE Ljubljana z vidika ohranjanja narave,
- Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije OE Ljubljana z vidika varstva kulturne dediščine,
- Zavoda za gozdove Slovenije OE Ljubljana z vidika gozdarstva,
- Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano z vidika z vidika varstva kmetijskih zemljišč,
- Zavoda za ribištvo Slovenije z vidika ribištva, varstva rib in njihovih habitatov;

kot so navedena v točki IV. izreka tega dovoljenja, in obrazložena v nadaljevanju obrazložitve tega dovoljenja. Iz njih izhaja, da je nameravana gradnja po predloženi dokumentaciji sprejemljiva ob upoštevanju vseh zakonodajnih ukrepov, ukrepov navedenih v PVO in morebitnih dodatnih zahtev, ki izhajajo iz posameznih pridobljenih mnenj.

Na podlagi opravljene presoje vplivov na okolje v tem postopku, proučitve poročila o vplivih na okolje (PVO) ter pridobljenih mnenj pristojnih mnenjedajalcev upravni organ ugotavlja, da bodo vplivi nameravanega posega, bodisi v času pripravljalnih del in gradnje bodisi uporabe objekta, na tla, vodo, zrak, hrup, naravo, kmetijska in gozdna zemljišča, kulturno dediščino, poplavno in erozijsko varnost, zaradi vibracij in ravnanja z odpadki ter krajino, nebistveni, ob upoštevanju dodatnih omilitvenih ukrepov oziroma pogojev, ki jih mora investitor upoštevati, da bi preprečil, zmanjšal ali

odstranil škodljive vplive na okolje, ki jih je upravni organ določil v V. in VI. točki izreka tega dovoljenja in kot je obrazloženo v nadaljevanju.
Ostali vplivi v času gradnje, uporabe oziroma obratovanja in morebitne opustitve nameravanega posega, obravnavani v PVO, bodo ob upoštevanju projektnih rešitev in z upoštevanjem vseh zahtev, določenih v zakonskih in podzakonskih predpisih in v DLN, ocenjeni kot nebistveni oziroma jih ni. Podrobnejši opisi in obrazložitve v zvezi s tem izhajajo iz PVO, navedenem v III.B točki izreka tega dovoljenja.
Izvedba nameravanega posega v času gradnje in obratovanja, ne bo imela čezmejnih vplivov.

V sklopu presoje vplivov na okolje so bili presojani tudi kumulativni vplivi, in sicer kot skupni učinki razširitve avtoceste ter povezanih (parkirišče Brdo zahod, bencinski servis Brdo, preureditev priključka Brdo) in drugih prostorskih ureditev (protipoplavni ukrepi na Gradaščici in Malem grabnu ter plinovod M3/1 Kalce–Vodice), ločeno po okoljskih dejavnikih in fazah izvedbe. V fazi pripravljalnih del in gradnje kumulativni vplivi niso pričakovani, predvsem zaradi časovne neusklajenosti izvajanja posameznih posegov. V fazi obratovanja bodo kumulativni vplivi nebistveni ali nebistveni ob izvedbi omilitvenih ukrepov. Izjema je hrup, kjer je skupni vpliv sicer ocenjen kot velik, vendar se bo z izvedbo protihrupnih ukrepov (ograje, nizkohrupni asfalt, pasivna zaščita objektov) zmanjšal na nebistven. Na področju voda in tal bodo vplivi nebistveni ob uporabi tehničnih rešitev za odvajanje in čiščenje padavinskih voda, prav tako bo nebistven kumulativni vpliv na krajino zaradi umeščenosti posegov v že urbaniziran prostor. Posebej izstopa kumulativni vpliv na poplavno varnost, ki bo pozitiven, saj kombinacija načrtovanih ureditev prispeva k dolgoročnemu zmanjšanju poplavne ogroženosti območja.

9.1 Varstvo pred hrupom

Stanovanjske površine v okolici načrtovanih ureditev v okviru razširitve AC odseka Koseze – Kozarje so v skladu z 89. členom OPN MOL – ID uvrščene v območje III. stopnje varstva pred hrupom, medtem ko infrastrukturne, proizvodne, kmetijske in gozdne površine uvrščene v območje IV. stopnje varstva pred hrupom.

Mejne vrednosti kazalcev hrupa določa nova Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 107/25; v nadaljevanju: Nova uredba o hrupu). Pred njeno uveljavitvijo je veljala Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2; v nadaljevanju: Uredba o hrupu). Na podlagi slednje je bil pripravljen Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom, št. načrta 2016-040b/PVO, januar 2018, september 2019, februar 2020 in september 2020, EPI SPEKTRUM d.o.o. (v nadaljevanju: Ocena obremenjenosti okolja s hrupom). Upravni organ ugotavlja, da so numerične vrednosti kazalcev hrupa po prej veljavni Uredbi o hrupu in sedaj veljavni Novi uredbi o hrupu enake.

K nameravanemu posegu je bilo pridobljeno mnenje Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (v nadaljevanju: MOPE) št. 35410-11/2023-2570-4 z dne 5. 6. 2023, iz katerega izhaja, da je nameravana gradnja z vidika emisij hrupa na podlagi predložene dokumentacije sprejemljiva ob upoštevanju vseh zakonodajnih in s PVO predvidenih ukrepov, katere je upravni organ vključil v izrek tega dovoljenja.

Ker je 20. 12. 2025 začela veljati Nova uredba o hrupu, je upravni organ MOPE pozval k dodatni opredelitvi glede sprejemljivosti gradnje z vidika hrupa ob upoštevanju nove pravne ureditve, in sicer z dopisom št. 35105-2/2021-2550-154 z dne 23. 12. 2025. MOPE je v dopisu št. 35410-11/2023-2570-6 z dne 30. 12. 2025 podalo dodatna pojasnila glede uporabe Nove uredbe o hrupu v predmetnem postopku.
MOPE je navedlo, da je po uveljavitvi Nove uredbe o hrupu ponovno in celovito proučilo dokumentacijo, ki se nanaša na vplive hrupa v času gradnje in obratovanja nameravanega posega, ter preverilo skladnost presoje vplivov hrupa med obratovanjem posega in presoje vplivov hrupa v

času gradnje z določbami nove uredbe. Pri tem je ugotovilo, da Nova uredba o hrupu ne prinaša sprememb glede mejnih vrednosti kazalcev hrupa niti glede metod ocenjevanja hrupa v času obratovanja, saj so mejne vrednosti v prilogah uredbe numerično enake kot v prejšnji ureditvi, vsebina in metodologija ocenjevanja hrupa v času obratovanja pa se nista spremenili. Sprememba nove uredbe se nanaša na način vrednotenja hrupa gradbišč. V skladu s 6. členom Nove uredbe o hrupu se hrup gradbišč ocenjuje kot dolgoročna povprečna raven hrupa za vsa ocenjevalna obdobja v letu. To pomeni, da se pri ocenjevanju hrupa gradbišč kazalci hrupa ne vrednotijo na dnevni ravni, temveč kot letno povprečje za posamezno leto gradnje.
V zvezi s tem je MOPE na podlagi ponovnega pregleda dokumentacije ugotovilo, da je bila v okoljskih elaboratih za predmetni poseg, zlasti v Oceni obremenjenosti okolja s hrupom, ki jo je izdelal EPI SPEKTRUM d.o.o. pod št. načrta 2016-040b/PVO, januar 2018, september 2019, februar 2020 in september 2020, presoja hrupa v času gradnje izvedena ob upoštevanju dolgoročne povprečne ravni hrupa, izračunane za celoletno obdobje. MOPE je zato zaključilo, da uveljavitev Nove uredbe o hrupu ne vpliva na vsebinsko pravilnost že izdanega mnenja št. 35410-11/2023-2570-4 z dne 5. 6. 2023. Presoja vplivov hrupa v času gradnje je bila namreč opravljena na način, ki je skladen tudi z novo ureditvijo. MOPE je posledično ugotovilo, da izdaja novega mnenja ni potrebna, ter potrdilo, da prvotno mnenje ostaja veljavno in ga je mogoče uporabiti v nadaljnjem postopku izdaje integralnega gradbenega dovoljenja.

Upravni organ je pri presoji upošteval pojasnila MOPE iz dopisa št. 35410-11/2023-2570-6 z dne 30. 12. 2025 ter izjavo izdelovalcev PVO in strokovnih podlag s področja hrupa z dne 2. 2. 2026. Iz navedenih dokumentov izhaja, da so ugotovitve v PVO in pripadajočih strokovnih podlagah ustrezne za presojo vplivov nameravanega posega na okolje z vidika hrupa tudi po uveljavitvi Nove uredbe o hrupu. Prav tako izhaja, da nova uredba ne vpliva na vsebinsko pravilnost mnenja MOPE št. 35410-11/2023-2570-4 z dne 5. 6. 2023, saj je bila presoja izvedena ob uporabi metodologije, mejnih vrednosti in kazalcev, ki so vsebinsko skladni tudi z zahtevami nove ureditve, ter da zaradi njene uveljavitve ni treba spreminjati oziroma tehnično dopolnjevati obstoječe dokumentacije. Glede na navedeno in ob upoštevanju načela ekonomičnosti iz 14. člena ZUP upravni organ po uveljavitvi Nove uredbe o hrupu ni zahteval dopolnitve ali spremembe Ocene obremenjenosti okolja s hrupom in PVO. Ocenil je namreč, da je mogoče na podlagi že predložene dokumentacije pravilno ugotoviti dejansko stanje, zavarovati pravice in pravne koristi strank ter izdati zakonito in pravilno odločbo.

Na obravnavanem območju je obremenitev s hrupom v obstoječem stanju predvsem posledica prometa po avtocesti, katere širitev je predmet tega dovoljenja. Na južnem delu območja k obremenitvi v manjši meri prispevajo tudi železniška proga št. 50 Ljubljana–Sežana, cestni promet po državnem in lokalnem cestnem omrežju ter različne dejavnosti. Avtocestni odsek Koseze–Kozarje je prometno med najbolj obremenjenimi avtocestnimi odseki v Sloveniji. V izhodiščnem stanju leta 2016 so prometne obremenitve odseka A2/0014 Koseze–Brdo dosegle do 76.410 vozil na dan, odseka A2/0015 Brdo–Kozarje pa do 74.440 vozil na dan. Od tega je bilo vozil z maso nad 3,5 t do 4.950 na prvem in do 5.800 na drugem odseku.

Na obravnavanem območju so za zaščito pred hrupom že deloma izvedene protihrupne ograje. Kljub temu je obremenitev s hrupom v obstoječem stanju povečana pri večjem številu stavb z varovanimi prostori na celotnem območju posega, vključno z Domom starejših občanov Bokalce. V letu 2016 je bilo zaradi prometa po avtocesti, glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za linijske vire hrupa, določene v preglednici 3 priloge 1 Uredbe o hrupu, v oddaljenosti 500 m od meje posega skupno čezmerno obremenjenih 46 stavb z varovanimi prostori v dnevnem obdobju, 81 v večernem obdobju, 96 v nočnem obdobju in 67 v celodnevnem obdobju. Glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev, določene v preglednici 2 priloge 1 Uredbe o hrupu, pa je bilo v istem letu zaradi prometa po avtocesti v enakem območju skupno čezmerno obremenjenih 44 stavb z varovanimi prostori v nočnem obdobju in 29 v celodnevnem obdobju.

Upravni organ pri presoji vplivov nameravanega posega na okolje z vidika hrupa upošteva Oceno obremenjenosti okolja s hrupom, ki je bila izdelana na podlagi takrat veljavne Uredbe o hrupu. Glede na naknadno preveritev dokumentacije in pojasnila MOPE, da so uporabljene mejne vrednosti in metodologija ocenjevanja skladne tudi z Novo uredbo o hrupu, upravni organ ugotavlja, da so podlage za presojo vplivov hrupa ustrezne tudi glede na trenutno veljavno ureditev.

9.1.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Med gradnjo se bo obremenitev okolja s hrupom povečala zaradi izvajanja gradbenih del in obratovanja gradbene mehanizacije na gradbišču ter zaradi prevozov materiala za potrebe gradnje. Gradbišče predstavlja vir hrupa, povečan hrup pa bo prisoten tudi ob transportnih poteh. Največji gradbeni posegi bodo pripravljalna zemeljska dela, ki bodo obsegala izkope, odvažanje in začasno skladiščenje zemeljskih izkopov, obratovanje delovnih naprav in strojev, rušitve obstoječih stavb in objektov, nasipavanje materiala, pilotiranje za temelje večjih objektov (podvoza, podhoda in protihrupnih ograj) ter varovanje gradbene jame z zabijanjem zagatnic. Največja obremenitev s hrupom se pričakuje pri intenzivnih zemeljskih delih, rušitvah petih obstoječih objektov in pilotiranju za temelje večjih objektov. Vpliv gradnje na ožjem območju gradbišča bo neposreden in časovno omejen na obdobje izvajanja gradbenih del. Na širšem vplivnem območju bo prisoten tudi daljinski vpliv zaradi dodatnih prevozov za potrebe gradnje in zaradi preusmeritve prometa na preostalo cestno omrežje med začasnimi zaporami posameznih prometnic. Gradnja bo potekala sočasno z obstoječim prometom, zato bo prisoten tudi skupni vpliv gradbišča in obstoječega prometa po avtocesti.

Gradbišče se bo najbolj približalo stanovanjski poselitvi na območjih Ceste na Bokalce, Ceste na Vrhovce, Ceste na Ključ in Ceste Dolomitskega odreda. V pasu 10 m od meje gradbenega posega je skupno 7 stavb z varovanimi prostori, v pasu 25 m jih je 14, v pasu 50 m pa 39. V oddaljenosti 45 m od meje gradbenega posega leži tudi Dom starejših občanov Bokalce.

Načrtovana gradnja bo predvidoma trajala 23 mesecev. Po predvideni organizaciji gradbišča bodo gradbena dela potekala od ponedeljka do petka največ 12 ur dnevno, med 6. in 18. uro, ob sobotah pa največ 10 ur dnevno, med 6. in 16. uro. Transport bo potekal v dnevnem času, povprečno šest dni na teden. Gradbiščne poti in transport za potrebe gradbišča bodo potekali po obstoječem avtocestnem omrežju. Skupni transport v celotnem obdobju gradnje je ocenjen na 67.700 prevozov težkih tovornih vozil v obe smeri, kar pomeni povprečno 123 dodatnih težkih vozil dnevno oziroma 12 prevozov na uro. V času gradnje bo promet po avtocesti potekal po štirih prometnih pasovih, hitrost pa bo omejena na 60 km/h. Obstoječe protihrupne ograje bodo odstranjene, nove pa bodo predvidoma postavljene v obdobju štirih mesecev po odstranitvi obstoječih.

Vpliv gradbenih del in transporta v času gradnje na obremenitev s hrupom pri najbolj izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori ob gradbišču je bil ocenjen na podlagi modelnega izračuna z izhodišči in predpostavkami, ki so podrobno opisane v Oceni obremenjenosti okolja s hrupom. Ocenjeni so bili neposredni vpliv obratovanja gradbišča, neposredni vpliv transporta za potrebe gradnje in celotna obremenitev okolja s hrupom zaradi obratovanja obstoječega cestnega omrežja ob upoštevanju transporta za potrebe gradnje.

Obremenitev s hrupom zaradi obratovanja gradbišča je ovrednotena glede na mejne vrednosti za gradbišče (L_{dan} in L_{dvn}) v skladu s preglednico 6 priloge 1 Uredbe o hrupu, neposredna obremenitev zaradi transporta za potrebe gradnje po javnih cestah pa glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za linijske vire hrupa v skladu s preglednico 3 priloge 1 Uredbe o hrupu. Celotna obremenitev s hrupom zaradi obratovanja gradbišča in cestnega omrežja je ovrednotena glede na mejni vrednosti kazalcev hrupa $L_{noč}$ in L_{dvn} v skladu s preglednico 6 priloge 1 Uredbe o hrupu. Mejne vrednosti za gradbišče in linijske vire hrupa so na območjih s III. stopnjo varstva pred hrupom enake. V skladu z

Uredbo o hrupu se za vrednotenje kazalcev hrupa upošteva dolgoročna povprečna raven hrupa, izračunana na letni ravni.

Obremenitev s hrupom zaradi obratovanja gradbišča je bila ocenjena pri vseh stavbah z varovanimi prostori v vplivnem območju gradbišča. Vrednosti kazalcev hrupa v času gradnje so bile določene v imisijskih računskih točkah pri 28 najbližjih stanovanjskih stavbah. Rezultati modelnega izračuna pri oceni neposrednega vpliva zaradi obratovanja gradbišča so pokazali, da:

- bo v času intenzivnih gradbenih del obremenitev s hrupom kratkotrajno povečana pri najbolj izpostavljenih stavbah ob Cesti Dolomitskega odreda (stanovanjska stavba na naslovu Cesta Dolomitskega odreda 163), Cesti na Ključ (stanovanjska stavba na naslovu Cesta na Ključ 96), Cesti na Bokalce (stanovanjski stavbi na naslovih Cesta na Bokalce 28 in 49) ter Cesti na Vrhovce (stanovanjska stavba na naslovu Cesta na Vrhovce 52);
- mejne vrednosti kazalcev hrupa, ki ga bo povzročalo gradbišče, na letnem povprečju ne bodo presežene pri nobeni stavbi z varovanimi prostori. Po oceni bo povprečna letna obremenitev s hrupom v času gradnje v dnevnem obdobju dosegala do 64 dB(A), v celodnevnem obdobju pa do 61 dB(A), in sicer v imisijski računski točki pri stanovanjski stavbi na naslovu Cesta Dolomitskega odreda 163;
- bo neposredna obremenitev s hrupom zaradi obratovanja gradbišča v primerjavi s hrupom zaradi obstoječega prometa po avtocesti glede na izhodiščno stanje (leto 2016) zanemarljiva.

V času gradnje bo povečana tudi celotna obremenitev s hrupom, in sicer zaradi cestnega prometa po obstoječem cestnem omrežju (kot izhodiščno stanje je bila upoštevana obremenitev s hrupom zaradi AC v letu 2016) ter dodatne obremenitve s hrupom zaradi izvajanja gradbenih del (obratovanja gradbišča). Rezultati modelnega izračuna pri oceni celotne obremenitve s hrupom so pokazali, da:

- se bo obremenitev s hrupom zaradi obratovanja avtoceste v času gradnje na večini območij glede na izhodiščno stanje delno zmanjšala, saj bo v času gradnje promet potekal po štirih pasovih avtoceste, hitrost na avtocesti pa bo omejena na 60 km/h;
- bo v času gradnje pri štirih stavbah z varovanimi prostori presežena mejna vrednost kazalca hrupa L_{dvn} za celotno obremenitev s hrupom (Cesta na Bokalce 49, Vrhovci – cesta XXXII 3 in 3a ter Cesta na Vrhovce 52). Te stavbe so s hrupom cestnega prometa čezmerno obremenjene že v obstoječem stanju, vendar bo zaradi manjše hitrosti vozil na AC v času gradnje celotna obremenitev s hrupom za 1 do 4 dB(A) manjša kot v izhodiščnem stanju;
- se bo na odseku A2/0015 Brdo–Kozarje, na območju med Cesto Dolomitskega odreda in Ulico Jožeta Japlja, zaradi začasne odstranitve protihrupnih ograj obremenitev s hrupom glede na izhodiščno stanje pri večini najbližjih stavb z varovanimi prostori začasno delno povečala (do 5 dB(A)). Nove protihrupne ograje bodo predvidoma postavljene v štirih mesecih po odstranitvi obstoječih. Mejna vrednost kazalca L_{dvn} za celotno obremenitev s hrupom kljub temu ne bo presežena pri nobeni stavbi z varovanimi prostori. Bo pa mejna vrednost kazalca hrupa $L_{noč}$ za celotno obremenitev s hrupom presežena pri treh stavbah z varovanimi prostori, in sicer na naslovih Cesta na Ključ 96, Cesta Dolomitskega odreda 163 in Ulica Jožeta Japlja 25;
- pri stavbah Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163 mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev s hrupom v izhodiščnem stanju niso presežene. Zaradi začasne odstranitve obstoječe protihrupne ograje v obdobju štirih mesecev se bo celotna obremenitev na celoletnem povprečju povečala (do 3 dB(A)), saj bosta stavbi neposredno izpostavljeni hrupu prometa z AC. Pri stavbi Ulica Jožeta Japlja 25 je mejna vrednost kazalca nočnega hrupa za celotno obremenitev presežena že v obstoječem stanju, vendar se bo zaradi manjše hitrosti vožnje v času gradnje celotna obremenitev pri tej stavbi zmanjšala (do 1 dB(A));
- je bila ocenjena tudi skupna obremenitev okolja s hrupom zaradi obstoječega prometa in dodatnih prevozov za potrebe gradnje po AC-omrežju. Glede na razmeroma veliko prometno obremenitev AC-omrežja v obstoječem stanju bo dodatni transport težkih vozil v času gradnje zanemarljivo povečal celotno obremenitev s hrupom. Število čezmerno obremenjenih stavb z varovanimi prostori se zaradi dodatnih prevozov za potrebe gradnje ne bo povečalo. Zaradi

omejitve hitrosti vožnje obstoječega prometa v času gradnje na 60 km/h se na območju posega pričakuje celo delno zmanjšanje skupne obremenitve okolja s hrupom.

Gradnja bo potekala na območju, kjer je obremenitev s hrupom velika že v obstoječem stanju. Za zmanjšanje obremenitve s hrupom v za hrup občutljivih obdobjih dneva ter pri najbolj izpostavljenih stavbah in v varovanih prostorih v okolici gradbišča je upravni organ v točki V./1.2 izreka tega dovoljenja določil več ukrepov. Ti vključujejo izvedbo začasnih protihrupnih ograj na posameznih območjih, kjer bo obremenitev s hrupom med gradnjo povečana, zlasti pri stavbah na naslovih Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163 v času odstranitve obstoječih protihrupnih ograj. Določene so tudi časovne omejitve izvajanja gradbenih del, vključno z omejitvijo izvajanja intenzivnejših gradbenih del na posameznih območjih, ter časovne omejitve transporta za potrebe gradnje in omejitve njegovih tras skozi strnjena naselja in po lokalnem cestnem omrežju. Z namenom zmanjšanja obremenitve s hrupom ob javnem cestnem omrežju je določeno tudi, da mora transport materiala v čim večji meri potekati po gradbišču. Poleg tega je določena omejitev hitrosti obstoječega prometa po AC med gradnjo, saj je modelni izračun obremenitve s hrupom pokazal, da se bo ob omejitvi hitrosti na 60 km/h obremenitev s hrupom zaradi obratovanja AC na večini območij glede na izhodiščno stanje delno zmanjšala. Določen je tudi rok za postavitev novih protihrupnih ograj po odstranitvi obstoječih. Za zmanjšanje vznemirjenosti prebivalcev zaradi hrupa gradbišča je predviden ukrep obveščanja prebivalcev o poteku gradbenih del. Poleg navedenih ukrepov morajo biti vse delovne naprave, gradbeni stroji in začasne gradbiščne naprave, ki obratujejo na prostem, redno vzdrževani in tehnično brezhibni ter morajo glede emisije hrupa oziroma dovoljenih zvočnih moči ustrezati zahtevam Pravilnika o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06 in 17/11 – ZTZPUS-1) ter smernicam 97/68/EC, 2004/26/EC in 2006/105/EC.

V času izvedbe razširitve avtoceste Koseze–Kozarje so zaradi omejitev prometa ali popolnih zapor na AC, priključku na AC in nadvozih možni posredni in daljinski vplivi na prometne tokove na širšem cestnem omrežju. V strokovni podlagi Elaborat prometne študije za faze gradnje (št. 16_565/1, maj 2018, dopolnjen september 2020, PNZ d.o.o.; v nadaljevanju: Elaborat prometne študije za faze gradnje) je obravnavan najneugodnejši prometni scenarij, ki vključuje vodenje prometa po polovici AC po sistemu 2 + 2 v trajanju 23 mesecev, kar pomeni dva zožena vozna pasova v vsako smer, omejitev hitrosti vožnje na AC na 60 km/h, priključevanje v razcepih Koseze in Kozarje po sistemu 1 + 1 ter vodenje prometa na priključku Brdo s prometnim znakom STOP. Obravnavani scenarij vključuje tudi rušitev obstoječih nadvozov in izvedbo podvoza, zaradi česar sta predvideni popolna vikend zapora AC v trajanju dveh vikendov in zapora Ceste Dolomitskega odreda v trajanju petih mesecev ter začasna zapora Ceste na Bokalce.

Povečani posredni vplivi na obremenitev s hrupom lahko nastanejo predvsem zaradi delovne zapore na avtocesti (23 mesecev), dveh popolnih vikend zapor AC ter popolne ali delne zapore Ceste Dolomitskega odreda (5 mesecev). V času delnih ali popolnih zapor je pričakovana preusmeritev prometa na alternativne prometne povezave, zaradi česar se bo obremenitev s hrupom ob teh prometnicah v časovno omejenem obdobju delno povečala.

Zaradi delovne zapore avtoceste (kot opisana zgoraj), bo na dnevni ravni prišlo do preusmeritve približno 2.000 osebnih vozil, medtem ko se tranzitni promet na avtocesti zunaj prometnih konic ne bo spreminjal. Vpliv na prometne tokove bo najbolj izrazit v jutranji in popoldanski prometni konici, ponoči pa ga ne bo. Noč je z vidika obremenitve s hrupom najbolj občutljivo obdobje dneva. Vse spremembe emisije virov hrupa na mestnih cestah in avtocestah bodo manjše od 0,5 dB. To pomeni, da se zaradi preusmeritve prometnih tokov obstoječa obremenitev s hrupom ob drugih cestah ne bo bistveno spremenila. Tudi dve vikend zapori odseka AC v času celotne razširitve ne bosta bistveno vplivali na povečanje obremenitve s hrupom. Obstoječe prometne obremenitve na mestnih cestah so namreč ob koncih tedna za 35 % nižje od povprečnega letnega prometa in za 42 % nižje od povprečnega prometa na delovni dan. Zato preusmeritev prometa ob koncih tedna na južno in vzhodno obvoznico ne bo bistveno vplivala na obremenitev okolja s hrupom. Ta je zaradi količine

prometa na ljubljanskem avtocestnem obroču največja med delovniki. Popolni vikend zapori AC se ne bosta izvedli v času glavne turistične sezone. Ker takšna delovna zapora AC, kot je obravnavana v Elaboratu prometne študije za faze gradnje, ne bo bistveno vplivala na obremenitev okolja s hrupom, je upravni organ v točki V./1.2 izreka tega dovoljenja poleg omejitve hitrosti obstoječega prometa po avtocesti na 60 km/h določil tudi ukrep glede načina izvedbe zapor, in sicer z namenom zmanjšanja posrednih in daljinskih vplivov. Za dodatno zmanjšanje posrednega vpliva gradnje na povečanje obremenitve s hrupom zaradi delne preusmeritve prometnih tokov ob začasnih in popolnih zaporah prometa je določil tudi postopno omejevanje hitrosti na primorski avtocesti ter sprotno obveščanje uporabnikov o aktualnih potovalnih časih.

Za spremljanje dejanske obremenitve okolja s hrupom med gradnjo je upravni organ v točki VI./1.1 izreka tega dovoljenja določil tudi izvajanje monitoringa hrupa z meritvami na izpostavljenih območjih ob gradbišču in transportnih poteh. V primeru ugotovljenih prekoračitev mejnih vrednosti je treba izvesti dodatne začasne protihrupne ukrepe.

Glede na prvotno predvideno popolno zaporo Ceste Dolomitskega odreda v trajanju petih mesecev bi ta zapora imela širši vpliv na preusmeritev prometnih tokov. Ocenjeno je bilo, da bi se promet preusmeril na tri alternativne poti, in sicer na lokalno cesto Šujica–Podutik (približno 4.000 vozil/dan), lokalno cesto skozi naselje Podsmreka (približno 1.300 vozil/dan) in državno Cesto na Ključ (približno 4.500 vozil/dan). Na teh cestah bi se obremenitev s hrupom povečala za do 2 dB(A), kar pa bi bilo zaradi njihove že obstoječe čezmerne obremenjenosti, skladno z 10. členom Uredbe o hrupu, nedopustno. Po oceni je mogoče povečani posredni in daljinski vpliv na obremenitev s hrupom zaradi možne preusmeritve prometnih tokov v času gradnje nadvoza odpraviti le z zagotavljanjem delne pretočnosti Ceste Dolomitskega odreda. To je mogoče doseči z izvedbo začasnega premostitvenega objekta nad AC, severno od obstoječega nadvoza. Zaradi navedenega je upravni organ v točki V./1.2 izreka tega dovoljenja določil dodatni omilitveni ukrep, in sicer izvedbo začasnega premostitvenega objekta, ki bo v času gradnje omogočal ohranitev delne pretočnosti Ceste Dolomitskega odreda in preprečil njeno popolno zaporo. Z izvedbo začasnega premostitvenega objekta nad AC, severno od obstoječega nadvoza 4-3, bo zagotovljena pretočnost Ceste Dolomitskega odreda, zaradi česar bo preusmeritev prometa na preostale ceste minimalna, vpliv na obremenitev s hrupom ob teh cestah pa ne bo zaznaven.

Glede na vse zgoraj navedeno upravni organ ugotavlja, da obratovanje gradbišča, skladno s sedmim odstavkom 9. člena, ne bo povzročalo čezmerne obremenitve s hrupom, saj mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan}, $L_{večer}$, $L_{noč}$ ali L_{dvn} in vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev $L_{noč}$ ali L_{dvn}, določene v preglednici 6 priloge 1 Uredbe o hrupu, ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, ne bodo presežene. Tako so izpolnjene zahteve za nov vir hrupa skladno z 10. členom Uredbe o hrupu.

9.1.b Pričakovani vplivi v času uporabe oziroma obratovanja in pogoji

V času obratovanja bo avtocesta stalen in prevladujoč vir hrupa, zato je v bližini stanovanjskih območij pričakovana povečana obremenitev s hrupom. Poselitev je najgostejša na srednjem in končnem delu obravnavanega odseka, kjer se avtocesta približa poselitvenim območjem Brda, Bokalcev, Kozarij in Vrhovcev. V pasu 25 m od osi AC ni stavb z varovanimi prostori. Najbližja stavba z varovanimi prostori je od osi AC oddaljena 41 m (Cesta Dolomitskega odreda 163). V pasu 50 m od osi AC leži 19 stavb z varovanimi prostori, v pasu 100 m 97 stavb, v pasu 200 m 263 stavb, v pasu 500 m pa 1.076 stavb z varovanimi prostori.

Obremenitev s hrupom v času obratovanja novega šestpasovnega odseka avtoceste Koseze–Kozarje je bila ocenjena z računskim akustičnim modelom na podlagi napovedi prometnih obremenitev na odseku AC za leti 2030 in 2040, izraženih s povprečnim letnim dnevnim prometom (PLDP). V letu 2030 bo povprečna prometna obremenitev odseka AC Koseze–Brdo znašala skoraj 120.000 vozil/dan, od tega 9.700 vozil z maso nad 3,5 t, na odseku AC Brdo–Kozarje pa več kot

105.000 vozil/dan, od tega 9.400 vozil z maso nad 3,5 t. V planskem letu 2040, se bo po oceni prometna obremenitev na prvem odseku povečala na več kot 132.100 vozil/dan, na drugem odseku pa na 115.500 vozil/dan. Število vozil z maso nad 3,5 t bo dosegalo do 10.700 vozil/dan. V oceno obremenitve s hrupom je vključena tudi preureditev zahodnega dela priključka Brdo, vključno z bencinskim platojem, ki se ureja na podlagi Državnega prostorskega načrta za Varovano parkirišče s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi Brdo-zahod (Uradni list RS, št. 12/18; v nadaljevanju: Uredba o DPN varovano parkirišče).

Ocenjena je bila obremenitev s hrupom zaradi emisije hrupa bodoče šestpasovne avtoceste Koseze–Kozarje in pripadajočega priključka Ljubljana Brdo ter celotna obremenitev s hrupom. Obremenitev s hrupom je ovrednotena glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za linijske vire hrupa na območjih III. stopnje varstva pred hrupom, določene v preglednici 3 priloge 1 Uredbe o hrupu, celotna obremenitev s hrupom pa glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev, ki jo povzročajo linijski viri hrupa na območjih III. stopnje varstva pred hrupom, določene v preglednici 2 priloge 1 Uredbe o hrupu.

Pri ocenjevanju obremenitve s hrupom je bila na avtocesti upoštevana omejitev hitrosti 100/80 km/h (osebni avtomobili/tovorna vozila), na priključnih rampah priključka Ljubljana Brdo pa zmanjšanje vozne hitrosti s 70/70 km/h na 40/40 km/h. Na območju priključnih ramp je bil upoštevan sunkovit pospeševalni oziroma zaviralni prometni tok, na glavni osi avtoceste pa tekoči stalni prometni tok. Upoštevana je bila tudi vgradnja tišje obrabne plasti (delno absorpcijska prevleka SMA 11 PmB) na celotni potezi glavne osi avtoceste ter na območju vzhodnega in zahodnega dela priključka Ljubljana Brdo. Poleg izračuna prostorske porazdelitve hrupa so bile obremenitve s hrupom izračunane tudi na 127 izbranih imisijskih točkah v ravnini fasade stavb z varovanimi prostori ter petih točkah na prostem.

Glede na računsko oceno obremenitve s hrupom za plansko obdobje leta 2040 bi bile zaradi obratovanja bodoče šestpasovne avtoceste Koseze–Kozarje in pripadajočega priključka Ljubljana Brdo brez izvedbe dodatnih protihrupnih ukrepov mejne vrednosti kazalcev hrupa za linijski vir presežene pri več stavbah z varovanimi prostori, in sicer v dnevnem obdobju pri 12 stavbah, v večernem pri 48, v nočnem pri 59 in v celodnevnem obdobju pri 38 stavbah z varovanimi prostori. Pri 16 stavbah je bilo za stanje brez dodatnih protihrupnih ukrepov ocenjeno tudi preseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev s hrupom.

Zaradi navedenih preseganj mejnih vrednosti so za preprečevanje širjenja hrupa v okolje predvideni aktivni protihrupni ukrepi, in sicer osem sklopov protihrupnih ograj višine od 2,5 m do 5,2 m v skupni dolžini 3.766 m, kot so določeni v točki II./10 izreka tega dovoljenja. Protihrupne ograje so predvidene kot absorpcijske (APO) in transparentne (TPO), na posameznih mestih pa zaradi drugih virov hrupa oziroma postavitve v ločilni pas avtoceste tudi kot obojestransko absorpcijske (OAPO).

Računska ocena obremenitve s hrupom je pokazala, da bodo ob upoštevanju predlaganih protihrupnih ukrepov zaradi obratovanja bodoče šestpasovne avtoceste Koseze–Kozarje in priključka Ljubljana Brdo v letu 2040 mejne vrednosti kazalcev hrupa presežene predvsem v višjih etažah izpostavljenih stavb, in sicer v dnevnem obdobju pri 2 stavbah, v večernem pri 12 stavbah, v nočnem pri 25 stavbah in v celodnevnem obdobju pri 8 stavbah z varovanimi prostori. Pri 3 stavbah je ocenjeno tudi preseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev s hrupom. Ker s predvidenimi aktivnimi protihrupnimi ukrepi mejnih vrednosti kazalcev hrupa ni mogoče doseči v vseh etažah pri skupno 25 stavbah z varovanimi prostori, je bila za te stavbe, skladno z osmim odstavkom 9. člena Uredbe o hrupu, preverjena potrebnost izvedbe pasivne protihrupne zaščite. Iz 3.11b Načrta gradbenih konstrukcij – Pasivna zaščita pred hrupom (št. 12-1561/PAS_16_565, januar 2018, po recenziji april 2018, PNZ d.o.o.; v nadaljevanju: Elaborat pasivne protihrupne zaščite) izhaja, da je od 25 obravnavanih stavb z varovanimi prostori sanacija stavbnih elementov predvidena na 11 stavbah (pri 14 stavbah pa pasivna sanacija ni predvidena, in sicer pri 9 stavbah zaradi

zadostne obstoječe zvočne izolirnosti, pri 3 stavbah ker čezmerno obremenjena etaža ni bivalna, pri 2 stavbah pa popis ni bil možen zaradi nesodelovanja lastnikov), in sicer na naslovih: Koreninova ulica 21, Cesta na Bokalce 51 (glavni objekt, depandansa), Ulica Jožeta Japlja 25, Ulica Jožeta Japlja 23, Snojeva ulica 5, Cesta na Bokalce 49, Snojeva ulica 8, Cesta Dolomitskega odreda 163, Španova pot 6A, Koreninova ulica 25 in Grič 34. Sanacija navedenih 11 stavb oziroma izvedba pasivne protihrupne zaščite mora biti zagotovljena že pred začetkom gradnje, kar je upravni organ določil v točki V./1.1 izreka tega dovoljenja. S pasivnimi ukrepi se zmanjša obremenitev s hrupom v za hrup občutljivih bivalnih prostorih, kar posledično zmanjša vpliv hrupa na zdravje ljudi. Obseg in vrsta ukrepov za posamezno stavbo sta natančneje določena v Elaboratu pasivne protihrupne zaščite.

Najučinkovitejši ukrep za omejevanje obremenitve s hrupom ob avtocestnem omrežju je zmanjšanje emisije hrupa pri viru, in sicer z uporabo tišje obrabne plasti vozišča ter z zmanjšanjem hitrosti vožnje. Učinkovitost tišje obrabne plasti je odvisna tudi od ohranjanja njenih akustičnih lastnosti med obratovanjem, zato je treba zagotoviti njeno redno obnavljanje in vzdrževanje v funkciji. Za preprečevanje širjenja hrupa v okolje so predvidene tudi protihrupne ograje, ki morajo izpolnjevati predpisane zahteve glede absorpcije in izolirnosti zvoka. Upravni organ je zato v točki V./1.3 izreka tega dovoljenja določil izvedbo tišje obrabne plasti (delno absorpcijske prevleke SMA 11 PmB), omejitev hitrosti na glavni osi avtoceste ter izvedbo in ustrezne akustične lastnosti protihrupnih ograj, navedenih v točki II./10 izreka tega dovoljenja. Z izvedbo teh ukrepov se bo obremenitev s hrupom zaradi obratovanja avtoceste in priključnih deviacij zmanjšala, pri najbolj izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori pa preprečila čezmerna obremenjenost s hrupom.

V računski oceni obremenitve s hrupom zaradi bodoče avtoceste Koseze–Kozarje in pripadajočega priključka Ljubljana Brdo je upoštevana tudi protihrupna ograja OAPO-01, namenjena zaščiti širšega območja stavb z varovanimi prostori ob Koreninovi ulici ter v zaselku Grič-Brdo. Navedena ograja je sicer predvidena v okviru ureditve varovanega parkirišča Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi (v nadaljevanju: VPB). Investitor predmetne gradnje in družba Shell Adria d. o. o. kot investitor VPB sta namreč decembra 2017 sklenila Sporazum o medsebojnih obveznostih pri gradnji in upravljanju varovanega parkirišča Brdo zahod s spremljajočimi servisnimi dejavnostmi. V 6. členu Sporazuma je določeno, da investitor VPB pridobi zemljišča za postavitev protihrupne ograje ob Koreninovi ulici, jo zgradi ter prevzame njeno upravljanje in vzdrževanje. Protihrupna ograja ob Koreninovi ulici (OAPO-01) je umeščena na rob ježe ob Koreninovi ulici, na zemljiščih v k. o. 2682 Brdo, s parcelnimi številkami 2196/13, 2197/2 in 1489. Predvidena je v obojestransko visoko absorpcijski izvedbi, dolga 206 m in visoka 4 m. V 7. členu Sporazuma je določeno, da morajo biti vse ureditve iz 6. člena Sporazuma, med katere spada tudi navedena protihrupna ograja, izvedene najpozneje do začetka gradbenih del za razširitev odseka avtoceste Koseze–Kozarje v šestpasovnico. Ker je protihrupna ograja OAPO-01 v računski oceni obremenitve s hrupom obravnavana kot obstoječa ograja, mora biti izvedena in v funkciji že pred začetkom gradnje predmetnega posega. To je upravni organ določil v točki V./1.1 izreka tega dovoljenja kot dodatni omilitveni ukrep za zaščito stavb z varovanimi prostori na širšem območju ob Koreninovi ulici in v zaselku Grič-Brdo, zlasti stavb na naslovih Koreninova ulica 21, Koreninova ulica 25 in Grič 34, pri katerih je poleg izvedbe ograje OAPO-01 potrebna tudi dodatna pasivna protihrupna zaščita.

Za preverjanje ocenjene obremenitve okolja s hrupom po začetku obratovanja avtoceste je upravni organ v točki VI./1.2 izreka tega dovoljenja določil tudi prvo ocenjevanje hrupa z meritvami in dodatno računsko oceno obremenitve okolja s hrupom.

Glede na vse zgoraj navedeno upravni organ ugotavlja, da v skladu z določbami 9. člena Uredbe o hrupu zaradi novega vira hrupa, obremenitev okolja s hrupom ni čezmerna, ker so upoštevani tehnično, prostorsko in ekonomsko upravičeni ukrepi za zmanjšanje emisije na viru hrupa in aktivne zaščite vire hrupa ter so v vplivnem območju vira hrupa na obstoječih varovanih prostorih načrtovani

ukrepi pasivne protihrupne zaščite. Tako so izpolnjene zahteve za nov vir hrupa skladno z 10. členom Uredbe o hrupu.

9.2 Varstvo zraka

Območje Mestne občine Ljubljana (MOL), v kateri se bo izvajal nameravani poseg, je glede na onesnaženost zraka z žveplovim dioksidom, dušikovim dioksidom, dušikovimi oksidi, delci PM_{10} in $PM_{2,5}$, benzenom, ogljikovim monoksidom ter benzo(a)pirenom skladno z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11, 8/15, 66/18 in 44/22 – ZVO-2; v nadaljevanju: Uredba o kakovosti zraka) uvrščeno v aglomeracijo SIL. V tej aglomeraciji glede na Odredbo o razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 38/17, 3/20, 152/20, 203/21, 44/22 – ZVO-2 in 30/23) mejno vrednost presegajo ravni koncentracij delcev PM_{10}. Ciljno vrednost presegajo ravni koncentracij ozona, zgornji ocenjevalni prag pa koncentracije dušikovega dioksida in benzo(a)pirena, medtem ko so koncentracije delcev PM_{10} in $PM_{2,5}$ med spodnjim in zgornjim ocenjevalnim pragom. Zaradi preseganja ciljne vrednosti za ozon je aglomeracija SIL uvrščena v I. stopnjo onesnaženosti zraka, medtem ko je za ostala onesnaževala določena II. stopnja onesnaženosti zraka.

Na območju Ljubljane je eno od stalnih merilnih mest v okviru državnega monitoringa kakovosti zraka merilno mesto Ljubljana Bežigrad. Na tem merilnem mestu je bila v letu 2020 povprečna koncentracija NO_2 20 µg/m^3. Preseganj letne in urne mejne vrednosti, predpisanih za zaščito zdravja (mejna vrednost za koledarsko leto po Uredbi o kakovosti zraka znaša 40 µg/m^3), ni bilo. Izmerjena srednja letna koncentracija delcev PM_{10} je dosegala 22 µg/m^3 (mejna letna koncentracija po Uredbi o kakovosti zraka znaša 40 µg/m^3). Skupno je bilo 18 preseganj mejne dnevne vrednosti delcev PM_{10} (24-urna mejna koncentracija PM_{10} za varovanje zdravja ljudi znaša 50 µg/m^3 in je lahko presežena največ 35-krat v koledarskem letu). Letna koncentracija $PM_{2,5}$ je dosegala 16 µg/m^3 (mejna letna vrednost po Uredbi o kakovosti zraka znaša 20 µg/m^3). Od drugih merjenih onesnaževal so bile presežene tudi 8-urne koncentracije ozona (mejna vrednost po Uredbi o kakovosti zraka znaša 120 µg/m^3). Zabeleženih je bilo 11 preseganj (dovoljenih je 25), povprečna letna koncentracija pa je dosegala 41 µg/m^3. Letu 2021 so bile koncentracije onesnaževal NO_2, PM_{10} in $PM_{2,5}$ podobne oziroma nižje kot leta 2020, medtem ko so bile koncentracije ozona nekoliko višje. Na merilnem mestu LJ Biotehnična, ki leži v bližini načrtovane gradnje in na katerem se izvajajo le meritve delcev PM_{10}, je srednja letna koncentracija delcev PM_{10} v letu 2020 dosegala 19 µg/m^3, skupno pa je bilo 12 preseganj mejne dnevne vrednosti. V dnevih, ko je bila mejna dnevna vrednost presežena, so večinski delež k izmerjenim koncentracijam prispevale kurilne naprave. Na merilnem mestu LJ Biotehnična dovoljeno število preseganj dnevne mejne vrednosti koncentracij delcev PM_{10} v zadnjih letih ni bilo preseženo.

Območje Mestne občine Ljubljana leži v slabo prevetreni kotlini, kjer temperaturne inverzije, zlasti pozimi, poslabšujejo razmere za širjenje onesnaževal. Glavni viri onesnaževanja zraka so promet, individualna kurišča in industrija. Prispevek individualnih kurišč k emisijam delcev PM_{10} je večji pozimi, poleti pa prevladuje vpliv resuspenzije delcev s cestišča, medtem ko je prispevek prometa skozi vse leto približno enak. Na območju ob avtocestnem omrežju je promet pomemben vir tudi emisij dušikovih oksidov, ogljikovega monoksida in hlapnih organskih spojin.

K nameravanemu posegu je bilo pridobljeno mnenje MOPE št. 35410-11/2023-2570-4 z dne 5. 6. 2023 z vidika emisij v zrak, iz katerega izhaja, da je nameravana gradnja na podlagi predložene dokumentacije sprejemljiva z vidika emisij v zrak ob upoštevanju vseh zakonodajnih in s PVO predvidenih ukrepov ter dodatnega pogoja navedenega v citiranem mnenju in katere je upravni organ vključil v izrek tega dovoljenja. Na podlagi navedenega mnenja upravni organ ugotavlja, da je gradnja z vidika emisij v zrak sprejemljiva.

9.2.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

V času gradnje se bo zaradi zemeljskih in gradbenih del povečalo prašenje z območja gradbišča, neutrjenih gradbiščnih poti, dovoznih cest in lokacij skladiščenja razsutega materiala. Povečane bodo tudi emisije onesnaževal zaradi uporabe gradbene mehanizacije in transportnih sredstev, predvsem dušikovih oksidov, delcev PM_{10} in hlapnih organskih spojin. Dodaten začasen vir emisij bo apnena stabilizacija nasipov. V okolici gradbišč na kakovost zraka praviloma pomembno vplivajo predvsem emisije delcev PM_{10}, medtem ko emisije drugih onesnaževal ne povzročajo občutnega povečanja onesnaženosti zraka.

Obremenitev bo največja med intenzivnimi zemeljskimi deli, apneno stabilizacijo nasipov, rušenjem obstoječih objektov ter prevozi gradbenega materiala in viškov izkopane zemljine med lokacijami odvzema, gradbiščem, začasnimi lokacijami za skladiščenje in lokacijami za vnos. Skupna površina gradbišča bo približno 25 ha, za potrebe gradnje pa bo urejenih približno 5,6 km gradbiščnih poti. Čas obratovanja gradbišča in transport v času gradnje sta opisana v točki (5)/9.1.a te obrazložitve. Zaradi načrtovane gradnje bo nastalo 173.271 m^3 izkopov zemljine, vključno s približno 24.017 m^3 plodne zemljine (humusa). Del zemeljskega izkopa bo uporabljen kot vgradni material v obliki z apnom stabilizirane zemljine. Izvajanje apnene stabilizacije lahko povzroča nekontrolirano prašenje, zlasti v vetrovnem vremenu. Začasne gradbiščne naprave, kot so drobilniki in betonarne, na gradbišču niso predvidene.

Emisije delcev PM_{10} med gradnjo so bile ocenjene na podlagi podatkov o organizaciji gradbišča in gostoti prevozov po asfaltiranih gradbiščnih cestah ter neasfaltiranih internih poteh. Pri izračunu dodatne onesnaženosti zraka med gradnjo so bile upoštevane neposredne emisije zaradi del na gradbišču, vključno z apneno stabilizacijo nasipov na območju BS Brdo, ter emisije zaradi resuspenzije prašnih delcev z neasfaltiranih in asfaltiranih gradbiščnih poti. Izračun je pokazal, da bi skupne emisije delcev PM_{10} z gradbišča in transportnih poti (neutrjene gradbiščne ceste in dovozne ceste) ob hkratnem obratovanju celotnega gradbišča in brez izvajanja ukrepov za preprečevanje prašenja na dnevni ravni dosegle do 13,4 kg/h, na letni ravni pa 5,3 kg/h. Največji delež bi prispevale emisije z neutrjenih gradbiščnih cest, ki bi ob neupoštevanju omilitvenih ukrepov v času največje intenzivnosti gradnje in prevozov tovornih vozil na dnevni ravni dosegle do 6,3 kg/h. Emisije z gradbišča in dovoznih cest bi bile nižje. Z upoštevanjem omilitvenih oziroma protiprašnih ukrepov bi se skupne emisije delcev zmanjšale: ocenjena skupna največja dnevna emisija delcev PM_{10} bi znašala 5,6 kg/h, povprečna letna pa 2,3 kg/h, pri čemer bi največji delež prispevale emisije z območja gradbišča, in sicer v povprečju 2,4 kg/h. Zmanjšanje emisij je mogoče doseči predvsem z zmanjšanjem količine in gostote melja na gradbiščnih poteh in dovoznih cestah, kar zahteva redno in učinkovito izvajanje protiprašne zaščite voznih površin in vozil.

Dodatna obremenitev zunanjega zraka z delci PM_{10} zaradi načrtovane gradnje je bila ocenjena tudi z modelnim izračunom dodatnih srednjih letnih in najvišjih dnevnih koncentracij delcev PM_{10} zaradi obratovanja gradbišča ter gradbiščnih in transportnih poti. Izračun je temeljil na ocenjenih povprečnih dnevnih emisijah delcev iz posameznih virov onesnaževanja. Ocena dodatne letne obremenitve zraka vključuje izračun prostorske porazdelitve delcev PM_{10} v okolici gradbišča ter izračun koncentracij pri najbližjih stanovanjskih stavbah na višini 2 m od tal, in sicer na 18 lokacijah. Iz ocene dodatne obremenitve zunanjega zraka z delci PM_{10} zaradi načrtovane gradnje izhaja, da bodo v času gradbenih del najbolj dodatno obremenjena območja izpostavljene stanovanjske pozidave ob Koreninovi in Snojevi ulici, Cesti na Bokalce, v Vrhovcih, ob Pod jezom, Setnikarjevi ulici, Cesti na Ključ, Cesti Dolomitskega odreda, Španovi poti in Ulici Jožeta Japlja. Brez izvajanja omilitvenih ukrepov bi najvišja dnevna koncentracija delcev PM_{10} zaradi obratovanja gradbišča pri najmanj 18 stanovanjskih stavbah v bližini posega v času intenzivnih gradbenih del presegala mejno dnevno koncentracijo 50 $\mu g/m^3$, medtem ko mejna letna koncentracija 40 $\mu g/m^3$ ne bi bila presežena pri nobeni stavbi. Z upoštevanjem omilitvenih ukrepov bi se dodatne dnevne in povprečne letne koncentracije delcev PM_{10} občutno zmanjšale. Modelno ocenjena dodatna najvišja dnevna koncentracija bi znašala do 79 $\mu g/m^3$, dodatna povprečna letna koncentracija pa do 20 $\mu g/m^3$. Brez

izvajanja omilitvenih ukrepov bi ti vrednosti znašali do 208 µg/m^3 oziroma do 44 µg/m^3. Kljub izvajanju omilitvenih ukrepov bi dodatni prispevek gradnje pri najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavbah na naslovih Cesta na Bokalce 28, Vrhovci – cesta XXXII 3A, Cesta Dolomitskega odreda 163 in Cesta na Ključ 96 še vedno povzročil preseganje mejne dnevne koncentracije delcev PM_{10}. Ob upoštevanju obstoječe onesnaženosti zraka oziroma ozadja bi bila skupna obremenitev na teh lokacijah še večja.

Za zmanjšanje vplivov razpršenih emisij prašnih delcev PM_{10} zaradi načrtovane gradnje je upravni organ, tudi na podlagi mnenja MOPE št. 35410-11/2023-2570-4 z dne 5. 6. 2023, v točki V./2.1 izreka tega dovoljenja določil dodatne omilitvene ukrepe. Ti se nanašajo predvsem na preprečevanje oziroma zmanjševanje emisij delcev z gradbišča in transportnih poti, zmanjševanje emisij iz delovnih strojev, izvajanje apnene stabilizacije ter omejevanje dejavnosti, ki povzročajo povečane emisije delcev, v neugodnih vremenskih razmerah. Ukrepi vključujejo protiprašno zaščito in redno čiščenje gradbiščnih ter dostopnih cest, utrditev območja gradbišča, po katerem bo potekala večina prevozov, uporabo tehnično brezhibne in redno vzdrževane gradbene mehanizacije ter transportnih sredstev, omejitev hitrosti vozil na gradbišču na največ 10 km/h, avtomatsko pranje koles in podvozij vozil pred vključevanjem v javno cestno omrežje ter ustrezno nalaganje, pritrjevanje in razlaganje tovora, da se prepreči prašenje. Določena je tudi prepoved drobljenja, lomljenja ali mletja gradbenih odpadkov na gradbišču, uporabe necestnih premičnih strojev in transportnih vozil na dizelsko gorivo brez filtrov za delce ter urejanja začasnih lokacij za skladiščenje sipkega materiala in humusa v neposredni bližini stanovanjskih objektov. Začasne lokacije za skladiščenje sipkega materiala morajo biti umeščene znotraj območja DLN. Posebni pogoji so določeni tudi za izvajanje apnene stabilizacije nasipov, in sicer glede vremenskih razmer, uporabljene mehanizacije in načina izvedbe, pri čemer mora biti zagotovljena čim bolj brezprašna izvedba del, centralna priprava zemljine pa mora biti urejena na priključku Brdo. Določeni so tudi pogoji za izvajanje rušitev in drugih prašnih del v neugodnih vremenskih razmerah ter obveznost sprotne rekultivacije dokončanih območij in vlaženja odkritih površin na gradbiščih in internih transportnih poteh.

Pri presoji vplivov na kakovost zraka je treba upoštevati tudi obstoječo onesnaženost zraka z delci PM_{10}, saj je lahko zaradi povečanega ozadja, zlasti v kurilni sezoni, skupna koncentracija teh delcev med gradnjo pri najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavbah še višja. Zato je določeno, da je treba v obdobju od 1. oktobra do 31. marca omejiti izvajanje dejavnosti, ki povzročajo povečane emisije delcev PM_{10}, kadar ARSO za Mestno občino Ljubljana razglasi čezmerno onesnaženost zraka s temi delci. Protiprašne ukrepe je treba izvajati na celotnem območju gradbišča in vzdolž transportnih poti, s posebno pozornostjo na območjih v neposredni bližini stanovanjske pozidave.

Za omejevanje širjenja prašnih delcev na območjih s pričakovano povečano obremenitvijo z delci PM_{10} oziroma pri najbolj izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori je določena tudi postavitev petih začasnih protiprašnih zaslonov skupne dolžine 1.405 m in višine najmanj 2,5 m. Zasloni bodo postavljeni na območjih BS Brdo – Hotel Mons, Doma starejših občanov na Cesti na Bokalce 51, Snojeve ulice, Ceste na Bokalce in Ceste na Vrhovce, Španove poti in Kozarske ceste ter Ulice Jožeta Japlja. Na območju stanovanjskih stavb na naslovih Cesta Dolomitskega odreda 163 in Cesta na Ključ 96, kjer bo onesnaženost zraka z delci PM_{10} prav tako povečana, je upravni organ v točki V./1.2 izreka tega dovoljenja določil postavitev začasnih protihrupnih ograj višine 3 m, ki bosta območji ščitili tudi pred širjenjem prašnih delcev z gradbišča. Poleg navedenih zaščitnih ukrepov je upravni organ v točki VI./2 izreka tega dovoljenja določil tudi izvajanje monitoringa obremenitve zunanjega zraka z delci PM_{10} ob gradbišču in transportnih poteh med gradnjo. V primeru ugotovljenih prekoračitev mejnih vrednosti je treba izvesti dodatne ukrepe za zmanjšanje obremenitve zraka z delci.

Poleg navedenih konkretnih ukrepov pomembno tudi dosledno izvajanje vseh predpisanih protiprašnih ukrepov. Na gradbišču je treba upoštevati tudi druge zahteve iz Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2), ki se nanašajo zlasti na organizacijske ukrepe, postopke mehanske obdelave materialov in zahteve za

gradbeno mehanizacijo, ter zahteve iz Pravilnika o nalaganju in pritrjevanju tovora v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 70/11).

V času izvedbe montažnega objekta, ki bo med gradnjo nadvoza 4-3 Ceste Dolomitskega odreda zagotavljal pretočnost te ceste, povečanih emisij delcev PM_{10} ni pričakovati. Vplivi bodo povečani le med pripravljalnimi zemeljskimi deli. Za najbolj izpostavljeni stavbi na naslovih Cesta na Ključ 96 in Cesta Dolomitskega odreda 163 je na tem območju že predvidena izvedba začasnih protihrupnih ograj, kot je pojasnjeno zgoraj.

Zaradi delovnih omejitev ali popolnih zapor na avtocesti, priključku na avtocesto in nadvozih so možni tudi posredni in daljinski vplivi na spremembo prometnih tokov na širšem cestnem omrežju. Posredni vplivi lahko nastanejo predvsem zaradi delovne zapore avtoceste, ki bo trajala 23 mesecev, dveh popolnih vikend zapor avtoceste in delovne zapore Ceste Dolomitskega odreda, ki bo trajala pet mesecev. Zaradi pričakovane delne preusmeritve prometa na alternativne cestne povezave v času delovne zapore avtoceste in Ceste Dolomitskega odreda je na teh območjih pričakovano tudi delno povečanje emisij onesnaževal zraka. Povečanje emisij bo največje na Cesti na Ključ, Poti Rdečega križa in posameznih prometnicah na jugozahodnem in vzhodnem delu Ljubljane, zlasti na Tržaški cesti in vzhodni obvoznici. Iz PVO izhaja, da se kljub pričakovanemu delnemu povečanju prometnih obremenitev na cestah v širši okolici nameravanega posega dodatna onesnaženost zraka zaradi preusmerjenega prometa v bližini alternativnih prometnih povezav ne bo povečala do ravni, ki bi sama po sebi povzročila preseganje zakonsko predpisanih mejnih koncentracij dušikovega dioksida in delcev PM_{10}. Daljinski vpliv preusmeritve prometa je zato ocenjen kot nebistven.

9.2.b Pričakovani vplivi v času uporabe oziroma obratovanja in pogoji

Med obratovanjem bo stalen vir emisij onesnaževal v zrak cestni promet po novem šestpasovnem odseku avtoceste Koseze–Kozarje. Emisije onesnaževal, značilnih za cestni promet, so bile ocenjene računsko na podlagi prometnih podatkov za planski obdobji 2030 in 2040. Prometne obremenitve so podrobneje opisane v točki (5)/9.1.b te obrazložitve.

Emisije onesnaževal so bile izračunane po metodologiji HBEFA 4.1 z uporabo emisijskih faktorjev za leto 2015 ter napovedanih faktorjev za leti 2030 in 2040, ki upoštevajo pričakovani razvoj voznega parka, višje okoljske standarde vozil in večji delež električnih vozil.

Ocenjene neposredne emisije onesnaževal zraka zaradi cestnega prometa na širšem vplivnem območju avtocestnega odseka Koseze–Kozarje na letni ravni ob upoštevanju emisijskih faktorjev za leto 2015 znašajo v obstoječem stanju (leto 2015) 44 ton NO_x, 1,4 tone HOS, 0,67 tone delcev PM_{10} in 0,07 tone SO_2. V planskem obdobju leta 2030 znašajo 42 ton NO_x, 1,5 tone HOS, 0,67 tone delcev PM_{10} in 0,08 tone SO_2, v planskem obdobju leta 2040 pa 46 ton NO_x, 1,6 tone HOS, 0,75 tone delcev PM_{10} in 0,08 tone SO_2. Ob upoštevanju napovedanega zmanjšanja emisijskih faktorjev zaradi tehnološkega razvoja vozil bodo emisije onesnaževal v planskem obdobju leta 2030 znašale 12 ton NO_x, 0,5 tone HOS, 0,14 tone delcev PM_{10} in 0,06 tone SO_2, v planskem obdobju leta 2040 pa 9 ton NO_x, 0,5 tone HOS, 0,12 tone delcev PM_{10} in 0,05 tone SO_2. Primerjava z emisijami, izračunanimi ob uporabi emisijskih faktorjev za leto 2015, kaže, da bodo emisije onesnaževal kljub predvidenemu povečanju prometa zaradi višjih ekoloških standardov vozil manjše. Iz primerjave celotnih letnih masnih emisij, prikazanih v tabeli 58 PVO, izhaja, da se bodo ob upoštevanju napovedanih prihodnjih emisijskih faktorjev emisije NO_x v letu 2030 zmanjšale za 73 %, v letu 2040 pa za 80 %, emisije PM_{10} za 80 % oziroma 82 %, emisije HOS za 61 % oziroma 63 % ter emisije SO_2 za 13 % oziroma 23 % glede na izračun z uporabo emisijskih faktorjev za leto 2015.

Za cestni promet so značilne predvsem emisije dušikovih oksidov, hlapnih organskih spojin, delcev PM_{10} in $PM_{2,5}$, medtem ko so emisije drugih onesnaževal, za katere so z Uredbo o kakovosti zraka predpisane mejne vrednosti, manjše. Zaradi predpisov s področja kakovosti pogonskih goriv promet

ne povzroča več emisij svinca, bistveno pa sta omejeni tudi emisiji benzena in žvepla. Pri tekoči vožnji, značilni za avtoceste, so manjše tudi specifične emisije ogljikovega monoksida. Ocena vpliva na kakovost zraka v času obratovanja novega šestpasovnega odseka Koseze – Kozarje je bila izvedena za vsa primarna (neposredna) onesnaževala, ki so značilna za izpuste cestnega prometa: NO_2, PM_{10}, $PM_{2.5}$, SO_2, CO, benzen in benzo(a)piren.

Kakovost zraka je bila ocenjena z izračunom srednjih letnih imisijskih koncentracij dušikovega dioksida in delcev PM_{10} ter z oceno števila preseganj mejne urne vrednosti dušikovega dioksida in mejne dnevne vrednosti delcev PM_{10} zaradi emisij prometa v planskem obdobju leta 2030. Dodatno so bile ocenjene tudi srednje letne imisijske koncentracije ogljikovega monoksida, žveplovega dioksida, benzena, benzo(a)pirena in delcev $PM_{2,5}$, ki pa ob cestnem omrežju ne povzročajo pomembnega vpliva na kakovost zraka.

V okviru ocene sta bili obravnavani neposredna onesnaženost zaradi prometa in skupna onesnaženost zraka z upoštevanjem obstoječe onesnaženosti ozadja, in sicer na različnih oddaljenostih od ceste. Za oceno onesnaženosti ozadja so bile uporabljene povprečne koncentracije, izmerjene na merilnih mestih Ljubljana Biotehnična in Ljubljana Bežigrad v letu 2020, in sicer 20 $\mu g/m^3$ za NO_2, 19 $\mu g/m^3$ za PM_{10}, 300 $\mu g/m^3$ za CO, 3 $\mu g/m^3$ za SO_2, 1,2 $\mu g/m^3$ za benzen, 0,71 ng/m^3 za benzo(a)piren in 15 $\mu g/m^3$ za $PM_{2,5}$. Pri izračunu je bila upoštevana povprečna hitrost vetra 1,3 m/s.

Neposredna onesnaženost zaradi cestnega prometa

Izračuni kažejo, da bo neposredna onesnaženost zraka v okolici novega šestpasovnega odseka v planskem obdobju leta 2030, ob upoštevanju predvidenih prometnih obremenitev in emisijskih faktorjev za leto 2030, v 10-metrskem pasu ob avtocesti na letnem povprečju dosegala največ 57 % mejne letne vrednosti za NO_2 in največ 36 % mejne letne vrednosti za PM_{10}. Mejna letna vrednost za obe onesnaževali po Uredbi o kakovosti zraka znaša 40 $\mu g/m^3$. Neposredna onesnaženost zraka zaradi prometa bo torej v neposredni bližini avtoceste razmeroma velika, vendar mejne letne vrednosti ne bodo presežene. Z oddaljenostjo od ceste se bodo koncentracije onesnaževal zmanjševale.

Glede števila preseganj kratkotrajnih mejnih vrednosti izračuni neposredne onesnaženosti kažejo, da bo mejna dnevna vrednost PM_{10} v 10-metrskem pasu od avtoceste presežena največ 9-krat na leto, v 50-metrskem pasu pa največ 6-krat na leto, kar je manj od dovoljenih 35 preseganj na leto. Mejna urna vrednost NO_2 bo presežena največ enkrat na leto, pri čemer je dovoljenih 18 preseganj na leto. Neposredna onesnaženost zraka zaradi ostalih izpustov prometa bo zmerna in pod predpisanimi mejnimi vrednostmi.

V neposredni bližini obravnavanih prometnic, v 10-metrskem pasu, bo na letnem povprečju onesnaženost zraka z delci $PM_{2,5}$ dosegala največ 21 % mejne vrednosti, z žveplovim dioksidom največ 1,4 % mejne vrednosti, z benzenom največ 0,6 % mejne vrednosti in z benzo(a)pirenom največ 27 % ciljne vrednosti. Za ogljikov monoksid je predpisana 8-urna mejna vrednost 10 mg/m^3, medtem ko bo njegova imisijska koncentracija v 10-metrskem pasu ob avtocesti na letni ravni dosegala največ 0,8 % te mejne vrednosti oziroma 79 $\mu g/m^3$.

Skupna onesnaženost ob upoštevanju ozadja

Skupna obremenitev zraka z delci PM_{10} bo ob upoštevanju onesnaženosti ozadja v planskem obdobju v neposredni bližini avtoceste povečana, predvsem zaradi prispevkov drugih virov onesnaževanja na širšem območju Ljubljane. Skupna letna koncentracija PM_{10} bo ostala pod mejno vrednostjo, vendar bo v neposredni bližini avtoceste preseženo dovoljeno število preseganj mejne dnevne vrednosti, ki znaša 35 na leto. Ocenjeno število preseganj bo v 10-metrskem pasu od osi ceste znašalo od 50 do 57 na leto, v 20-metrskem pasu pa od 41 do 45 na leto. Na razdalji nad 30

m od avtoceste preseganja dovoljenega števila ne bodo več pričakovana: pri oddaljenosti 50 m bo ocenjeno število preseganj znašalo od 30 do 32 na leto, pri 100 m pa od 23 do 24 na leto.
Skupna koncentracija dušikovega dioksida (NO_2) bo v neposredni bližini avtocestnega odseka Koseze–Brdo dosegala mejno letno vrednost, vendar ta na razdalji več kot 10 m od avtoceste ne bo presežena. Ocenjeno število preseganj mejne urne vrednosti NO_2 bo ob avtocesti znašalo največ 7 na leto, kar je manj od dovoljenih 18 preseganj na leto.

V neposredni bližini avtocestnega odseka (v 10-metrskem pasu ob cestišču, kjer modelni izračuni izkazujejo povišane imisije dušikovega dioksida NO_2) ni stanovanjskih stavb ali drugih objektov, ki zahtevajo povečano varstvo pred onesnaženostjo zraka. Najbližje stanovanjske stavbe, kot sta stavbi na naslovih Cesta Dolomitskega odreda 163 (41 m) in Cesta na Bokalce 28 (33 m od roba vozišča avtoceste), ter preostala stanovanjska pozidava so od avtocestnega odseka oddaljene več kot 30 m. Na teh razdaljah dopustno število dnevnih preseganj mejne vrednosti koncentracije delcev PM_{10} ni več preseženo.

Na vseh območjih, kjer se avtocesta približa stanovanjski pozidavi, je predvidena izvedba protihrupnih ograj višine do 5,2 m (točka II./10 izreka tega dovoljenja). Kot izhaja iz PVO, protihrupne ograje višine 4,0 m in več tudi delno zmanjšujejo onesnaženost zraka v okolici prometnic, zato bo obremenitev zraka pri izpostavljeni pozidavi dodatno zmanjšana.

Ker celotna stanovanjska pozidava leži zunaj območja povišane skupne onesnaženosti zraka, širjenje delcev pa dodatno zmanjšujejo načrtovane protihrupne ograje, v času obratovanja avtoceste preseganja mejnih vrednosti onesnaževal v zraku pri stanovanjskih stavbah niso pričakovana.

Zaradi neugodnih vremenskih razmer v hladni polovici leta, ko so na območju Mestne občine Ljubljana koncentracije delcev praviloma višje in je posledično večje tudi število preseganj mejne dnevne vrednosti PM_{10}, je upravni organ v točki V./2.2 izreka tega dovoljenja določil dodaten omilitveni ukrep za zmanjšanje resuspenzije delcev s cestišča.

9.3 Varstvo pred vibracijami

V obstoječem stanju so objekti na ožjem vplivnem območju avtoceste obremenjeni z vibracijami zaradi cestnega prometa, medtem ko je vpliv vibracij zaradi lokalnega cestnega prometa zanemarljiv. Vpliv vibracij zaradi prometa je največji pri starejših stavbah v neposredni bližini ceste. Na širšem območju načrtovane gradnje je le en objekt, evidentiran v Registru kulturne dediščine RS, in sicer profana stavbna dediščina Domačija Španova pot 8 (EŠD 2973), ki je od avtoceste A2/0015 Brdo–Kozarje oddaljena 90 m.

V slovenski zakonodaji ni predpisov, ki bi posebej urejali varstvo okolja in stavb pred vibracijami. Zato so bili v PVO potencialni vplivi vibracij v času gradnje in med obratovanjem nameravanega posega ocenjeni na podlagi mednarodnih in tujih standardov s tega področja, ki so podrobneje predstavljeni v PVO.

9.3.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Gradnja bo povzročala vibracije na območju gradbišča, v njegovi okolici ter ob gradbiščnih poteh in dovoznih cestah. Vibracije zaradi gradbenih del bodo večinoma impulzne in kratkotrajne, v manjši meri pa tudi dolgotrajnejše oziroma občasne. Največje obremenitve bližnjih objektov z vibracijami se pričakujejo v času izvajanja pripravljalnih zemeljskih del, rušenja obstoječih objektov, utrjevanja spodnjega ustroja, pilotiranja za temeljenje večjih objektov ter gradnje protihrupnih ograj. Vir vibracij bo tudi transport za potrebe gradnje s težkimi tovornimi vozili po avtocestnem omrežju. Impulzne vibracije bodo nastajale predvsem pri uporabi udarnih kladiv, rušitvenih delih, rahljanju trdne zemeljske podlage s padajočimi ali pnevmatskimi dleti, padanju večjih mas ter pri temeljenju večjih

objektov in protihrupnih ograj. Občasne vibracije bodo nastajale tudi pri uporabi stresalnikov in strojev za komprimiranje podlage, kot so vibracijski valjarji in nabijala (vibronabijači).

Območje neposrednega vpliva vibracij je ocenjeno na pas do 10 m od meje gradbišča. Gradbišče se najbolj približa stanovanjski poselitvi ob Cesti na Bokalce, Cesti na Vrhovce in Cesti Dolomitskega odreda. V 10-metrskem pasu od meje gradbišča leži skupaj sedem stanovanjskih stavb, v katerih prebiva 30 stalno prijavljenih prebivalcev, in sicer na naslovih Snojeva ulica 3, Cesta na Bokalce 28, Cesta na Bokalce 49, Cesta na Bokalce 45, Cesta na Vrhovce 52, Cesta Dolomitskega odreda 163 in Ulica Jožeta Japlja 25.

Za zmanjšanje obremenitve okolja z vibracijami je upravni organ v točki V./3 izreka tega dovoljenja določil omilitveni ukrep, po katerem je treba intenzivna dela, ki povzročajo vibracije večjega obsega, izvajati le v kratkotrajnih obdobjih dneva. K zmanjšanju obremenitve z vibracijami prispevajo tudi pogoji iz točke V./1.2 izreka tega dovoljenja, ki določajo časovne omejitve izvajanja gradbenih del in transporta ter posebej omejujejo čas izvajanja intenzivnih gradbenih del na območjih rušitev in pilotiranja v bližini stavb z varovanimi prostori. Pogoji za organizacijo transporta, zlasti usmerjanje transporta po gradbišču, avtocesti in cestah višjega ranga ter zunaj naselij, dodatno omejujejo obremenjevanje stanovanjskih območij. Za ugotavljanje morebitnih poškodb objektov, ki bi lahko nastale zaradi vibracij med gradnjo, je v točki VI./6 izreka tega dovoljenja določen popis in dokumentiranje objektov, oddaljenih manj kot 10 m od gradbišča, gradbiščnih poti in dovoznih cest. Popis vključuje evidentiranje in dokumentiranje vidnih poškodb nosilnih in nenosilnih elementov stavb ter meritve širine karakterističnih razpok pred začetkom gradnje in po njenem zaključku. Na podlagi primerjave stanja pred gradnjo in po njej je mogoče ugotoviti morebitne poškodbe, nastale kot posledica gradnje, ter zagotoviti njihovo takojšnjo sanacijo.

V času gradnje nadvoza 4-3 Ceste Dolomitskega odreda je zaradi zagotavljanja pretočnosti ceste predvidena izvedba začasnega montažnega premostitvenega objekta približno 15 m severno od obstoječega nadvoza. Dela bodo predvidoma potekala ob ohranjanju prometa na obstoječih cestah, izvedena pa morajo biti v prvi fazi gradnje, pred rušitvijo obstoječega nadvoza. Izvedba začasnega premostitvenega objekta je predvidena po zaključku večjih zemeljskih del (npr. izvedbe nasipov, vkopov in izkopov jarkov) ter bo časovno sovpadala z izvedbo komunalne infrastrukture, počivališča in začetkom gradnje protihrupnih ograj. Med izvedbo montažnega objekta se bodo vibracije kratkotrajno povečale predvsem zaradi pripravljalnih zemeljskih del, vendar prekomernih vplivov vibracij pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori ni pričakovati.

Zaradi pričakovane delne preusmeritve prometa na alternativne cestne povezave v času delovne zapore avtoceste in Ceste Dolomitskega odreda je na teh cestah mogoče pričakovati tudi delno povečanje obremenitve okolja z vibracijami. Ker pa se ne pričakuje občutnega povečanja števila težkih tovornih vozil na teh cestah, bistvenega povečanja obremenitve z vibracijami pri okoliških objektih ni pričakovati.

Na podlagi navedenega upravni organ ocenjuje, da bo vpliv nameravanega posega na obremenitev okolja z vibracijami v času gradnje brez upoštevanja omilitvenih ukrepov zmeren. Ob upoštevanju ukrepov za časovno omejevanje intenzivnih gradbenih del in transporta, določenih v točkah V./3 in V./1.2 izreka tega dovoljenja, bo vpliv nebistven. S popisom in dokumentiranjem objektov, določenim v točki VI./6 izreka tega dovoljenja, pa bo zagotovljena podlaga za ugotavljanje morebitnih poškodb objektov, nastalih kot posledica gradnje, in njihovo sanacijo.

9.4 Varstvo podzemne in pitne vode

Načrtovana gradnja poteka po meji med vodnima telesoma podzemne vode (VTPodV) Cerkljansko, Škofjeloško in Polhograjsko hribovje (ID 1007) ter Savska kotlina in Ljubljansko barje (ID 1001). Po podatkih Agencije RS za okolje je bilo kemijsko stanje podzemne vode VTPodV Cerkljansko,

Škofjeloško in Polhograjsko hribovje v obdobju 2006–2020, ko se je na tem vodnem telesu izvajal monitoring, ocenjeno kot dobro. Tudi količinsko stanje tega vodnega telesa je bilo po zadnji razpoložljivi oceni za leto 2017 ocenjeno kot dobro. Kemijsko stanje podzemne vode VTPodV Savska kotlina in Ljubljansko barje je bilo v obdobju 2006–2020 ocenjeno kot dobro. V letu 2021 so bili na treh od skupno 48 merilnih mest ugotovljeni neustrezni rezultati meritev vsebnosti nitratov, medtem ko mejne vrednosti za vsebnost pesticidov niso bile presežene.

Na severnem delu trase se stalni nivo podzemne vode nahaja v plasteh savskega proda, na globini približno 20 m pod površjem. Na južnem območju trase se podzemna voda ob normalnem vodostaju nahaja na nivoju potoka Gradaščica. Na območju holocenskih sedimentov se nivo podtalnice nahaja na območju med 3 in 8 m pod površjem. Z gradnjo se ne bo posegalo v nivo podzemne vode.
Del odseka avtoceste Koseze–Kozarje, od stacionaže 0.0+00 do 0.6+00 v skupni dolžini 600 m, sega na širše vodovarstveno območje (VVO III) vodnega telesa vodonosnikov Ljubljanskega barja in okolice Ljubljane, ki je določeno z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ljubljanskega barja in okolice Ljubljane (Uradni list RS, št. 115/07, 9/08 – popr., 65/12 in 93/13; v nadaljevanju: Uredba o VVO). Gre za vodovarstveno območje zajetja Brest na Ljubljanskem barju. Črpališče Brest je od obravnavanega posega oddaljeno 11,2 km proti jugovzhodu. Na tem območju so poleg širitve avtoceste predvideni tudi gradnja dveh premostitvenih objektov, zacevitev jarka, regulacija vodotoka Glinščica in izgradnja zadrževalnega zemeljskega bazena LO-1.

Za potrebe načrtovane gradnje je bila izdelana in revidirana Analiza tveganja za onesnaženje vodnega telesa podzemne vode (Geologija d.o.o. Idrija, junij 2017 in januar 2018; v nadaljevanju: Analiza tveganja). V Analizi tveganja je ugotovljeno, da je objekt glede na njegove tehnične značilnosti in hidrogeološke razmere območja ustrezno projektiran ter da zato v običajnih pogojih obratovanja, tako pri normalnem kot pri alternativnem scenariju, ne predstavlja tveganja za onesnaženje podzemne vode. Ob doslednem izvajanju vseh predvidenih varstvenih in zaščitnih ukrepov niso ogroženi viri pitne vode na Ljubljanskem polju in Ljubljanskem barju, prav tako ni pričakovati motenj ali izpada oskrbe s pitno vodo. Na podlagi navedenega je v Analizi tveganja ocenjeno, da je tveganje za onesnaženje vodnega telesa podzemne vode v času gradnje in obratovanja avtoceste sprejemljivo. Upravni organ je pogoje in ukrepe iz Analize tveganja, ki so kot dodatni ukrepi predvideni tudi v PVO, vključil v izrek tega dovoljenja, njihovo vsebino in pomen za varstvo podzemne vode pa podrobneje obrazloži v nadaljevanju.

K nameravanemu posegu je bilo pridobljeno mnenje Direkcije RS za vode št. 35508-7209/2022-12 dne 7. 8. 2023, ki v skladu s 112. členom GZ nadomešča vodno soglasje na podlagi 150. do 153.a člena Zakona o vodah (Uradni list RS, št.- 67/02, 2/04 – ZZdrI-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12, 100/13, 40/14, 56/15, 65/20, 35/23 – odl. US in 78/23 – ZUNPEOVE; v nadaljevanju Zakon o vodah). Na podlagi navedenega mnenja upravni organ ugotavlja, da je gradnja z vidika upravljanja z vodami sprejemljiva.

Upravni organ ugotavlja, da je v izreku obravnavanega mnenja Direkcije RS za vode (v nadaljevanju: DRSV) kot podlaga za njegovo izdajo navedena dokumentacija PVO in PGD april 2022, čeprav iz spisa izhaja, da je bila podlaga za izdajo mnenja dopolnjena dokumentacija PVO in PGD marec 2023. DRSV je namreč 23. 12. 2022 že podala mnenje št. 35508-7209/2022-4, v katerem je navedla, da na podlagi dokumentacije PGD in PVO april 2022 mnenja ne more podati zaradi manjkajočih podatkov in da je treba dokumentacijo dopolniti. Upravni organ je zato DRSV z dopisom št. 35105-2/2021-2550-53 z dne 10. 5. 2023 zaprosil za izdajo mnenja na podlagi dopolnjene dokumentacije PVO in PGD marec 2023. Glede na navedeno se navedba dokumentacije april 2022 v izreku obravnavanega mnenja ne ujema z dokumentacijo, na podlagi katere je upravni organ DRSV zaprosil za izdajo mnenja. Ob upoštevanju predhodnega mnenja DRSV, v katerem je bila ugotovljena potreba po dopolnitvi dokumentacije, in poznejšega zaprosila upravnega organa, ki se je izrecno nanašalo na dokumentacijo marec 2023, upravni organ ocenjuje, da gre pri navedbi datuma dokumentacije v izreku obravnavanega mnenja za pomoto. Zato obravnavano mnenje upošteva kot mnenje, izdano

na podlagi dopolnjene dokumentacije PVO in PGD marec 2023, ki je bila DRSV predložena v obravnavo.

K nameravanemu posegu je bilo pridobljeno tudi mnenje ARSO št. 35403-13/2022-4 z dne 13. 12. 2022, iz katerega izhaja, da je nameravana gradnja na podlagi predložene dokumentacije sprejemljiva z vidika emisij snovi v vode, ob upoštevanju vseh zakonodajnih in s PVO predvidenih ukrepov, katere je upravni organ vključil v izrek tega dovoljenja. Na podlagi navedenega mnenja upravni organ ugotavlja, da je gradnja z vidika emisij (tako podzemne kot površinske) v vode sprejemljiva. Po pridobitvi zgoraj citiranega mnenja se je dokumentacija sicer dopolnjevala, vendar pa se dopolnitve niso nanašale na vsebine z vidika emisij v vode. Upravni organ je zato ugotovil, da ponovno mnenje ARSO (MOPE) z vidika emisij v vode ni potrebno.

9.4.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Med gradbenimi deli lahko zaradi manipulacije z gorivi in mazivi ter oskrbe transportnih vozil in gradbenih strojev pride do razlitja goriv, maziv, motornih in hidravličnih olj. Uporaba drugih nevarnih snovi, razen goriv in maziv, ni predvidena. Ob ustrezni organizaciji gradbišča ter uporabi tehnično brezhibnih in redno vzdrževanih delovnih strojev in naprav je verjetnost nezgodnega izlitja onesnaževal majhna. V primeru poškodb rezervoarjev ali hidravličnih sistemov oziroma razlitja med pretakanjem goriva pa lahko pride do iztekanja onesnaževal v tla. Zaglinjeni sedimenti lahko upočasnijo njihovo nadaljnje prehajanje proti podzemni vodi, vendar ne zagotavljajo popolne zaščite pred onesnaženjem.

Obdobje gradnje predstavlja povečano tveganje za onesnaženje podzemne vode, saj je vodonosnik zaradi izvedbe izkopov in odstranitve krovnih preperinskih plasti lahko bolj izpostavljen vnosu onesnaževal s površja, končni zaščitni ukrepi pa še niso vzpostavljeni. Do onesnaženja lahko pride tudi med pretakanjem goriva v delovne stroje, pri čemer se tveganje povečuje zlasti pri pretakanju večjih količin goriva. Sanacija razlitja večje količine nevarne snovi je sicer izvedljiva, vendar je lahko zahtevna. Dodatno tveganje lahko predstavlja uporaba neustreznih materialov pri gradnji zemeljskih nasipov in tamponskih plasti, če bi se iz njih z izpiranjem ali izluževanjem sproščale škodljive snovi.

Za preprečitev oziroma zmanjšanje tveganja onesnaženja podzemne vode med gradnjo je upravni organ v točki V./4.1 izreka tega dovoljenja določil vrsto preventivnih in sanacijskih ukrepov. Ti med drugim vključujejo ustrezno organizacijo gradbišča, izvajanje oskrbe vozil in servisiranja strojev le na utrjenih površinah, uporabo cistern najmanjše možne prostornine ter prepoved skladiščenja naftnih derivatov in drugih nevarnih tekočin na območju urejanja. Določena je tudi prepoved vgrajevanja materialov, ki bi lahko povzročili onesnaženje podzemne vode z izpiranjem ali izluževanjem škodljivih snovi. Za primer nezgodnega razlitja nevarnih snovi so določeni konkretni ukrepi za takojšnje ukrepanje in omejevanje širjenja onesnaženja. Med drugim je treba zagotoviti zavarovanje lokacije, obveščanje pristojnih služb, ustrezno zalogo adsorpcijskih sredstev ter tehnične ukrepe za preprečitev nadaljnjega širjenja onesnaženja. Določena sta tudi takojšen izkop onesnažene zemljine, pri čemer mora biti odzivni čas od zaznave onesnaženja do začetka izkopa krajši od ene ure, in zagotovitev rezervnega delovnega stroja v bližini lokacije. Onesnaženo zemljino in adsorpcijska sredstva je treba do predaje pooblaščeni organizaciji začasno skladiščiti v za to namenjenih posodah. S temi ukrepi se zagotavlja hiter odziv ob nezgodnem dogodku ter omejevanje možnosti nadaljnjega širjenja onesnaževal v tla in podzemno vodo.

Pri zaključnih delih na avtocesti ter urejanju vkopov in nasipov je pomembna čimprejšnja stabilizacija novo oblikovanih in med gradnjo poškodovanih površin, predvsem z intenzivno zatravitvijo. Zato je upravni organ ta ukrep določil tudi v točki V./4.1 izreka tega dovoljenja. V obdobju pred vzpostavitvijo vegetacijskega pokrova lahko zaradi povečanega spiranja zemljine pride do vnosa sedimentov v odvodne jarke, kanalizacijo in zadrževalne bazene, zato je pomembno tudi ustrezno zbiranje, čiščenje in odvajanje gradbiščnih odpadnih ter izcednih voda.

V navedeno točko izreka je vključen tudi pogoj glede organizacije gradbišča, ki ga je določila DRSV v mnenju št. 35508-7209/2022-12 z dne 7. 8. 2023.

9.4.b Pričakovani vplivi v času uporabe oziroma obratovanja in pogoji

Med obratovanjem ceste se bodo zaradi odvijanja prometa ter vzdrževanja cestne in obcestne infrastrukture trajno sproščala onesnaževala. Med njimi so goriva, maziva, hidravlične in druge nevarne tekočine, težke kovine iz izpušnih plinov, snovi, ki nastajajo zaradi obrabe delov vozil (zavornih oblog, ležajev in sklopk) ter cestne infrastrukture (vozišča in varnostnih ograj), sredstva za preprečevanje zmrzali in sredstva za tretiranje obcestnih površin. Raziskave vsebnosti teh snovi v tleh v bližini cest kažejo na njihovo majhno mobilnost, zato širjenja onesnaževal na širše območje tal ni pričakovati.

Padavinska odpadna voda s cestnih površin se bo zbirala v sistemu kontrolirane odvodnje in odvajala v zadrževalne bazene oziroma čistilne objekte (Z-4, Z-5, LO-1, LO-2 in LO-3). V njih se bo prečistila preko lovilcev olj, nato pa odvajala v površinske odvodnike Glinščico, kanal – Glinščica in Gradaščico. Lovilci olj bodo opremljeni s samodejno zaporo dotoka in dušilko za regulacijo dotoka ter zavarovani proti dvigu ob zvišanju gladine podzemne vode. Zanesljivost delovanja sistema kontrolirane odvodnje je odvisna od kakovosti izvedbe ter rednega vzdrževanja zadrževalnikov, čistilnih objektov in lovilcev olj. Zato je upravni organ v točkah V./4.2 in V./5.2 izreka tega dovoljenja določil njihovo redno vzdrževanje, zagotovitev dostopa do zadrževalnikov ter zagotovitev ustrezno usposobljene vzdrževalne in interventne službe. Določeno je tudi, da je treba v primeru okvare naprave ali stanja v zadrževalniku, ki lahko povzroči prekomerno onesnaženje padavinske odpadne vode na iztoku, nemudoma začeti izvajati ukrepe za preprečitev onesnaževanja in sanacijo posledic.

V primeru izrednega dogodka, na primer prevrnitve cisterne, ki prevaža 20 m³ goriva, je v zadrževalnih bazenih Z-4 in Z-5 zagotovljena razpoložljiva prostornina 20 m³ za zadržanje razlitega goriva v vsakem bazenu. Koalescenčni lovilci olj imajo samodejno zaporo na iztoku, vsebnost ogljikovodikov v prečiščeni vodi na iztoku pa je manjša od 5 mg/l. Lovilci olj so izdelani skladno s standardoma SIST EN 858-1 in SIST EN 858-2. Predvideni sistem omogoča zadržanje razlitega goriva do prihoda pristojnih intervencijskih služb. Za zmanjšanje vpliva v primeru nesreče je treba izdelati tudi načrt za takojšnje in učinkovito ukrepanje ob razlitju onesnaževal, kot to določa omilitveni ukrep v točki V./4.2 izreka tega dovoljenja. V primeru razlitja nevarnih snovi je treba onesnažena tla takoj odstraniti in z njimi ravnati skladno s predpisi, ki urejajo ravnanje z odpadki.

9.5 Varstvo tal in ravnanje z odpadki

Na severnem delu območja nameravanega posega prevladujejo holocenski aluvialni sedimenti, ki segajo do globine 15–20 m, na katerih so se razvili pretežno glejsoli. Na južnem delu območja so prisotni barjanski peščeno-prodnati in peščeno-gruščnati aluvialni sedimenti, na katerih prevladujejo fluvisoli, razviti na rečnih naplavinah.

Na mestih, kjer je v času gradnje pričakovati viške zemeljskega izkopa (5 lokacij), je bila leta 2018 izdelana ocena kakovosti vzorcev zemljin (Ocena kakovosti vzorcev zemljin in ugotavljanje primernosti ravnanja, št. 5000-14/18 z dne 8. 1. 2018, Regionalni tehnološki center Zasavje d.o.o.). Rezultati so pokazali, da zemljine z vseh petih lokacij vzorčenja ustrezajo zahtevam takrat veljavnih predpisov in so primerne za vnos na kmetijska in stavbna zemljišča ter za odlaganje na odlagališčih za nenevarne odpadke. Kot najprimernejši je bil ocenjen vnos na kmetijska zemljišča v globini od 60 do 120 cm.

Območje načrtovane gradnje v obstoječem stanju ni obremenjeno z odpadki.

K nameravanemu posegu je bilo pridobljeno tudi mnenje ARSO št. 35403-13/2022-4 z dne 13. 12. 2022 z vidika emisij v tla ter mnenja MOPE št. 35410-11/2023-2570-4 z dne 5. 6. 2023 z vidika ravnanja z odpadki, iz katerih izhaja, da je nameravana gradnja na podlagi predložene dokumentacije sprejemljiva z vidika emisij snovi v tla in z vidika ravnanja z odpadki, ob upoštevanju vseh zakonodajnih in s PVO predvidenih ukrepov, katere je upravni organ vključil v izrek tega dovoljenja. Na podlagi navedenega mnenja upravni organ ugotavlja, da je gradnja z vidika emisij v tla in z vidika ravnanja z odpadki sprejemljiva.

9.5.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

V fazi pripravljalnih del in med gradnjo bodo vplivi na geološko-geotehnične značilnosti nastali zaradi odstranitve zgornje plasti tal in nasipavanja novega materiala. Globlje posege v tla bodo predstavljali temeljenje nadvozov in mostov na pilotih premera 1,50 m in globine od 10 do 20 m. Transport gradbene mehanizacije bo potekal po obstoječem cestnem omrežju, zato zaradi transporta ne bo prišlo do dodatnih sprememb fizikalnih in mehanskih lastnosti tal oziroma do njihovih poškodb zaradi uporabe gradbene mehanizacije.

Zaradi načrtovane razširitve avtoceste bo nastalo približno 173.271 m³ zemeljskega izkopa. Za del zemeljskega izkopa, in sicer približno 61.675 m³, je predvidena ponovna uporaba na istem gradbišču, na katerem bo nastal. Od tega bo 25.455 m³ (od skupno 61.675 m³) ponovno uporabljenih v nespremenjeni obliki za nasipe na območju istega gradbišča, skladno z drugim odstavkom 4. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2; v nadaljevanju: Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih) in Uredbo o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08, 61/11 in 44/22 – ZVO-2). Od te količine za vgradnjo je 4.862 m³ plodne zemljine predvidene za humusiranje novonastalih brežin nasipov. Preostalih 36.220 m³ (od skupno 61.675 m³) zemeljskega izkopa bo ponovno uporabljenih na istem gradbišču skladno z drugim odstavkom 4. člena in prvo alinejo drugega odstavka 8. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, in sicer po pripravi za ponovno uporabo, ki bo zajemala stabilizacijo zemeljskega izkopa z apnom. Ne glede na predhodne analize bo treba skladno z drugo alinejo tretjega odstavka 4. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih dokazati, da zemeljski izkop, pridobljen z gradbenimi deli na gradbišču, ni onesnažen z nevarnimi snovmi do te mere, da bi ga bilo treba uvrstiti med nevarne gradbene odpadke v skladu s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki. Navedeni pogoj je določen v točki V./5.1 izreka tega dovoljenja. Preostali del zemeljskega izkopa (111.596 m³ od skupno 173.271 m³), ki ga ne bo mogoče uporabiti na gradbišču, bo predstavljal gradbeni odpadek s številko 17 05 04. Predvideno je, da se bo ta v posameznih fazah gradnje sproti predajal pooblaščenemu zbiralcu oziroma prevzemniku tovrstnih odpadkov.

Del plodne zemlje – humusa (4.862 m³) se bo vgrajeval v novonastale brežine nasipov. Ker so posamezna območja načrtovane gradnje poraščena s tujerodnim dresnikom, bi lahko neustrezno ravnanje z zemljino s teh območij povzročilo dolgotrajen neposreden vpliv na tla. Zato je treba izkop z območij, poraščenih s tujerodnim dresnikom, ločiti od preostalega izkopa, v nadaljnjih fazah pa določiti količino tako pridobljene zemljine in z njo ravnati po posebnem postopku.
Plodna zemljina bo med gradnjo od 2 do 3 mesece začasno skladiščena na platoju bencinskega servisa. Za ustrezno ravnanje z rodovitno zemljo je upravni organ v točki V./5.1 izreka tega dovoljenja določil, da jo je treba začasno skladiščiti v manjših, obvladljivih kupih, prekritih s polietilensko (PE) folijo. Določeno je tudi, da je treba ohraniti njeno rodovitnost in količino ter omogočiti ponovno uporabo pri rekultivaciji poškodovanih zemljišč, pri čemer je treba preprečiti mešanje živice z mrtvico.

V času gradnje bodo zaradi rušitev nastali gradbeni odpadki, ki se bodo začasno skladiščili na lokacijah ob rušenih objektih, ločeno po posameznih vrstah iz klasifikacijskega seznama odpadkov, nato pa predajali pooblaščenim prevzemnikom oziroma zbiralcem. Pričakujejo se tudi manjše količine nevarnih gradbenih odpadkov, in sicer odpadkov s številkami 17 06 05* (gradbeni materiali,

ki vsebujejo azbest), 17 03 03* (premogov katran in katranski izdelki) ter 17 09 03* (drugi gradbeni odpadki in odpadki iz rušenja objektov, ki vsebujejo nevarne snovi). Pri ravnanju z azbestnimi odpadki je treba upoštevati določila Uredbe o pogojih, pod katerimi se lahko pri rekonstrukciji ali odstranitvi objektov in pri vzdrževalnih delih na objektih, instalacijah ali napravah odstranjujejo materiali, ki vsebujejo azbest (Uradni list RS, št. 60/06 in 44/22 – ZVO-2), ter Uredbe o ravnanju z odpadki, ki vsebujejo azbest (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2). Ker bo skupna površina azbestnocementnih plošč presegala 300 m², je upravni organ v točki V./5.1 izreka tega dovoljenja določil izdelavo načrta ravnanja z azbestnimi odpadki v fazi izdelave projekta za izvedbo (PZI).

Gradbene odpadke je treba zbirati ločeno po posameznih vrstah in jih predajati pooblaščenim prevzemnikom oziroma zbiralcem, za vse oddane odpadke pa mora investitor pridobiti evidenčne liste. Na celotnem vplivnem območju je treba zagotoviti tudi zbiranje in odstranjevanje odpadne embalaže z ostanki hidroizolacijskega materiala ter drugih sredstev, uporabljenih pri gradbenih delih. Navedene zahteve je upravni organ določil v točki V./5.1 izreka tega dovoljenja zaradi zagotavljanja ustreznega ravnanja z gradbenimi odpadki in preprečevanja onesnaževanja tal.

Zaradi povečane frekvence gradbenih strojev lahko med gradnjo pride do kratkotrajnega posrednega vpliva na kemijsko stanje tal zaradi emisij suspendiranih delcev, težkih kovin (Pb, Zn, Cd, Fe, Cu, Cr in Ni) ter produktov izgorevanja pogonskih goriv. Dodatno tveganje predstavlja možnost nezgodnega razlitja goriv in olj zaradi okvar oziroma poškodb rezervoarjev ali hidravličnih sistemov gradbene mehanizacije. V primeru nezgodnega dogodka bi lahko prišlo do razlitja do 200 kg dizelskega goriva, kar ustreza prostornini rezervoarja delovnih strojev. Za preprečitev oziroma zmanjšanje tveganja onesnaženja tal z nevarnimi snovmi je treba upoštevati omilitvene ukrepe iz točke V./4.1 izreka tega dovoljenja, določene v okviru varstva podzemne in pitne vode. Podrobnejša obrazložitev je podana v točki (5)/9.4 te obrazložitve.

9.6 Varstvo površinskih voda

Na območju AC odseka Koseze–Kozarje se nahajajo številni površinski vodotoki, med njimi so pomembnejši potok Glinščica ter leva pritoka reke Ljubljanice, Gradaščica in Mali Graben.

Vodotok Glinščica na območju med Podutikom in avtocesto poteka po kmetijskih površinah ter sprejema štiri manjše pritoke (Rigelj, pri Opekarni, Smodikovec in potok s Tičnice). Zaradi iztoka komunalne čistilne naprave približno 200 m gorvodno je dno do avtocestnega mostu delno zamuljeno in poraslo z algami, nizvodno pa prodnato. Vodotok prečka avtocesto pod kotom 60°. Struga je široka 2–3 m ter globoka 10 do 20 cm, brežine pod mostom (naklon 1:3) pa so utrjene z betonskimi ploščami, kar otežuje prehod živalim. Na obravnavanem odseku ni evidentiranih objektov HE, ki bi povzročale nenaravno nihanje pretokov (uravnavanje pretokov) in vodnih objektov ali naprav, ki bi povzročale spremembe vodnega toka, prav tako na obravnavanem območju ni zadrževalnikov ali prodnih zadrževalnikov, ki bi vplivali na premeščanje sedimentov. Glinščica je kategorizirana v 2.–3. razred (delno naraven do sonaraven vodotok), vendar je bila struga Glinščice po izvedeni klasifikaciji že prestavljena in s tem dodatno tehnično urejena. Podatkov o njenem kemijskem in ekološkem stanju pa v uradnih evidencah ni.

Vodotok Gradaščica je gorvodno od posega širok približno 10 m in globok 10 do 40 cm, z manjšimi talnimi pragovi ter gosto obvodno vegetacijo. Avtocesto prečka pod kotom 87°, koder je dno široko 14 m, brežine v naklonu 1:2 pa so utrjene s kamnometom in betonskimi ploščami; pod mostom je urejen tudi zemeljski prehod za prostoživeče živali. Gradaščica je na tem območju kategorizirana v 3. razred (sonaraven vodotok). Na obravnavanem odseku ni hidroelektrarn, 130 m dolvodno od prečkanja z avtocesto pa leži Bokalški jez (s krono preliva na 297,32 m n. v.), ki spreminja vodni tok, ustvarja prodni žep ter razdeljuje Gradaščico na Mali Graben in mestno Gradaščico. Drugih ovir za migracije vodnih organizmov in premeščanje sedimentov na odseku ni. Kemijsko stanje vodnega telesa Mali Graben z Gradaščico (SI148VT5) je bilo na merilni postaji Dolgi most v letih 2015 in 2016

ocenjeno kot dobro. Za obdobje 2014–2019 je bilo ocenjeno kot slabo, za obdobje 2020–2021 pa kot dobro. Ekološko stanje je bilo v letu 2016 in obdobju 2014–2019 ocenjeno kot dobro; v letu 2016 so bili trije parametri ocenjeni kot dobri (trofičnost, hidromorfološka spremenjenost in posebna onesnaževala), preostali pa kot zelo dobri.

9.6.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Nameravani poseg bo posegel na vodno in priobalno zemljišče Glinščice in Gradaščice zaradi izvedbe premostitvenih objektov 5-1 in 5-2 ter pripadajočih vodnogospodarskih ureditev. Zaradi gradbenih del lahko pride do začasnih emisij v površinske vode, ki lahko vplivajo na biološke elemente ter na kemijske in fizikalno-kemijske elemente, ki podpirajo biološke elemente. Povečano onesnaženje vode bi se kazalo predvsem v povečani vsebnosti neraztopljenih snovi oziroma povečani kalnosti. Dolgotrajno in stalno povečana kalnost ter usedanje suspendiranih delcev bi lahko povzročila motnje in spremembe v strukturi združb vodnih organizmov. Po prenehanju gradbenih del se kakovost vode v površinskih vodotokih sicer lahko razmeroma hitro povrne v obstoječe stanje. Zaradi uporabe betonskih materialov pri gradnji mostov in izvajanju vodnogospodarskih ureditev pa bi lahko ob njihovem nepravilnem ravnanju prišlo tudi do sprememb kislosti vode in s tem do vpliva na kemijsko stanje površinskih voda.

Na območju mostov so predvidene rušitve obstoječih konstrukcij. Pri tem je treba preprečiti padanje ruševin v strugo, morebitne kose, ki bi kljub temu padli vanjo, pa odstraniti, kar je upravni organ kot pogoj določil v točki V./8.1. izreka tega dovoljenja.

Če bodo na gradbišču uporabljeni tehnično brezhibni in ustrezno vzdrževani delovni stroji in naprave, do izlitja onesnaževal iz njih ne bo prišlo. V primeru tehnično neustrezne gradbene mehanizacije pa je možno razpršeno in počasno kapljanje onesnaževal v tla. Onesnaževala bi se absorbirala v zaglinjene sedimente, zato ob predpostavki takojšnjega izkopa onesnažene zemljine ne bi prišlo do onesnaženja vodotokov. Do večjega onesnaženja površinskih voda, in sicer Glinščice, Gradaščice, Malega grabna in dolvodno tudi Ljubljanice, bi lahko prišlo le ob nezgodnem dogodku, na primer ob razlitju večje količine dizelskega goriva, in sočasni odpovedi vseh predvidenih varnostnih ukrepov. V takem primeru je najpomembnejše takojšnje ukrepanje pristojnih služb.

Zaradi gradbenih del in vodnogospodarskih ureditev na Glinščici in Gradaščici je upravni organ v točki V./6.1 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe za preprečitev poslabšanja kemijskega in ekološkega stanja obeh vodotokov. Z izvajanjem gradbenih del v času nizkih vodostajev, spremljanjem vsebnosti suspendiranih delcev in prekinitvijo del ob preseganju predpisanih mejnih vrednosti ter po potrebi namestitvijo baraž za zadrževanje suspendiranih delcev se zmanjšuje tveganje za povečano kalnost in negativne vplive na vodne organizme. Določeni so tudi ukrepi za preprečevanje onesnaženja vodotokov zaradi uporabe betonskih in apnenih mešanic, betoniranja ter uporabe in vzdrževanja gradbene mehanizacije. Za primer nezgodnega razlitja večjih količin nevarnih snovi je treba zagotoviti ustrezno pripravljenost za preprečitev njihovega vdora v vodotoke, odstranitev onesnaževal in sanacijo posledic razlitja.

Pogoji za preprečevanje onesnaženja z naftnimi derivati, motornimi olji in drugimi nevarnimi snovmi so določeni tudi v točki V./4.1 izreka tega dovoljenja ter opisani v obrazložitvi točke (5)/9.4.a Varstvo podzemne in pitne vode. Ti pogoji prispevajo tudi k varstvu površinskih voda, saj njihovo izvajanje preprečuje morebitno prehajanje onesnaževal v vodotoke in s tem zmanjšuje tveganje za poslabšanje njihovega kemijskega in ekološkega stanja.

9.6.b Pričakovani vplivi v času uporabe oziroma obratovanja in pogoji

Pod premostitvama 5-1 in 5-2 bosta urejena vodotoka Glinščica in Gradaščica. Obstoječi most čez Glinščico se bo na obeh straneh razširil v smeri avtoceste. V končni obliki bo most predstavljal enotno

konstrukcijo z osno dolžino 44,5 m, vključno z novimi robnimi venci. Ureditev struge Glinščice bo obsegala skupno 78,0 m. Predvideno je osrednje betonsko trapezno korito širine 1 m, kot v obstoječem stanju, in položne berme širine 3,0 m, obložene s poravnanim lomljencem v betonu. Obloga bo na robovih stabilizirana s kamnito-betonskim talnim pragom. Umestitev struge v betonsko korito bo na tem odseku bistveno poslabšala morfološko stanje vodotoka in posledično tudi njegovo ekološko stanje, saj na dnu struge ne bo ustreznega substrata, ki bi bentoškim nevretenčarjem omogočal skrivališča. Zato je treba na območju širitve mostu strugo namesto z betonskim koritom utrditi s skalami v betonu. Uredila se bo tudi Gradaščica pod mostom 5-2, vendar načrtovane vodnogospodarske ureditve ne bodo bistveno spremenile obstoječega morfološkega stanja struge. Gladina vode pod mostom in sredinski del struge bosta ostala enaka kot v obstoječem stanju. Berme širine 7,0 m bodo na novo obložene z betonskimi ploščami, zavarovanje v osrednjem delu med srednjim in krajnim opornikom pa bo izvedeno iz kamna v betonu. Za ohranitev ekološkega stanja vodotokov je treba upoštevati dodatni omilitveni ukrep, ki ga je upravni organ določil v točki V./6.2 izreka tega dovoljenja. Omilitveni ukrep glede ureditve talnih pragov je določen v okviru varstva narave v točki V./8.2 izreka tega dovoljenja.

Vplivi na površinske vode v času obratovanja ceste so možni zaradi trajnega sproščanja onesnaževal, povezanih z odvijanjem prometa ter vzdrževanjem cestne in obcestne infrastrukture. Padavinska odpadna voda s ceste bo odvajana v površinske odvodnike Glinščico, kanal – Glinščica in Gradaščico preko petih čistilnih objektov, od tega treh zemeljskih zadrževalnih bazenov in dveh čistilnih objektov – cistern, vkopanih v tla. Vgrajeni lovilci olj bodo zagotovili čiščenje vode do vsebnosti ogljikovodikov pod 5 mg/l. Zato negativnih vplivov na kemijsko in ekološko stanje površinskih vodotokov v času obratovanja ceste ni pričakovati.

V primeru nesreče z razlitjem nevarnih snovi iz vozil je zaradi kontrolirane odvodnje padavinske odpadne vode s cestišča tveganje za onesnaženje vodotokov zmanjšano na minimum. Z ustreznim intervencijskim ukrepanjem je mogoče preprečiti širjenje onesnaženja in njegove daljinske vplive. Z upoštevanjem omilitvenih ukrepov za varstvo podzemne in pitne vode, določenih v točki V./4.2 izreka tega dovoljenja, se dodatno zmanjšuje tudi tveganje za onesnaženje površinskih voda.

9.7 Poplavna in erozijska varnost

Avtocesta (AC) na obravnavanem odseku prečka vodotoka Glinščico in Gradaščico, pri čemer so poplavne razmere odvisne predvsem od pretokov in lokalnih hidravličnih omejitev.

Na Glinščici struga prevaja pretoke do približno Q10, pri večjih pretokih pa se voda kontrolirano razliva po okoliških travnikih. Ti razlivni prostori delujejo kot naravna retencija in zmanjšujejo poplavno ogroženost dolvodno, zato jih je treba ohranjati. Pri Q100 gladina vode doseže približno 300,20 m n. v., spodnji rob mostne konstrukcije pa je na koti 301,13–301,40 m n. v, kar zagotavlja varnostno višino več kot 0,5 m. Kljub temu predstavlja hidravlično ozko grlo poddimenzioniran cevni prepust (Ø 1300 mm), ki se nahaja približno 180 m gorvodno. Zaradi njegove nezadostne prevodnosti pri Q100 pride do zajezitve in prelivanja AC v dolžini približno 30 m. Pri Q500 poplavna širina doseže približno 180 m, pri čemer se voda obsežno razliva na obeh straneh AC. Na tem območju prevladujejo razredi majhne, srednje in preostale poplavne nevarnosti, območij velike nevarnosti ni. Objekti niso poplavno ogroženi, ob prelitju AC pa je potrebna zapora cestišča.

Na območju Gradaščice se poplavna ogroženost poveča predvsem pri sotočju s Horjulko in v delu naselja Kozarje. Pri Q10 so poplavljena le območja neposredno ob vodotokih, brez vpliva na objekte. Pri Q100 pa prihaja do poplavljanja stanovanjskih objektov dolvodno od sotočja ter obsežnega razlivanja na obeh bregovih Malega grabna. Kote mostu pod AC znašajo 301,30–302,50 m n. v., gladina stoletnih voda pa doseže 300,24 m n. v., kar zagotavlja varnostno višino več kot 1,0 m. Zato AC na tem mestu ni poplavno ogrožena in ne pride do njenega prelivanja. Pri Q500 je poplavljeno celotno dolinsko dno Glinščice in Gradaščice, vendar poplavne vode kljub velikemu obsegu ne

dosežejo kote cestišča AC. Zahodno od AC prevladuje srednja, vzhodno od nje pa majhna poplavna nevarnost, brez neposredne ogroženosti avtoceste.

Na območju nameravanega posega ni erozijskih območij.

9.7.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Med pripravljalnimi deli in gradnjo bi lahko zaradi neustreznega ravnanja z odrivnim humusom in vgradnim materialom prišlo do začasnega negativnega vpliva na poplavno in erozijsko varnost na območjih poplavnih površin ob Gradaščici in Glinščici. Začasne viške materiala je zato treba odlagati tako, da se ne zmanjšuje pretočnost strug in poplavnih koridorjev ter ne omogoča preusmerjanja poplavnih tokov proti urbanim območjem. Močno deževje lahko med gradnjo vpliva tudi na stabilnost brežin vodotokov in povzroči plazenje tal v vodotok. Zato je treba dela na brežinah zaključiti v čim krajšem času ter brežine čim prej zasaditi v skladu s krajinsko ureditvenim načrtom. Gradbiščni objekti in začasne lokacije za skladiščenje večjih količin izkopnega in vgradnega materiala so predvideni na platoju BS Brdo, ki leži zunaj poplavnega območja.

Za preprečitev poslabšanja poplavne in erozijske varnosti v času gradnje je upravni organ v točki V./7.1 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe, s katerimi je zagotovljeno, da se začasne lokacije skladiščenja plodne zemljine in gradbenega materiala uredijo zunaj poplavnih območij, da se ohranjata pretočnost vodotokov in nemoten odtok visokih voda ter da se po zaključku gradnje odstranijo začasne deponije in gradbiščni ostanki, prizadete površine pa krajinsko ustrezno uredijo. Za preprečevanje erozijskih procesov je določena tudi čimprejšnja ozelenitev brežin. V navedeni točki so vključeni tudi splošni pogoji, ki jih je določila DRSV v mnenju št. 35508-7209/2022-12 z dne 7. 8. 2023. Na podlagi navedenega mnenja upravni organ ugotavlja, da je gradnja z vidika upravljanja z vodami sprejemljiva.

9.7.b Pričakovani vplivi v času uporabe oziroma obratovanja

Predvidene ureditve skupaj z že zgrajenim suhim zadrževalnikom Brdnikova prispevajo k izboljšanju poplavne varnosti na povodju Glinščice. V obstoječem stanju je pri nastopu visokih voda s 100-letno povratno dobo poplavno ogrožen del avtoceste v dolžini približno 30 m. Z načrtovano ureditvijo se bo niveleta avtoceste dvignila tako, da bo približno 1,0 m nad koto gladine stoletnih voda. Z odstranitvijo poddimenzioniranega prepusta na Glinščici bo zagotovljena večja prevodnost vodotoka, vozišče avtoceste pa ne bo več na območju poplavne nevarnosti.

Za območje ob Gradaščici sta bili v hidravlični študiji obravnavani dve varianti: varianta 1 z upoštevanjem protipoplavnih ukrepov za zagotavljanje poplavne varnosti jugozahodnega dela Ljubljane in naselij v občini Dobrova - Polhov Gradec ter varianta 2 brez upoštevanja teh ukrepov. Pri varianti 1 se območje poplavne nevarnosti pri Q100 glede na obstoječe stanje bistveno zmanjša, tako da objekti oziroma urbanizirana območja niso več poplavno ogroženi. Pri varianti 2 so karte poplavne nevarnosti in razredov poplavne nevarnosti podobne kot v obstoječem stanju. Z ohranitvijo prečnih prerezov mostnih odprtin pod avtocesto na območju Glinščice in Gradaščice se ohranja prevodnost vodotokov in preprečuje poslabšanje poplavnih razmer dolvodno od načrtovanih ureditev.
Na dolvodni strani mostu čez Gradaščico je na levem bregu, ob čistilnem objektu LO3, predvidena izvedba protipoplavnega nasipa višine 1,2 m, s krono na koti 300,70 m n. v. Kljub temu da je krona nasipa nad koto gladine petstoletnih voda (300,48 m n. v.), je treba pri presoji njegove funkcije upoštevati tudi druge hidravlične značilnosti območja. Zaradi širitve avtoceste bodo nasipi minimalno posegli v razlivne površine Gradaščice ob avtocesti. Retencijski volumen se bo zmanjšal za približno 1.200 m³, izgubljeni volumen pa bo nadomeščen z izvedbo večjega avtocestnega jarka na vzhodni in zahodni strani avtoceste na območju retencijskih površin. Ob predvideni velikosti avtocestnega

jarka je vpliv razširitve avtoceste na retencijsko funkcijo območja po ugotovitvah hidravlične študije zanemarljiv.

Načrtovane ureditve, povezane z razširitvijo avtoceste na odseku Koseze–Kozarje v šestpasovnico, po ugotovitvah hidravličnih preveritev ne bodo poslabšale poplavne varnosti obravnavanega območja niti območij zunaj njega, temveč jo bodo ob izvedbi predvidenih širših protipoplavnih ukrepov izboljšale. Ker pa obstaja možnost, da bo razširitev avtoceste izvedena pred izvedbo protipoplavnih ukrepov za zagotavljanje poplavne varnosti jugozahodnega dela Ljubljane in naselij v občini Dobrova - Polhov Gradec, je upravni organ v točki V./7.2 izreka tega dovoljenja določil dodaten ukrep za zagotovitev ustrezne retencijske funkcije območja tudi v takem vmesnem stanju. Ta določa izvedbo večjih avtocestnih jarkov na vzhodni in zahodni strani avtoceste na območju retencijskih površin, s katerima se nadomesti retencijski volumen, izgubljen zaradi širitve avtoceste pri stoletnih vodah.

9.8 Varstvo narave

Rastlinstvo in habitatni tipi

Na obravnavanem območju prevladuje habitatni tip travnatih in/ali z lesnimi vrstami zaraščajočih se brežin avtoceste, ki ima majhno naravovarstveno vrednost. Habitatni tipi z večjo naravovarstveno vrednostjo se pojavljajo predvsem ob gozdnih površinah in vodotokih. Na območju Brda in ob robu Krajinskega parka Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib se pojavlja habitatni tip bukovij, pogozditev s smreko z avtohtonimi vrstami v podrasti in zahodnopalearktičnih rdečeborovij. Ob Glinščici se pojavljajo mokrotni travniki, ob Gradaščici pa habitatni tip obrežne lesne vegetacije z rdečo vrbo (*Salix purpurea*), belo vrbo (*Salix alba*), velikim jesenom (*Fraxinus excelsior*), črnim topolom (*Populus nigra*) in črno jelšo (*Alnus glutinosa*). Na območju je prisotna tudi invazivna tujerodna rastlina dresnik (*Fallopia* sect. *Reynoutria*).

Živalstvo

Na širšem območju posega so prisotne različne skupine živali. Med sesalci je bila v Malem grabnu evidentirana vidra (*Lutra lutra*), ob Gradaščici pa pet vrst netopirjev. Na območju se pojavljajo različne vrste ptic, dvoživk in plazilcev, pri čemer so za dvoživke pomembna zlasti območja z višjo talno vodo med Glinščico in Gradaščico. Vodotoki so življenjski prostor številnih vrst rib in obloustk; v Malem grabnu sta evidentirani drstišči sulca (*Hucho hucho*) in potočne postrvi (*Salmo trutta*). V Gradaščici gorvodno od avtoceste živi navadni škržek (*Unio crassus*), v vodotokih pa tudi navadni koščak (*Austropotamobius torrentium*). Gozdovi, mokrotni travniki in mokrišča so življenjski prostor različnih vrst nevretenčarjev, med njimi kačjih pastirjev, metuljev in ogroženih hroščev.

Območja varstva narave

Glede na prilogo 2 (poglavje VII. Območja prometne infrastrukture) 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 nadaljevanju Pravilnik o presoji sprejemljivosti) za »razširitev cestne povezave (dograditev cestnega pasu) ali prekategorizacijo glavne ali regionalne ceste v hitro cesto ali avtocesto« območje neposrednega in daljinskega vpliva znaša 500 metrov za vse skupine. Glede na prilogo 2 (poglavje XII. Območja površinskih voda in vodne infrastrukture) Pravilnika o presoji sprejemljivosti je za izgradnjo ali obnovo obrežnega zavarovanja vodotoka določeno območje neposrednega vpliva 50 m in območje daljinskega vpliva 2000 m dolvodno in gorvodno po vodotoku za več vrst in habitatnih tipov. Za posege, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje je v skladu z 20. členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti daljinski vpliv dvakrat večji od navedenega daljinskega vpliva, 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 neposrednega in dvakratnega daljinskega vpliva nameravanega posega se tako nahajajo naslednja varovana območja:

- območja Natura 2000, opredeljena z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07; 43/08, 8/2012, 33/13, 35/13–popr., 39/13–Odl.US, 3/14, 21/16 in 47/18), in sicer:
  - POO Ljubljanica – Gradaščica – Mali graben (SI3000291) – fizično prečkanje z mostom,
  - POV Ljubljansko barje (SI5000014) – oddaljenost od posega ca. 950 m,
  - POO Ljubljansko barje (SI3000271) – oddaljenost od posega ca. 950 m;
- zavarovana območja:
  - Krajinski park Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib, ID območja 1742, zavarovan z Odlokom o Krajinskem parku Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib (Uradni list RS št. 78/15) - oddaljenost od posega ca. 220 m. Znotraj krajinskega parka so določena ožja zavarovana območja, in sicer naravna vrednota Tivoli – mestni park je določena za Naravni spomenik Tivoli, naravna vrednota Mali Rožnik mokrotna dolina s prehodnim barjem med slemenom Malega in Velikega Rakovnika je določena za Naravni rezervat Mali Rožnik in naravna vrednota Mostec prehodno barje na spodnjem delu mokrotne doline Mostec ob vznožju Debelega hriba je določeno za Naravni rezervat Mostec,
  - Naravni rezervat Mali Rožnik, ID območja 1743, je od obravnavanega posega na najbližji točki oddaljen ca. 945 m. Preostala ožja zavarovana območja krajinskega parka pa so oddaljena več kot 1000 m,
  - Krajinski park Ljubljansko barje, ID območja 4067, razglašen z Uredbo o krajinskem parku Ljubljansko barje (Uradni list RS, št. 112/08 in 46/14-ZON-C in 75/22) - oddaljenost od posega ca. 950 m,
  - spomenik oblikovane narave Pot spominov in tovarištva, ID območja 4033, zavarovan z Odlokom o določitvi Poti spominov in tovarištva za spomenik skupnega pomena za mesto (Uradni list SRS, št. 3/88) - oddaljenost od posega ca 240 m.

S premostitvijo poseg tangira tudi ekološko pomembno območje, določeno z Uredbo o ekološko pomembnih območjih (Uradni list RS, št. 48/04, 33/13, 99/13 in 47/18), in sicer Ljubljanica – Gradaščica – Mali graben, ID območja 94100. Naravnih vrednot na območju nameravanega posega ni.

Zaradi poseganja načrtovane gradnje v območje neposrednega vpliva in daljinskega vpliva na območja Natura 2000 in zavarovane območje je na podlagi 101.e člena, v povezavi z 117. členom Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18, 82/20, 3/22 – ZDeb, 105/22 – ZZNŠPP, 18/23 – ZDU-1O in 97/25), treba izvesti presojo sprejemljivosti nameravanega posega v naravo skladno s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti.

V obravnavanem primeru se je presoja sprejemljivosti posegov v naravo na varovana območja izvedla v integralnem postopku izdaje gradbenega dovoljenja. Upravni organ na podlagi proučitve ugotovitev Dodatka za presojo sprejemljivosti vplivov avtocestnega odseka Koseze – Kozarje (razširitev v šestpasovnico) na varovana območja, št. naloge 1373-16 VO, maj 2018, dopolnitev december 2018, september 2019, februar 2020, maj 2020 in april 2022, Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana in, v obravnavanem postopku pridobljenega, strokovnega mnenja Zavoda RS za varstvo narave OE Ljubljana, št. 3562-1117/2022-4 z dne 8. 6. 2023, ugotavlja, da so vplivi načrtovane razširitve avtoceste v šestpasovnico s spremljajočimi ureditvami v času gradnje in po izvedbi oziroma v času obratovanja, na varstvene cilje kvalifikacijskih vrst območja Natura 2000 POO Ljubljanica – Gradaščica – Mali graben sprejemljivi in ocenjeni kot nebistveni ob upoštevanju omilitvenih ukrepov (ocena C).
Vpliv razširitve avtoceste v šestpasovnico s spremljajočimi ureditvami na Krajinski park Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib, naravni rezervat Mali Rožnik in spomenik oblikovane narave Pot spominov in tovarištva bo posreden in daljinski, vendar ker je območje že v obstoječem stanju obremenjeno s hrupom in prisotnostjo ljudi in ker so omenjena zavarovana območja od posega oddaljena več kot 200 m, vpliv nanje ne bo bistven (ocena B).

Razširitev avtoceste v šestpasovnico s spremljajočimi ureditvami zaradi oddaljenosti in zaradi dejstva, da gre za skrajni severozahodni rob območij v širini ca. 50 m, kjer poteka železniška proga, ne bo imela neposrednih ali daljinskih vplivov na kvalifikacijske vrste in habitatne tipe območja Natura 2000 POV Ljubljansko barje in POO Ljubljansko barje ter na zavarovane vrste in varstvene cilje Krajinskega parka Ljubljansko Barje (ocena A).

V obravnavanem postopku je bilo pridobljeno tudi mnenje Zavoda za ribištvo Slovenije št. 4202-61/2018-15 z dne 13. 9. 2023, na podlagi katerega upravni organ ugotavlja, da je s stališča ribištva, varstva rib in njihovih habitatov obravnavani poseg, sprejemljiv.

9.8.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Zaradi širitve avtoceste in spremljajočih ureditev bo na obravnavanem območju odstranjeno oziroma uničeno tam prisotno rastlinstvo. Z izgradnjo BS Brdo bo uničenih približno 1,8 ha naravovarstveno pomembnega habitatnega tipa bukovij in pogozditev s smreko z avtohtonimi vrstami v podrasti ter zahodnopalearktičnih rdečeborovij. Ob izgradnji priključka Brdo-vzhod bo odstranjenih približno 0,5 ha ekstenzivnega sadovnjaka, ob dostopni poti ob Glinščici do zadrževalnika približno 0,2 ha mokrotnih travnikov (HT Srednjeevropski higromezofilni nižinski travniki na srednje vlažnih tleh s prevladujočo visoko pahovko), ob dostopih in ureditvah bazenov LO1 in LO3 pa še približno 0,5 ha travnikov. Lesno-grmovna vegetacija ob avtocesti ter obrežna drevesno-grmovna vegetacija (HT Obrežna vrbovja, črnojelševja in jesenovja ob počasi tekočih vodah) bosta zaradi gradnje premostitev in vodnogospodarskih ureditev deloma odstranjeni. Po končani gradnji je predvidena sanacija gozdnega roba in ponovna zasaditev obcestne ter obvodne vegetacije z avtohtonimi vrstami. Vpliv usedanja prahu na neposredno obrobno vegetacijo bo začasen, saj se bodo prašni delci sproti odstranjevali s padavinami in vetrom, zato trajnih negativnih posledic na vegetaciji ni pričakovati.

Zaradi vodnogospodarskih ureditev Gradaščice, ki posegajo na območje Natura 2000 POO Ljubljanica – Gradaščica – Mali graben in ekološko pomembno območje, bo prišlo do začasnega negativnega vpliva na vodne organizme, tudi na kvalifikacijske vrste: sladkovodno školjko navadni škržek (*Unio crassus*), potočne piškurje (*Eudontomyzon* spp.) ter ribe pohro (*Barbus meridionalis*), veliko nežico (*Cobitis elongata*), nežico (*Cobitis taenia*), kaplja (*Cottus gobio*), sulca (*Hucho hucho*), blistavca (*Leuciscus souffia*), platnico (*Rutilus pigus*) in zlato nežico (*Sabanejewia aurata*). Med gradbenimi deli v strugi se bodo dolvodno sproščale suspendirane snovi, ki lahko povzročijo mehanske poškodbe dihalnih organov vodnih organizmov. Kaljenje lahko povzročijo tudi gradbena dela na brežinah, na primer njihovo utrjevanje in urejanje struge. Izvajanje gradbenih del v času drstenja rib bi lahko negativno vplivalo na ribje populacije. Vpliv kaljenja dolvodno postopoma upada. Na Gradaščici je približno 130 m dolvodno od premostitve avtoceste jez Bokalce, ki umirja vodni tok in omogoča posedanje suspendiranih delcev. Ob gradnji premostitvenih objektov in betoniranju brežin obstaja tudi nevarnost izcejanja betonskih odplak, goriv, olj, zaščitnih premazov in drugih škodljivih oziroma strupenih snovi v vodo, kar bi lahko imelo uničujoč vpliv na ribje populacije in populacije drugih vodnih živali. Vpliv na vodne organizme je mogoče omiliti z ustrezno izbiro časa in načina izvajanja gradbenih del.

Med gradbenimi deli bo zaradi povečanega hrupa in prisotnosti ljudi prišlo do poseganja v življenjski prostor živali. To lahko moti njihove vsakodnevne aktivnosti, kot so parjenje, razmnoževanje, kotenje in prehranjevanje. Negativni vpliv hrupa bo izrazitejši predvsem pri sesalcih in pticah. Neustrezno osvetljevanje gradbišča lahko s svetlobnim sevanjem moti življenjske cikle ptic, netopirjev, žuželk in drugih, predvsem nočno in večerno aktivnih živali, zlasti njihove aktivnosti, povezane z razmnoževanjem, selitvami in prehranjevanjem. Na območju Gradaščice je prisotna vidra, ki je aktivna ponoči, zato bi jo lahko nočna gradbena dela na območju njenega habitata vznemirjala.

Na območju posega je prisoten tudi invazivni tujerodni dresnik (*Fallopia* sect. *Reynoutria*). Med gradnjo, zlasti pri premeščanju zemljine in ravnanju z rastlinskim materialom, obstaja nevarnost njegovega širjenja. Če bi se z rastlinskim materialom ali zemljino, ki vsebuje dele dresnika, ravnalo neustrezno, bi se lahko ta razširil na območja, kjer še ni prisoten, in povzročil trajne negativne vplive na avtohtono rastlinstvo.

Za preprečitev, zmanjšanje oziroma omilitev vplivov na rastlinstvo, živalstvo in njihove habitate je upravni organ v točki V./8.1 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe, ki se nanašajo na omejevanje posegov v vegetacijo, sanacijo gozdnega roba in obrežne vegetacije z avtohtonimi vrstami ter časovno omejevanje posegov v gozd, obrežno vegetacijo in vodotoke. Za varstvo vodnih organizmov so določeni tudi usklajevanje del s pristojno ribiško družino, izvedba potrebnih intervencijskih odlovov rib ter ukrepi za zmanjšanje kaljenja in omejevanje posegov v vodni prostor. Za zmanjšanje vznemirjanja živali je prepovedano nočno izvajanje del na območju habitata vidre, omejeno pa je tudi osvetljevanje gradbišča. Za preprečitev širjenja invazivnega tujerodnega dresnika je določeno posebno ravnanje z rastlinskim materialom in zemljino, ki vsebuje njegove ostanke, vključno s košnjo, presejanjem zemljine in njenim ustreznim odlaganjem oziroma ponovno uporabo na obstoječi lokaciji.
Za preprečevanje onesnaženja vodotokov so omilitveni ukrepi določeni tudi v točkah V./4.1 in V./6.1 izreka tega dovoljenja, v okviru varstva podzemne in pitne vode ter površinskih voda. Njihovo izvajanje prispeva tudi k varstvu vodnih organizmov, vključno s kvalifikacijskimi vrstami območja Natura 2000 POO Ljubljanica – Gradaščica – Mali graben.

9.8.b Pričakovani vplivi v času uporabe oziroma obratovanja in pogoji

Obratovanje avtoceste bo vplivalo na prostoživeče živali predvsem zaradi hrupa prometa. Ker je območje že v obstoječem stanju obremenjeno s hrupom, bistvenega dodatnega vpliva ni pričakovati.

Načrtovana je osvetlitev celotnega odseka avtoceste, vendar bodo svetilke javne razsvetljave nameščene zunaj območja Natura 2000. Svetlobno sevanje lahko moti življenjske aktivnosti in selitve ptic, netopirjev, žuželk in drugih nočno aktivnih živali. Za zmanjšanje vpliva svetlobnega onesnaževanja je predvidena uporaba svetilk z barvno temperaturo 2700 K, ki je za nočne živali manj moteča, ustrezna optika in nagib svetilk pa bosta omejevala sipanje svetlobe zunaj območja avtoceste. Predvidena je tudi redukcija osvetljenosti po stopnjah (100 %, 70 %, 50 %, 70 %, 100 %) glede na čas v obdobju vklopljene cestne razsvetljave (22.00, 24.00, 5.00 in 6.00). Navedene tehnične rešitve so sestavni del projektne dokumentacije. Ob upoštevanju teh projektnih rešitev je vpliv svetlobnega onesnaževanja na nočne živali ocenjen kot nebistven.

Med obratovanjem avtoceste povečana gostota prometa predstavlja tveganje za živali zaradi možnosti trkov in povozov divjadi, ptic, dvoživk in žuželk. Za preprečevanje trkov z divjadjo je celotna trasa avtoceste opremljena z varovalno ograjo, na prozornih protihrupnih ograjah pa so predvidene nalepke ujed za zmanjšanje trkov ptic. Na območju Gradaščice bodo protihrupne ograje hkrati predstavljale fizično oviro za dostop dvoživk na cestišče. Na širšem območju je evidentiranih več vrst dvoživk, med drugim navadna krastača, sekulja, rosnica, zelene žabe in pupki, ki uporabljajo Glinščico in pripadajoča obvodna zemljišča kot življenjski in selitveni prostor. Na območju prečkanja Glinščice je zato v času spomladanskih selitev predvideno spremljanje povozov dvoživk. Če se bo izkazalo, da dvoživke kljub obstoječim ureditvam, kot sta podhod oziroma 3 m široka suha polica ob strugi Glinščice, še vedno dostopajo na cestišče, bo treba določiti in izvesti dodatne ukrepe za preprečitev njihovega dostopa na vozišče. Upravni organ je zato v točki VI./7 izreka tega dovoljenja določil spremljanje povozov dvoživk ob Glinščici in izvedbo morebitnih dopolnilnih ukrepov.

Zaradi razširitve avtoceste se lahko poveča potreba po soljenju vozišča v zimskem času, kar lahko negativno vpliva na vegetacijo v neposredni bližini avtoceste. Količina drugih onesnaževal, kot so težke kovine in ostanki herbicidov, se po ocenah strokovnih podlag ne bo bistveno spremenila.

Med obratovanjem bi lahko zaradi odvajanja onesnažene padavinske vode s cestnih površin prišlo do negativnih vplivov na vodne organizme na območju Natura 2000 POO Ljubljanica – Gradaščica – Mali graben in ekološko pomembnem območju. Vzdolž celotne trase je predviden sistem kontrolirane odvodnje, v okviru katerega se bo padavinska odpadna voda zbirala in odvajala prek zadrževalnih bazenov in čistilnih objektov ter po čiščenju prek lovilcev olj kontrolirano izpuščala v odvodnike. Predvidena sta nov zadrževalni bazen LO-3 s prostornino 322 m³ ter dograditev obstoječih zadrževalnih objektov Z-4 in Z-5. Ob rednem vzdrževanju zadrževalnikov, čistilnih objektov in lovilcev olj ter ustreznem ukrepanju ob razlitjih onesnaževal bistvenih negativnih vplivov na vodne organizme ni pričakovati. Zadrževalni bazeni lahko predstavljajo tudi življenjski prostor vodnih in obvodnih rastlin, vodnih nevretenčarjev in dvoživk, vendar morajo biti izvedeni tako, da za te organizme ne predstavljajo pasti.

Vodnogospodarske ureditve obsegajo utrditve strug in brežin pod premostitvama avtoceste. Ker sta strugi že v obstoječem stanju utrjeni, dodatnega bistvenega negativnega vpliva na morfološke značilnosti vodotokov ni pričakovati. S krajinskimi ureditvami je ob Glinščici in Gradaščici predvidena obvodna drevesno-grmovna zasaditev.

Avtocesta za večino živalskih vrst predstavlja neprehodno oviro v prostoru, prehajanje pa je mogoče na nadvozih, podvozih, prepustih in pod mostovi. Ker gre za širitev obstoječe avtoceste, se prehodnost za živali glede na obstoječe stanje ne bo bistveno poslabšala. Z izgradnjo 3 m široke police ob strugi Glinščice pod mostom 5-1, kjer je brežina v obstoječem stanju v naklonu 1 : 3, se bo prehodnost za divjad, vidro in druge sesalce izboljšala. Pod premostitvijo 5-2 čez Gradaščico bo ohranjena obstoječa berma širine 7 m. Za ohranjanje prehodnosti vodnih organizmov je treba zagotoviti tudi njihovo prehajanje prek talnih pragov.

Med vzdrževanjem vegetacije lahko pride do širjenja invazivnega tujerodnega dresnika, ki je na obravnavanem območju že prisoten, zato je treba z ustreznim ravnanjem preprečevati njegovo nadaljnje razraščanje.

Za preprečitev oziroma omilitev vplivov na naravo med obratovanjem je upravni organ v točki V./8.2 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe, ki se nanašajo na izvedbo zadrževalnih bazenov tako, da ne predstavljajo pasti za organizme, ter na izvedbo talnih pragov, ki morajo omogočati prehajanje vodnih organizmov v gorvodni in dolvodni smeri, tudi manjšim vrstam, kot sta kapelj in nežica. Določeno je tudi posebno ravnanje z dresnikom pri vzdrževanju vegetacije, vključno z redno košnjo in ustreznim ravnanjem s pokošenim rastlinskim materialom. Za izboljšanje vegetacijskih razmer je predvidena zasaditev črne jelše (*Alnus glutinosa*) ob zunanji strani deviacije 1-2a, dostopne poti do čistilnega objekta LO1. Hkrati bo zasaditev vzpodbujala ptice, da avtocesto preletijo nad njeno višino in s tem zmanjšala pogostost trkov ptic z vozili.

9.9 Varstvo kmetijskih in gozdnih zemljišč

Območje načrtovane gradnje je močno urbanizirano z razpršeno poselitvijo na robovih Ljubljanskega polja. V prostoru dominira obravnavan odsek zahodne ljubljanske obvoznice. Vzhodno in zahodno od nje se nahaja poselitev ljubljanskih mestnih četrti Šentvid, Dravlje, Šiška in Rožnik. Po namenski rabi se na območju načrtovanih ureditev nahajajo površine namenjene cestnemu prometu, le ob deviaciji poti do bazena ob Glinščici se nahajajo najboljša in druga kmetijska zemljišča. Po dejanski rabi se na obravnavanem območju nahajajo večinoma pozidana in sorodna zemljišča. Manjši del predstavljajo še trajni travniki, gozd ter drevesa in grmičevja.

Okrog kompleksa Lesnine in hotela Four Points se razprostira gozd z ekološko, socialno in proizvodno funkcijo na prvi stopnji poudarjenosti. Načrtovane ureditve na severnem delu posegajo v rob tega gozdnega kompleksa.

V predmetnem postopku je bilo pridobljeno mnenje Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, št. 351-54/2022/4z dne 5. 6. 2023, iz katerega izhaja, da je nameravana gradnja na podlagi predložene dokumentacije sprejemljiva z vidika z vidika varstva kmetijskih zemljišč.

V predmetnem postopku je bilo pridobljeno tudi mnenje Zavoda za gozdove Slovenije, OE Ljubljana, št. 3407-207/2018-4 z dne 23. 11. 2022 iz katerega izhaja, da ob upoštevanju projektnih pogojev ni mogoče pričakovati, da bi se razmere za gospodarjenje z gozdovi bistveno poslabšale ali da bi bile funkcije gozda ogrožene, zato je načrtovani poseg s stališča gozdarstva sprejemljiv. Pri tem nekateri pogoji, ki so navedeni v mnenju izhajajo iz Zakona o gozdovih (Uradni list RS, št. 30/93, 56/99 – ZON, 67/02, 110/02 – ZGO-1, 115/06 – ORZG40, 110/07, 106/10, 63/13, 101/13 – ZDavNepr, 17/14, 22/14 – odl. US, 24/15, 9/16 – ZGGLRS in 77/16) in Pravilnika o izvajanju sečnje, ravnanju s sečnimi ostanki, spravilu in zlaganju gozdnih lesnih sortimentov (Uradni list RS, št. 55/94, 95/04, 110/08), pogoje za izvedbo gradnje iz obravnavanega mnenja pa je upravni organ vključil v izrek tega dovoljenja. Na podlagi navedenega mnenja upravni organ ugotavlja, da je gradnja z vidika gozdarstva sprejemljiva. Po pridobitvi zgoraj citiranega mnenja ZGS se je dokumentacija sicer dopolnjevala, vendar pa se dopolnitve niso nanašale na vsebine s področja lovstva in gozdarstva; upravni organ je zato ugotovil, da ponovno mnenje Zavoda za gozdove ni potrebno.

9.9.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Med gradnjo bo prišlo do poseganja na približno 27 ha zemljišč. Po dejanski rabi bo prizadetih približno 7,28 ha kmetijskih zemljišč, predvsem trajnih travnikov, in približno 1,7 ha gozdov. Na območjih umeščanja objektov (cesta, nasipi, objekti in podobno) bo vpliv neposreden in bo pomenil trajno izgubo kmetijskih in gozdnih zemljišč. Na drugih površinah gradbišča, dostopnih in transportnih poteh bo vpliv posreden ter se bo izražal predvsem v oviranem dostopu, oteženi kmetijski obdelavi in gospodarjenju z gozdom, gaženju oziroma poškodbah sosednjih zemljišč in gozdnega roba ter povečanem prašenju. V izogib povzročanju večje škode na pridelkih, je smiselno gradbena dela, ki se bodo vršila na ali ob kmetijskih zemljiščih, izvajati v obdobju po koncu glavne vegetativne dobe. Zaradi tlačenja tal lahko pride tudi do poškodb koreninskih sistemov drevja. Možno je tudi onesnaženje kmetijskih in gozdnih zemljišč z naftnimi derivati in drugimi nevarnimi snovmi ob morebitnih nezgodnih razlitjih, vendar je verjetnost takšnega dogodka majhna. Lesno-grmovna vegetacija bo zaradi širitve avtoceste odstranjena tudi v ozkem pasu ob avtocesti, vendar je po končanem posegu predvidena ponovna zasaditev in sanacija gozdnega roba.

Za zmanjšanje vplivov na kmetijska in gozdna zemljišča je upravni organ v točki V./9 izreka tega dovoljenja, tudi na podlagi mnenja Zavoda za gozdove Slovenije, določil omilitvene ukrepe, ki se nanašajo na časovno prilagoditev gradbenih del kmetijski pridelavi, prepoved odlaganja in začasnega skladiščenja materiala na kmetijskih in gozdnih zemljiščih, časovne omejitve sečnje in hrupnih del ter preprečevanje poškodb gozdnih površin in drevja. Določena je tudi prepoved urejanja začasnih skladišč in pretakališč nevarnih snovi v gozdu ali na gozdnem robu zunaj območja gradbišča ter obveznost uporabe dostopnih poti zunaj gozda.
Ukrepi za ravnanje z rodovitnim delom tal so določeni v točki V./5.1, za preprečevanje onesnaženja tal in posledično podzemne vode z naftnimi derivati in drugimi nevarnimi snovmi pa v točki V./4.1 izreka tega dovoljenja. Tudi ti ukrepi prispevajo k zmanjšanju vplivov na kmetijska in gozdna zemljišča.

9.10 Varstvo kulturne dediščine

V neposredni bližini obravnavanega posega oziroma na robovih nasipov se nahajata dve enoti kulturne dediščine, in sicer EŠD 18695 Ljubljana - Vaško jedro Kozarje (naselbinska dediščina) in EŠD 8773 Ljubljana - Graščina Bokalce (stavbna dediščina in njeno vplivno območje).

9.10.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Med pripravljalnimi deli in gradnjo bodo ureditve posegale v skrajni vzhodni rob vplivnega območja EŠD 8773 Ljubljana - Graščina Bokalce ter v skrajni zahodni rob EŠD 18695 Ljubljana – Vaško jedro Kozarje, in sicer zaradi izvedbe nožic nasipov.

Med gradnjo bodo vplivi na kulturno dediščino omejeni na začasno vidno degradacijo, emisije prahu in omejen dostop. Gradbeni platoji ter lokacije za skladiščenje gradbenega materiala in viškov izkopov so predvideni zunaj območij kulturne dediščine, odrinjeni humus pa se bo začasno skladiščil ob posameznih posegih znotraj odkupljenih zemljišč.

K nameravanemu posegu je bilo pridobljeno pozitivno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območne enote Ljubljana, št. 35102-1408/2016-12 z dne 30. 11. 2022, v katerem je bilo ugotovljeno, da je načrtovani poseg skladen z veljavnimi varstvenimi režimi za registrirani enoti kulturne dediščine in da je gradnja sprejemljiva. Pred začetkom gradnje je treba izvesti tudi predhodne arheološke raziskave v skladu s kulturnovarstvenim soglasjem, izdanim 13. 11. 2020, in njegovo dopolnitvijo z dne 17. 3. 2021. Upravni organ je v celoti sledil strokovnemu mnenju pristojnega mnenjedajalca s področja varstva kulturne dediščine ter izvedbo predhodnih arheoloških raziskav, ki so poleg drugih omilitvenih ukrepov določene tudi v okviru PVO, vključil v točko V./10 izreka tega dovoljenja. Upravni organ še pojasnjuje, da se je dokumentacija po pridobitvi navedenega mnenja Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije sicer dopolnjevala, vendar se dopolnitve niso nanašale na vsebine s področja varstva kulturne dediščine, zato je upravni organ ocenil, da pridobitev ponovnega mnenja zavoda ni potrebna.

9.11 Prebivalstvo in zdravje ljudi

V obstoječem stanju se na območju razširitve avtoceste nahajajo plinovodni sistemi in sicer na treh lokacijah križanja:
- križanje 1: Visokotlačni plinovod DN 500 oznake M3 (67 bar) prečka deviacijo ceste. Predvidena je dodatna zaščita obstoječega plinovoda,
- križanje 2: Srednjetlačni plinovod DN 250 (10 bar) prečka AC pod cestiščem ob nadvozu Ceste Dolomitskega odreda. V cestnem telesu je plinovod ščiten z zaščitno cevjo. Predvidena je dodatna zaščita obstoječega plinovoda,
- križanje 3: Nizkotlačni plinovod DN 200 (100 mbar) prečka AC po mostni konstrukciji nadvoza Cesta na Bokalce. Ker je s projektom predvidena rušitev nadvoza, je treba plinovod prestaviti. Predvidena je prestavitev obstoječega plinovoda z izvedbo novega plinovoda pod AC – brez prekopa.

9.11.a Pričakovani vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter pogoji

Vpliv na prebivalstvo in zdravje ljudi bi bil na obravnavanem odseku mogoč predvsem v primeru nesreče zaradi eksplozije zemeljskega plina, saj traso avtoceste na tem območju trikrat prečka plinovodni sistem Mestne občine Ljubljana. V okviru načrtovane gradnje je predvidena prestavitev nizkotlačnega plinovoda z izvedbo novega plinovoda pod avtocesto brez prekopa, ki poteka po mostni konstrukciji nadvoza Cesta na Bokalce. Na preostalih dveh mestih križanja, pri deviaciji ceste in ob nadvozu Ceste Dolomitskega odreda, je predvidena dodatna zaščita obstoječega plinovoda. Za zagotovitev varnosti pri prestavitvi plinovoda je upravni organ v točki V./11 izreka tega dovoljenja določil, da je treba izdelati varnostni načrt in zagotoviti prisotnost koordinatorja za varnost in zdravje pri delu. Pred zasutjem ali obzidavo instalacije je treba opraviti tudi tlačni preizkus za preveritev tesnosti cevovodov.

V času gradnje in obratovanja nameravanega posega so možni vplivi na prebivalstvo in zdravje ljudi tudi zaradi emisij hrupa, vibracij, svetlobnega onesnaževanja in onesnaževal v zrak, pa tudi zaradi

morebitnih vplivov na kakovost pitne vode ter poplavno in erozijsko varnost. Za preprečitev oziroma zmanjšanje morebitnih negativnih vplivov na prebivalstvo in zdravje ljudi je upravni organ v izreku tega dovoljenja določil dodatne omilitvene ukrepe.

10 Upravni organ je v točki VI. izreka tega dovoljenja v času pripravljalnih del in gradnje ter v času uporabe oziroma obratovanja hitre ceste določil spremljanje stanja okolja, vplivov posega in omilitvenih ukrepov z namenom pravočasnega evidentiranja tveganj in preprečitve potencialnih negativnih vplivov na okolje. Spremljanje se nanaša na posamezne dejavnike okolja, in sicer v času pripravljalnih del in gradnje na hrup, zrak, površinske vode, obremenitev z vibracijami ter v času uporabe oziroma obratovanja na hrup, površinske (padavinske odpadne vode), tla oziroma kmetijska zemljišča, krajino ter naravo.

Upravni organ ugotavlja, da je bil za načrtovani poseg že izdelan Elaborat – Celostni monitoring, št. 2016-040d/PVO, januar 2018, dopolnjeno februar 2019, EPI SPEKTRUM d.o.o., kjer so podrobno opredeljeni načini, pogostost in obseg meritev/opazovanj, število in lokacije merilnih/opazovalnih mest, pogostost in število meritev/opazovanj, potrebna usposobljenost izvajalcev meritev/opazovanj ter oblika in vsebina poročanja o izvedenih meritvah/opazovanjih. Ker je bil monitoring v okviru presoje vplivov na okolje v posameznih delih dopolnjen, je treba na teh področjih upoštevati zahteve za spremljanje stanja, določene v točki VI. izreka tega dovoljenja, v kateri so opredeljeni konkretni obseg in način izvajanja monitoringa.

Gradbišče bo v skladu z 11. členom Nove uredbe o hrupu, vir hrupa, za katerega je treba zagotoviti prve meritve in obratovalni monitoring. Spremljanje obremenitve s hrupom med gradnjo obsega nadzor nad skladnostjo uporabljene gradbene mehanizacije in strojev s Pravilnikom o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem, in izvajanje meritev hrupa (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06 in 17/11 – ZTZPUS-1) in izvajanje meritev hrupa skladno z Novo uredbo o hrupu in Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22) po Pravilniku o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. št. 105/08 in 44/22 – ZVO-2; v nadaljevanju Pravilnik o prvem ocenjevanju hrupa).

V času uporabe oziroma obratovanja je treba najpozneje v 15 mesecih po odprtju ceste za promet izvesti prvo ocenjevanje hrupa, in sicer na najmanj šestih merilnih mestih. V okviru prvega ocenjevanja je treba izvesti tudi meritve celotne obremenitve okolja s hrupom, ki je posledica emisij vseh virov hrupa, ter dodatno računsko oceno obremenitve s hrupom po smernici XPS 31-133.

Spremljanje kakovosti zunanjega zraka med gradnjo je usmerjeno v nadzor izvajanja ukrepov za preprečevanje oziroma zmanjševanje emisij snovi, predvsem delcev, z območja gradbišča in transportnih poti. Vključuje nadzor nad emisijami gradbene mehanizacije in začasnih gradbiščnih naprav ter nadzor ukrepov za omejevanje prašenja na gradbišču, območju apnene stabilizacije nasipov, začasnih lokacijah skladiščenja materiala in viškov izkopov ter na dovoznih cestah. Poleg tega je predvideno spremljanje koncentracij delcev PM_{10} in meteoroloških razmer na območjih, kjer je pričakovana onesnaženost zraka zaradi gradnje največja.

Spremljanje površinskih voda med gradnjo obsega splošni nadzor nad izvajanjem del na območju vodotokov ter spremljanje fizikalno-kemijskih in bioloških elementov kakovosti vode v Glinščici, Gradaščici in Malem grabnu. Skladno z 11. členom Uredbe o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS, št. 47/05 in 44/22 – ZVO-2) mora upravljavec javnih cest zagotoviti tudi meritve onesnaženosti padavinske odpadne vode na iztoku zadrževalnika in čistilne naprave padavinske odpadne vode v obsegu iz priloge 2 navedene uredbe.

Spremljanje kakovosti tal oziroma kmetijskih zemljišč vključuje ugotovitev ničelnega stanja pred začetkom gradnje z vzorčenjem in analizo tal na treh določenih lokacijah. Po izvedbi posega je treba

na istih lokacijah izvajati monitoring kakovosti tal v enoletnih intervalih najmanj pet let, z enakim naborom parametrov kot pri ugotavljanju ničelnega stanja. Rezultate je treba primerjati z rezultati začetnih analiz, da se ugotovijo morebitne spremembe kakovosti tal po izvedbi posega.

Spremljanje krajine v času obratovanja vključuje spremljanje uspešnosti izvedenih zasaditev najmanj dve leti po končani gradnji in zamenjavo propadlih sadik.

Spremljanje vplivov vibracij med pripravljalnimi deli in gradnjo je zagotovljeno s popisom in dokumentiranjem objektov, ki so od gradbišča, gradbiščnih poti in dovoznih cest oddaljeni manj kot 10 m. Popis je treba izvesti pred začetkom gradnje in ga po njenem zaključku ponoviti. Na podlagi primerjave stanja pred gradnjo in po njej je mogoče ugotoviti morebitne poškodbe objektov, nastale zaradi gradnje, ter zagotoviti njihovo sanacijo.

Spremljanje vplivov na naravo v času obratovanja je predvideno z nadzorom morebitnih povozov dvoživk v času spomladanske selitve na odseku, kjer avtocesta prečka Glinščico. Na podlagi ugotovitev je treba določiti in izvesti ustrezne ukrepe za preprečevanje dostopa dvoživk na cestišče.

(6) Upravni organ je v skladu z določbami 55. člena GZ zagotovil javni vpogled v zahtevo za izdajo gradbenega dovoljenja in dokumentacijo, ki se nanaša na predmet izdaje gradbenega dovoljenja ter omogočil dajanje mnenj in pripomb v roku 30 dni od dneva javne objave na spletnih straneh e-uprave. Javna objava 35105-2/2021-2550-72 z dne 25. 10. 2023 je bila objavljena na spletnih straneh e-uprave od 27. 10. 2023 do 27. 11. 2023, celotna dokumentacija (javna objava, zahteva za izdajo gradbenega dovoljenja, PGD, PVO in mnenja) pa na spletnih straneh MOP od 27. 10. 2023 dalje.

GZ v tretjem odstavku 39. člena določa, da se šteje, da je stranka z nameravano gradnjo seznanjena, in da se z njo strinja, če je investitor z njo sklenil pisno pogodbo, s katero je na njeni nepremičnini pridobil lastninsko ali kakšno drugo stvarno pravico, ki mu omogoča izvajanje gradnje. V tem primeru se stranki gradbeno dovoljenje samo vroči. Glede na navedeno upravni organ teh stranskih udeležencev v postopku ni vabil k udeležbi v postopek in na ustne obravnave, se jim pa gradbeno dovoljenje vroči.

Upravni organ je lastnike zemljišč, za katere je na podlagi predložene dokumentacije ob upoštevanju določila 48. člena GZ ugotovil, da imajo pravico sodelovati v postopku kot stranski udeleženci z vabili št. 35105-2/2021/74 z dne 15. 11. 2023 in št. 35105-2/2021/74 z dne 15. 11. 2023 osebno povabil k udeležbi v postopek. Tiste stranske udeležence, ki so priglasili udeležbo je upravni organ povabil na ustne obravnave, ki so bile izvedene dne 26. 2. 2024. Iz spisne dokumentacije izhaja, da do bila vsa vabila izkazana. Na obravnavah so bili stranski udeleženci, ki so se obravnav udeležili, seznanjeni z zahtevkom investitorja in celotno spisno dokumentacijo. Na zapisnike o ustnih obravnavah je bilo podano več izjav, pripomb in mnenj stranskih udeležencev. Nadalje so stranski udeleženci po izvedenih obravnavah v postopek podali dokazila in pripombe. Upravni organ je je vse podane pripombe podal investitorju v zjasnitev. Investitor se je do vseh pripomb opredelil v sledečih dokumentih: dopis št. 7.0.1./2022-O-044-KV-18 z dne 15. 4. 2022, dopis št. 8.2.4/2023-PPP-TK-KosKoz-422 z dne 18. 12. 2023, dopis št. 8.2.4/2024-PPP-TK-KosKoz-81 z dne 26. 3. 2024, dopis št. 8.2.4/2024-PK-TZ-227 z dne 18. 6. 2024, dopis št. 8.2.4/2024-PK-TZ-324 z dne 24. 9. 2024, dopis št. 1742/24 (16_565) z dne 17. 12. 2024, dopis št. 8.2.4/2024-PK-TZ-449 z dne 23. 12. 2024, dopis št. 8.2.4/2026-PPP-TR-KosKoz-83 z dne 15. 4. 2026, dopis št. 8.2.4/2026-PPP-TR-KosKoz-84 z dne 15. 4. 2026, dopis št. 8.2.4/2026-PPP-MTH-KosKoz-89 z dne 15. 4. 2026.

Upravni organ je vse izjave, pripombe in mnenja stranskih udeležencev, ki so jih podali na zapisnike o ustnih obravnavah in tudi v vlogah za vstop v postopek in v vlogah po izvedenih ustnih obravnavah proučil, prav tako je upravni organ vpogledal v vse dokaze, ki so jih v postopku podali stranski udeleženci. Glede navedenega se je upravni organ opredelil, kot je navedeno spodaj.

1 Nepremičnina na naslovu Cesta na Ključ 96

Lastnica nepremičnine na naslovu Cesta na Ključ 96, je v postopku nasprotovala izdaji integralnega gradbenega dovoljenja ter podala pripombe, ki se nanašajo predvsem na obremenjevanje njenega objekta s hrupom, onesnaževanje zraka z delci PM_{10}, vplive vibracij v času gradnje, ustreznost uporabljenih metodologij in strokovnih podlag, vplive nameravane gradnje na zdravje in kakovost bivanja ter na ustreznost predvidenih omilitvenih ukrepov. Zahtevala je tudi postavitev neodvisnega izvedenca ter kot ustrezno rešitev predlagala odkup svoje nepremičnine.

1.1 Obremenjevanje s hrupom

Upravni organ ugotavlja, da so bili vplivi nameravane gradnje na obremenjenost okolja s hrupom obravnavani tako za čas gradnje kot za čas obratovanja. Pri tem je bila posebej obravnavana tudi stavba na naslovu Cesta na Ključ 96, ki se zaradi bližine avtoceste uvršča med bolj izpostavljene objekte, vsebine pa so natančneje obravnavne v točki (5)/9.1 obrazložitve tega dovoljenja.
Upravni organ ni spregledal navedb stranke, da bo v času gradnje prišlo do začasnega povečanja obremenitve s hrupom, zlasti v obdobju odstranitve obstoječih protihrupnih ograj. Iz strokovnih podlag izhaja, da bodo obstoječe protihrupne ograje zaradi izvedbe del odstranjene za približno štiri mesece ter da se lahko v tem obdobju obremenitev s hrupom pri izpostavljenih objektih poveča do približno 5 dB(A). Pri stavbi Cesta na Ključ 96 je bilo ugotovljeno tudi preseganje mejne vrednosti kazalca za celotno obremenitev v času odstranitve obstoječe protihrupne zaščite. Navedeno pa samo po sebi ne pomeni, da nameravana gradnja z vidika varstva pred hrupom ni sprejemljiva. Presojo je treba opraviti ob upoštevanju predpisanega načina vrednotenja obremenitve ter vseh omilitvenih ukrepov, ki so sestavni del nameravane gradnje in so določeni tudi v izreku tega dovoljenja.
Za zmanjšanje obremenitve stavbe Cesta na Ključ 96 je tako med drugim predvidena začasna protihrupna ograja v dolžini 95 m in višini 3 m, z ustreznimi akustičnimi lastnostmi (točka V./1.2 izreka), ob upoštevanju katere je s strokovnimi podlagami izkazano, da mejne vrednosti ne bodo presežene. V času gradnje bo na obravnavanem delu avtoceste omejena tudi hitrost vožnje na 60 km/h, intenzivna gradbena dela z izrazitimi impulznimi karakteristikami pa bodo časovno omejena na dnevno obdobje (točka V./1.2 izreka). Med izvedbo posega je pri stavbi Cesta na Ključ 96 predvideno tudi spremljanje obremenitev s hrupom, v primeru prekoračitev zakonsko predpisanih mejnih vrednosti, pa bo potrebna izvedba dodatnih začasnih protihrupnih ukrepov (točka VI./1.1 izreka).
Upravni organ je v celoti upošteval tudi ugotovitve strokovnih podlag ter Elaborata pasivne protihrupne zaščite. Za večstanovanjsko stavbo na naslovu Cesta na Ključ 96 je bilo ugotovljeno, da dodatna izvedba pasivne protihrupne zaščite (zamenjava stavbnega pohištva) ni potrebna. Terenski popis in preveritev zvočne izolirnosti sta namreč potrdila, da so v bivalnih prostorih stavbe že vgrajena ustrezna PVC okna s toplotnoizolacijsko in zvočnoizolativno dvoslojno zasteklitvijo ter dvojnim tesnjenjem, ki že sama po sebi zagotavljajo predpisano varstvo notranjih bivalnih prostorov pred hrupom v času obratovanja avtoceste.
V zvezi z navedbami stranke glede uveljavitve Nove uredbe o hrupu ter zahtevo po ponovni izdelavi izračunov po metodologiji CNOSSOS-EU upravni organ ugotavlja, da je bilo vprašanje vpliva spremenjene pravne ureditve v postopku posebej preverjeno, kar je pojasnjeno v točki (5)/9.1 obrazložitve tega dovoljenja in kjer je pojasnjeno, da uveljavitev nove uredbe ne vpliva na vsebinsko pravilnost že izdelanih strokovnih podlag. Ugotovljeno je bilo, da relevantne numerične mejne vrednosti kazalcev hrupa niso bile spremenjene na način, ki bi vplival na zaključke izvedene presoje, prav tako pa je bila obremenitev zaradi gradbišča vrednotena na način, ki omogoča presojo skladnosti z veljavno pravno ureditvijo. Upravni organ zato navedbam stranke, da je treba že zgolj zaradi spremembe predpisa celotno presojo vplivov hrupa ponoviti, ni sledil.

1.2 Onesnaženost zraka z delci PM_{10}

Upravni organ je obravnaval tudi navedbe stranke glede povečane izpostavljenosti delcem PM_{10}, predvsem v času gradnje. Iz PVO izhaja, da bo v času izvajanja gradbenih del prihajalo do povečanega prašenja ter da bi bile lahko brez ustreznih omilitvenih ukrepov pri najbolj izpostavljenih stanovanjskih objektih koncentracije delcev PM_{10} povečane oziroma bi lahko prihajalo do preseganja mejnih dnevnih koncentracij.
Prav zaradi navedenega so bili določeni konkretni ukrepi za preprečevanje in zmanjševanje prašenja. Ti med drugim obsegajo vlaženje oziroma močenje gradbiščnih in transportnih površin, čiščenje vozil in prometnih površin ter ustrezno ravnanje s sipkimi tovori (točka V./2.1 izreka). Pri stavbi Cesta na Ključ 96 bo funkcijo dodatne zaščite pred širjenjem prašnih delcev opravljala tudi začasna 3 m visoka protihrupna ograja (točka V./1.2 izreka).
Poleg preventivnih ukrepov je predvideno tudi spremljanje dejanskega stanja kakovosti zraka. Monitoring delcev PM_{10} bo izveden tudi na območju oziroma v neposredni bližini objekta Cesta na Ključ 96, in sicer pred začetkom ter med izvajanjem gradbenih del (točka VI./2 izreka). V primeru z meritvami ugotovljenega preseganja zakonsko predpisanih vrednosti pa bo potrebna izvedba dodatnih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje prašenja z območja gradbišča.
Upravni organ zato ocenjuje, da okoliščina, da lahko v času gradnje pride do začasnega povečanja koncentracij PM_{10}, ob določenih preventivnih ukrepih in monitoringu ne predstavlja podlage za ugotovitev okoljske nesprejemljivosti nameravane gradnje.

1.3 Vibracije in možnost poškodb objekta

Upravni organ je proučil tudi pomisleke stranke, da bi lahko vibracije zaradi težke gradbene mehanizacije, valjarjev in drugih gradbenih del povzročile poškodbe njenega objekta.
Vplivi vibracij so bili v strokovnih podlagah posebej obravnavani, pri čemer je bilo določeno območje, znotraj katerega je treba zaradi bližine gradbišča posebno pozornost nameniti varovanju obstoječih objektov.
Za objekte, ki so lahko izpostavljeni vplivom vibracij, je zato pred začetkom gradbenih del predviden popis in dokumentiranje njihovega obstoječega stanja, vključno z evidentiranjem morebitnih obstoječih razpok oziroma poškodb, med izvajanjem del pa je določeno spremljanje vibracij (točka VI./6 izreka). Takšna ureditev po presoji upravnega organa omogoča tako preventivno preprečevanje poškodb kot tudi objektivno ugotavljanje morebitnih sprememb na objektih zaradi izvajanja gradbenih del. Ker pa je objekt Cesta na Ključ 96 od gradbišča oddaljen več kot 10 metrov (ca. 18 m od meje gradbišča), popis in monitoring vibracij zanj nista predvidena, kar je obrazloženo v točki (5)/9.3.a obrazložitve tega dovoljenja.

1.4 Vpliv na zdravje in kakovost bivanja

Stranka izpostavlja tudi vpliv nameravane gradnje na zdravje, motnje spanja, stres, zmanjšano možnost uporabe zunanjih površin ter splošno poslabšanje kakovosti bivanja.
Upravni organ pojasnjuje, da se navedeni vplivi v okviru presoje vplivov na okolje presojajo prek posameznih dejavnikov okolja in njihovih vplivov na prebivalstvo in zdravje ljudi, zlasti prek obremenitve s hrupom, kakovosti zunanjega zraka, vibracij in drugih relevantnih vplivov.
Iz izvedene presoje izhaja, da bodo posamezni vplivi med gradnjo povečani, vendar so za njihovo preprečevanje oziroma zmanjševanje določeni omilitveni ukrepi. Ob njihovem doslednem izvajanju ter izvajanju predpisanega monitoringa je bilo ugotovljeno, da nameravana gradnja ne bo povzročila nesprejemljivih vplivov na zdravje ljudi.
Upravni organ pri tem poudarja, da je treba razlikovati med zaznavnim oziroma za posameznika motečim vplivom posega in pravno relevantno čezmerno obremenitvijo okolja. Dejstvo, da bo nameravana gradnja oziroma njeno izvajanje za bližnje prebivalce predstavljalo določeno motnjo, samo po sebi še ne pomeni, da okoljski pogoji za izdajo dovoljenja niso izpolnjeni.

1.5 Zahteva za postavitev neodvisnega izvedenca

Upravni organ ni sledil zahtevi stranke za postavitev neodvisnega sodnega izvedenca za ugotavljanje obremenitev s hrupom, delci PM_{10} in vibracijami.
V postopku so bile predložene strokovne podlage, ki obravnavajo navedene vplive, do njih pa so se opredelili tudi pristojni mnenjedajalci. Upravni organ na podlagi dokumentacije v spisu in pridobljenih mnenj ni ugotovil takšnih strokovnih nejasnosti ali medsebojnih nasprotij, zaradi katerih dejanskega stanja ne bi bilo mogoče ugotoviti na podlagi že izvedenih dokazov in bi bilo zato potrebno dodatno dokazovanje z izvedencem.
Poleg tega je v izreku dovoljenja določeno spremljanje dejanskih obremenitev okolja med izvajanjem nameravane gradnje (točka VI. izreka). Meritve morajo izvajati za to usposobljene oziroma pooblaščene osebe v skladu s predpisanimi metodami. Če bi rezultati monitoringa pokazali večje obremenitve od predvidenih oziroma preseganje predpisanih vrednosti, bo treba izvesti dodatne omilitvene ukrepe.

1.6 Zahteva za odkup nepremičnine

Upravni organ prav tako ni sledil navedbam stranke, da je edina sprejemljiva rešitev odkup njene nepremičnine.
Predmet tega postopka je presoja izpolnjevanja zakonskih pogojev za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja, v okviru katere mora upravni organ med drugim ugotoviti, ali so vplivi nameravane gradnje na okolje sprejemljivi ob upoštevanju projektiranih in dodatno določenih omilitvenih ukrepov.
Iz izvedene presoje ne izhaja, da vplivov na stavbo Cesta na Ključ 96 ne bi bilo mogoče zmanjšati oziroma obvladovati z aktivnimi, organizacijskimi in drugimi omilitvenimi ukrepi. Prav tako iz strokovne podlage glede pasivne protihrupne zaščite, opisano v točki (5)/9.1.b obrazložitve tega dovoljenja izhaja, da dodatna pasivna zaščita tega objekta ni potrebna zaradi že obstoječe ustrezne zvočne izoliranosti.
Zato okoliščine, ugotovljene v tem postopku, ne dajejo podlage za zaključek, da bi bilo zaradi zagotavljanja okoljske sprejemljivosti nameravane gradnje treba nepremičnino stranke odkupiti. Morebitna vprašanja zmanjšanja tržne vrednosti nepremičnine oziroma druga premoženjskopravna vprašanja pa sama po sebi niso predmet presoje vplivov na okolje in se ne rešujejo z odločitvijo o izpolnjevanju pogojev za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja.

1.7 Sklepno

Upravni organ na podlagi vsega navedenega ugotavlja, da so bili vplivi nameravane gradnje, na katere opozarja stranska udeleženka, v postopku vsebinsko obravnavani. Pri tem niso bili obravnavani zgolj splošno za območje posega, temveč je bila zaradi neposredne bližine avtoceste pri več vplivih posebej obravnavana tudi stavba na naslovu Cesta na Ključ 96.
Upravni organ sicer ugotavlja, da bo predvsem v času gradnje prišlo do začasnega povečanja posameznih obremenitev okolja. Prav zaradi ugotovljenih vplivov pa so bili v PVO in strokovnih podlagah predvideni omilitveni ukrepi, ki so določeni tudi kot obvezni pogoji v izreku tega dovoljenja. Za preverjanje dejanskih obremenitev je določen tudi monitoring. Ob upoštevanju rezultatov izvedene presoje, mnenj pristojnih mnenjedajalcev ter vseh v izreku določenih omilitvenih ukrepov in obveznosti spremljanja stanja upravni organ ugotavlja, da pripombe stranke ne izkazujejo takšnih pomanjkljivosti PVO ali projektne dokumentacije oziroma takšnih vplivov nameravane gradnje, zaradi katerih pogoji za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja ne bi bili izpolnjeni.

Upravni organ zato pripombam stranske udeleženke v delu, v katerem nasprotuje izdaji integralnega gradbenega dovoljenja, zahteva izdelavo nove presoje oziroma dodatnih strokovnih podlag, postavitev izvedenca ali odkup nepremičnine kot pogoj za izvedbo nameravane gradnje, ni sledil.

2 Stranski udeleženec MONS hotelirstvo in gostinstvo d. o. o.

Stranski udeleženec MONS je Stranski udeleženec MONS hotelirstvo in gostinstvo d. o. o. je na ustni obravnavi podal vprašanja, v kateri fazi gradnje je predvidena ureditev bencinskega servisa oziroma platoja bencinskega servisa ter kako bodo med gradnjo funkcionirali dostopi do hotela in na kakšen način bo DARS izvajal gradnjo, da bo čim manj posegal v zemljišča hotela MONS. Nadalje je v nadaljevanju postopka podal pripombe, ki se nanašajo predvsem na ustreznost metodologije presoje obremenjenosti s hrupom in upoštevanje Nove uredbe o hrupu, vpliv odstranitve obstoječega vegetacijskega oziroma gozdnega pasu med avtocesto in hotelskim kompleksom, ustreznost predvidenih omilitvenih ukrepov, povečanje izpostavljenosti hrupu in prašnim delcem, poseg na parcelo št. 1567/4 k. o. Brdo ter vprašanje obstoja alternativnih prostorskih oziroma tehničnih rešitev, s katerimi bi se bilo mogoče posegu na zemljišča stranskega udeleženca izogniti. V dodatnih pripombah stranski udeleženec izpostavlja tudi vprašanje obstoja pravice graditi zaradi še ne pravnomočno zaključenih postopkov razlastitve, predlaga prekinitev postopka izdaje integralnega gradbenega dovoljenja do pravnomočne odločitve v postopku razlastitve oziroma do razjasnitve vprašanj, povezanih z varstvom lastninske pravice, zatrjuje nesorazmernost posega v svoje nepremičnine ter predlaga izvedbo dokazov z izvedenci gradbene, urbanistične in finančne stroke. Nasprotuje tudi stališču investitorja, da naj bi moral ob izgradnji hotela leta 2004 računati na vplive oziroma nadaljnji razvoj avtoceste. Stranski udeleženec nadalje zatrjuje, da bo zaradi odstranitve obstoječega gozda ter povečane izpostavljenosti hrupu in emisijam zmanjšana kakovost bivanja hotelskih gostov ter posledično tržna vrednost nepremičnine in gospodarska vrednost hotelske dejavnosti.

2.1 Gradnja platoja in čim manjše poseganje v zemljišča investitorja

Upravni organ v zvezi z vprašanjem, v kateri fazi gradnje je predvidena ureditev bencinskega servisa oziroma platoja bencinskega servisa, pojasnjuje, da je predmet tega integralnega gradbenega dovoljenja ureditev platoja za bencinski servis (točka II./3 izreka). Na podlagi pojasnil investitorja upravni organ ugotavlja, da sta gradnja priključka Brdo in ureditev platoja bencinskega servisa predvideni v prvi fazi gradnje, ki bo potekala v več podfazah. Takšna organizacija gradnje bo omogočala, da bo priključek Brdo ves čas gradnje ostal v funkciji, dostop do hotela pa bo zagotovljen v vseh podfazah prek začasnih prometnih ureditev.
Glede zahteve, da se gradnja organizira tako, da bodo posegi na zemljišča v lasti Hotela Mons čim manjši, upravni organ pojasnjuje, da mora investitor gradnjo izvajati v skladu s projektno dokumentacijo in tem dovoljenjem. Morebitne spremembe projektnih rešitev so dopustne le ob upoštevanju določb Gradbenega zakona, pri čemer morajo biti izpolnjeni pogoji za dopustna manjša odstopanja od gradbenega dovoljenja in takšna odstopanja ne smejo vplivati na izpolnjevanje pogojev, na podlagi katerih je bilo dovoljenje izdano.

2.2 Metodologija presoje obremenjenosti s hrupom

Stranski udeleženec nasprotuje uporabljeni metodologiji presoje obremenjenosti s hrupom in meni, da presoja, ki temelji na dolgoročnih povprečnih ravneh hrupa, za hotel kot turistični objekt ni ustrezna, saj naj ne bi ustrezno prikazovala koničnih obremenitev, nočnega hrupa in morebitnih sezonskih nihanj prometnih obremenitev.
Upravni organ navedenemu ugovoru ni sledil. Presoja obremenjenosti okolja s hrupom se ne izvaja na podlagi metodologije, ki bi se določala glede na konkretno dejavnost posameznega uporabnika objekta, temveč na podlagi predpisanih kazalcev, metod ocenjevanja in mejnih vrednosti. V PVO je bila obremenjenost s hrupom obravnavana tako za čas gradnje kot za čas obratovanja nameravane gradnje. Pri modeliranju so bile upoštevane relevantne prometne obremenitve, značilnosti prometnega toka, morfologija terena, obstoječa pozidava in druge okoliščine, ki vplivajo na širjenje hrupa. Upravni organ zato ne more slediti stališču stranskega udeleženca, da bi bilo treba zgolj zaradi narave hotelske dejavnosti uporabiti drugačno metodologijo od tiste, ki jo za ocenjevanje hrupa cestnega prometa določa veljavna ureditev. To sicer ne pomeni, da nočni hrup za hotelsko dejavnost ni pomemben. Pri presoji je treba upoštevati vse predpisane kazalce hrupa, vključno s kazalci, ki se

nanašajo na nočno obdobje. Njihova ustreznost pa se presoja na podlagi predpisane metodologije in mejnih vrednosti, ne pa na podlagi posebej oblikovanega merila za hotelsko dejavnost.

2.3 Uveljavitev Nove uredbe o hrupu

Upravni organ je v postopku posebej obravnaval tudi navedbo stranskega udeleženca, da bi bilo treba zaradi uveljavitve Nove uredbe o hrupu izdelati novo strokovno presojo hrupa. Po uveljavitvi Nove uredbe o hrupu je bilo vprašanje uporabnosti že izdelanih strokovnih podlag ponovno preverjeno pri pristojnem ministrstvu MOPE, pridobljeno je bilo mnenje št. 35410-11/2023-2570-6 z dne 30. 12. 2025. Iz navedenega mnenja MOPE izhaja, da sprememba predpisa ne vpliva na vsebinsko pravilnost že izdelane presoje na način, zaradi katerega bi bilo treba strokovne podlage izdelati ponovno. Pri tem je bilo upoštevano, da se relevantne numerične vrednosti mejnih kazalcev hrupa niso spremenile na način, ki bi vplival na zaključke izvedene presoje. Upravni organ zato ni sledil navedbi, da že sama uveljavitev Nove uredbe o hrupu pomeni, da je obstoječa strokovna presoja neuporabna oziroma da bi bilo treba postopek presoje obremenjenosti s hrupom v celoti ponoviti, kar je natančneje pojasnjeno v točki (5)/9.1 obrazložitve tega dovoljenja.

2.4 Vegetacijski oziroma gozdni pas med avtocesto in hotelom

Stranski udeleženec posebej opozarja na odstranitev obstoječega vegetacijskega oziroma gozdnega pasu med avtocesto in hotelskim kompleksom. Po njegovih navedbah gre za približno 60 let star gozd, ki v obstoječem stanju predstavlja naravno protihrupno in protiemisijsko bariero.
Upravni organ ugotavlja, da obstoja vegetacijskega pasu in njegovega pomena za neposredno okolico ni mogoče enačiti s tehničnim protihrupnim ukrepom, katerega učinkovitost je določena oziroma preverjena skladno s predpisanimi metodami varstva pred hrupom. Vegetacija ima lahko pozitivne učinke na vizualne značilnosti prostora, mikroklimo, omejevanje širjenja prašnih delcev in subjektivno zaznavo hrupa, vendar sama po sebi ne nadomešča tehničnih protihrupnih ukrepov, kadar so ti potrebni za zagotavljanje predpisanih mejnih vrednosti. Zato je odločilna presoja pričakovanih obremenitev okolja s hrupom v času gradnje in po izvedbi nameravane gradnje ob upoštevanju vseh projektiranih omilitvenih ukrepov. Ta presoja je bila opravljena na podlagi PGD, PVO, strokovnih podlag in pridobljenih mnenj pristojnih mnenjedajalcev.
Pri računski oceni obremenitve s hrupom, ki je bila v PVO izdelana po predpisani računski metodi XPS 31-133, gozdni pas ob območju hotela MONS ni bil upoštevan kot protihrupna ovira. V skladu z uporabljenimi računskimi metodami in standardi namreč naravni vegetacijski pasovi ne predstavljajo standardnega tehničnega protihrupnega ukrepa. Akustični model zato pri izračunu širjenja zvoka upošteva topografijo terena, karakteristike voziščne konstrukcije (vgradnjo tišje zaporne plasti SMA 11 PmB), predpisane vozne hitrosti in namensko zgrajene protihrupne ograje, ne pa drevesne vegetacije. Območje hotela MONS glede na namensko rabo sodi v IV. stopnjo varstva pred hrupom. Rezultati akustičnega modela so pokazali, da na tem območju zakonsko predpisane mejne vrednosti kazalcev hrupa niso presežene, zato aktivni protihrupni ukrepi na tem odseku niso predvideni. Ker gozdni pas v akustičnem modelu ni bil upoštevan kot protihrupna ovira, njegova odstranitev ne vpliva na rezultate izračunane obremenitve s hrupom.
Glede navedb o izgubi protiemisijske zaščite upravni organ pojasnjuje, da je bila odstranitev gozda ustrezno ovrednotena tudi z vidika povečanega tveganja prašenja med gradnjo. Za zaščito območja hotela MONS je zato v PVO in izreku tega dovoljenja določena postavitev začasnega gradbiščnega protiprašnega zaslona (PPrZ_1 v dolžini 275 m in višini 2,5 m) (točka V./2.1 izreka) ter izvajanje monitoringa delcev PM10 na merilnem mestu Gr–Zr1 (Pot za Brdom 4) (točka VI./2 izreka). Po zaključku gradnje je na podlagi načrta krajinske arhitekture predvidena celovita sanacija in ponovno oblikovanje strukturiranega gozdnega roba z avtohtonimi vrstami (točka V./8.1 izreka), s čimer se bodo v okviru prostorskih možnosti ponovno vzpostavile vegetacijske strukture.

2.5 Predvideni ukrepi varstva pred hrupom

Projekt za zmanjševanje obremenjenosti okolja s hrupom predvideva kombinacijo ukrepov na viru hrupa ter aktivnih in po potrebi pasivnih ukrepov varstva pred hrupom. Potreba po posameznem protihrupnem ukrepu je bila določena na podlagi rezultatov modeliranja obremenitve s hrupom, ne pa zgolj glede na oddaljenost posameznega objekta od avtoceste oziroma obstoj ali odstranitev vegetacije. Na glavni trasi avtoceste in priključku Brdo je predvidena izvedba tišje, delno absorpcijske obrabne plasti SMA 11 PmB ter omejitev hitrosti na 100 km/h za osebna in 80 km/h za tovorna vozila (med gradnjo na 60 km/h) (točki V./1.2 in V./1.3 izreka). Neposredno ob trasi avtoceste pri hotelu MONS izvedba protihrupne ograje ni načrtovana, prav tako za objekt ni predvidena pasivna protihrupna zaščita, saj je območje glede na namensko rabo uvrščeno v IV. stopnjo varstva pred hrupom, rezultati akustičnega modela pa kažejo, da zakonsko predpisane mejne vrednosti hrupa na tem območju niso presežene. V času gradnje je neposredno ob hotelu MONS predvidena tudi postavitev začasnega protiprašnega zaslona (PPrZ_1 v dolžini 275 m in višini 2,5 m) (točka V./2.1 izreka), ki je primarno namenjen zadrževanju prašnih delcev PM10 z gradbišča in ne varstvu pred hrupom. Upravni organ na podlagi izvedene presoje in pridobljenih mnenj ni ugotovil potrebe po izvedbi dodatnih protihrupnih ukrepov na območju hotela MONS zaradi odstranitve obstoječega vegetacijskega pasu.

2.6 Lega hotela in navedba investitorja o predhodni seznanjenosti z avtocesto

Stranski udeleženec izrecno nasprotuje navedbam investitorja, da naj bi moral ob gradnji hotela leta 2004 zaradi njegove lege ob že obstoječi avtocesti računati na obremenitve oziroma nadaljnje posege na avtocesti.
Upravni organ ugotavlja, da navedena okoliščina ni odločilna za presojo sprejemljivosti nameravane gradnje. Dejstvo, da je bil hotel zgrajen ob že obstoječi in prometno obremenjeni avtocesti, investitorja ne razbremenjuje obveznosti, da pri načrtovanju in izvedbi obravnavane nameravane gradnje zagotovi izpolnjevanje zahtev veljavnih predpisov s področja varstva okolja. Za odločitev v predmetnem postopku je zato bistvena presoja pričakovanih obremenitev okolja zaradi nameravane gradnje ob upoštevanju obstoječih obremenitev, pričakovanih prometnih obremenitev in vseh projektiranih omilitvenih ukrepov ter vprašanje, ali bodo na tej podlagi izpolnjene zahteve veljavnih predpisov. Iz izvedene presoje vplivov na okolje in pridobljenih mnenj pristojnih mnenjedajalcev ne izhaja, da teh zahtev na območju hotela ne bi bilo mogoče zagotoviti.

2.7 Emisije prašnih delcev in vpliv na kakovost zraka

Stranski udeleženec opozarja, da bo odstranitev vegetacijskega pasu povečala izpostavljenost hotelskega kompleksa emisijam cestnega prometa in predvsem prašnim delcem v času gradnje.
Upravni organ ugotavlja, da je bilo vprašanje emisij v zrak v PVO posebej obravnavano tako za čas gradnje kot za čas obratovanja. Zaradi bližine hotelskega kompleksa in območja BS Brdo so bili za čas gradnje določeni tudi dodatni ukrepi za preprečevanje in zmanjševanje prašenja. Med drugim je predvidena izvedba začasnih protiprašnih zaslonov. V okviru celotne nameravane gradnje je predvidena postavitev približno 1.405 m zaslonov višine približno 2,5 m, in sicer na območjih, kjer bi bilo zaradi bližine objektov prašenje lahko izrazitejše; na območju BS Brdo – Hotel MONS je predviden zaslon v dolžini 275 m (točka V./2.1 izreka). Poleg tega mora izvajalec zagotavljati ukrepe za preprečevanje raznašanja materiala z gradbišča, čiščenje prometnih površin ter pranje koles in podvozij vozil pred vključevanjem na javne prometne površine (točka V./2.1 izreka). Pri izvajanju postopkov, ki bi lahko povzročali povečane emisije, so predvidene tehnike in organizacijski ukrepi za zmanjševanje emisij (točka V./2.1 izreka). Upravni organ zato ugotavlja, da vpliv odstranitve vegetacijskega pasu na izpostavljenost prašnim delcem ni bil obravnavan ločeno od drugih vplivov, temveč je bila sprejemljivost vplivov na kakovost zraka presojana glede na stanje med gradnjo in obratovanjem ter ob upoštevanju konkretnih omilitvenih ukrepov.
Poleg preventivnih ukrepov je predvideno tudi spremljanje dejanskega stanja kakovosti zraka. Monitoring delcev PM_{10} bo izveden v neposredni bližini objekta Pot za Brdom 4 (merilna točka Gr – Zr1), in sicer pred začetkom ter med izvajanjem gradbenih del (točka VI./2 izreka). V primeru z

meritvami ugotovljenega preseganja zakonsko predpisanih vrednosti pa bo potrebna izvedba dodatnih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje prašenja z območja gradbišča.

2.8 Pravica graditi in potekajoči razlastitveni postopki

Stranski udeleženec zatrjuje, da investitor nima ustrezne pravice posegati na njegove nepremičnine parc, št. 1540/7 in 1567/4, obe k. o. Brdo, ker razlastitveni postopki še niso pravnomočno zaključeni. Opozarja, da je bila odločitev v razlastitvenem postopku predmet sodnega varstva in da se zadeva ponovno obravnava. Na tej podlagi nasprotuje izdaji integralnega gradbenega dovoljenja za posege na nepremičninah, katerih lastnik k gradnji ni dal soglasja.
Upravni organ v zvezi z navedenim navaja, da je predmet tega gradbenega dovoljenja zemljišče parc. št. 1567/4 k. o. Brdo. Za to zemljišče je investitor kot dokazilo o pravici graditi predložil sklep o uvedbi razlastitvenega postopka št. 352-65/2021-9, ki ga je dne 12. 7. 2021 izdala Upravna enota Ljubljana. V I. točki sklepa je navedeno, da se na navedem zemljišču uvede razlastitveni postopek z vpisom zaznambe v zemljiški knjigi v korist upravičenke Republike Slovenije. Upravni organ je navedeno listino štel kot dokazilo o pravici graditi na podlagi 109. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-1O, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24, 25/25 – odl. US, 75/25 in 14/26 (ZUreP-3) v povezavi z 35. členom GZ. V zadnji alineji 3. točke drugega odstavka 35. člena GZ je namreč določeno, da lahko investitor v primeru, da nima vpisane lastninske ali druge stvarne pravice na nepremičninah, predloži drugo listino, ki v skladu z zakonom omogoča gradnjo. Po določilu sedme alineje šestega odstavka 109. člena ZUreP-3 se lahko za gradnjo na podlagi celovitega dovoljenja kot dokazilo o pravici graditi predloži tudi odločba ali sklep pristojnega upravnega organa o uvedbi postopka razlastitve ali postopka za pridobitev služnosti v javno korist. Na podlagi 11. odstavka istega člena se to določilo uporablja tudi pri izdaji gradbenega dovoljenja, za izdajo katerega je v skladu s predpisi, ki urejajo graditev, pristojno ministrstvo. Ker je po določilu točke 5.1. tretjega odstavka 7. člena GZ za izdajo tega gradbenega dovoljenja pristojno tukajšnje ministrstvo, je upravni organ štel, da je pravica graditi na zemljišču parc. št. 1567/4 k. o. Brdo izkazana s sklepom o uvedbi služnosti v javno korist št. 352-65/2021-9z dne 12. 7. 2021.
Glede zemljišča parc. št. 1540/7 k. o. Brdo pa upravni organ navaja, da je investitor z dopisom št. 8.2.4/2026-PPP-MTH-KosKoz-89 z dne 15. 4. 2026 navedel, da na tem zemljišču še ne izkazuje pravice graditi, zato je na podlagi določila 55. člena GZ zaprosil za izdajo delnega gradbenega dovoljenja. Upravni organ je zahtevo investitorja upošteval in izdal delno gradbeno dovoljenje, v katero zemljišče parc. št. 1540/7 k. o. Brdo ni zajeto in se s tem dovoljenjem gradnja na tem zemljišču ne dovoljuje. Enako velja za zemljišče parc. št. 1539/1 k. o. Brdo.

2.9 Sorazmernost posega na parcelo št. 1567/4 k. o. Brdo

Stranski udeleženec zatrjuje, da poseg na parcelo št. 1567/4 ni nujen za izvedbo razširitve avtoceste in da gre pri delu posega zgolj za zunanjo ureditev objekta, zaradi česar naj bi bil poseg v njegovo lastninsko pravico nesorazmeren.
Upravni organ ugotavlja, da so s projektom za pridobitev gradbenega dovoljenja na predmetnem zemljišču predvidene ureditve, ki so potrebne za nemoteno in varno obratovanje predvidene ceste (vkopna brežina, postavitev APO, komunalna infrastruktura). Vse načrtovane ureditve so bile predvidene že z lokacijskim načrtom, ki je urbanistična podlaga za izdajo gradbenega dovoljenja.

2.10 Alternativne prostorske in tehnične rešitve

Stranski udeleženec meni, da niso bile ustrezno proučene alternativne rešitve, s katerimi bi se bilo mogoče izogniti posegu na njegovo zemljišče in odstranitvi obstoječega vegetacijskega pasu. Navaja tudi, da si je prizadeval za sporazumno rešitev in prilagoditev projekta, s katero bi se vegetacijski pas v večji meri ohranil.

Upravni organ pojasnjuje, da predmet tega postopka ni ponovno prostorsko umeščanje avtoceste ali določanje novih variant trase namesto investitorja zgolj zato, ker bi drugačna rešitev v manjši meri posegala na zemljišče posameznega stranskega udeleženca. Nameravana gradnja temelji na veljavnem prostorskem aktu (Uredba o DLN), s katerim so bila določena programska izhodišča ter območje razširitve obstoječe štiripasovnice v šestpasovnico vzdolž obstoječega avtocestnega telesa. Zato nove prostorske variante trase niso bile preučevane, kar je pojasnjeno tudi v PVO (poglavji 3. in 10.3). So pa bile v fazi izdelave PGD podrobno preučene in optimizirane konkretne tehnične in projektne rešitve (med drugim glede niveletnega poteka, svetlih višin pod nadvozi ter odvodnje in zadrževanja padavinskih voda), katerih vplivi na okolje so bili celovito presojani v tem postopku. Pri presoji projektne rešitve je upravni organ upošteval tudi vplive na območje hotela MONS, zlasti zaradi odstranitve gozdnega vegetacijskega pasu, obremenitev s hrupom in kakovosti zraka. Za zmanjšanje teh vplivov so v projektni dokumentaciji in PVO predvideni ustrezni omilitveni ukrepi, ki so vključeni v izrek tega dovoljenja. Ob njihovem upoštevanju je poseg z vidika vplivov na okolje sprejemljiv, kar potrjujejo tudi mnenja pristojnih mnenjedajalcev.
Zgolj dejstvo, da stranski udeleženec predlaga drugačno tehnično rešitev, ki bi pomenila manjši poseg na njegovo zemljišče oziroma večjo ohranitev vegetacijskega pasu, samo po sebi ne dokazuje, da je izbrana projektna rešitev nedopustna ali okoljsko nesprejemljiva. Za tak sklep bi bilo treba izkazati, da načrtovani poseg ob izvedbi predpisanih omilitvenih ukrepov ne izpolnjuje predpisanih okoljskih zahtev, česar pa upravni organ na podlagi PVO in strokovnih mnenj pristojnih organov ni ugotovil.

2.11 Vpliv na kakovost bivanja, tržno vrednost in poslovanje hotela

Stranski udeleženec zatrjuje, da bo zaradi povečane izpostavljenosti hrupu in prašnim delcem ter odstranitve obstoječega gozda zmanjšana kakovost bivanja hotelskih gostov, posledično pa tudi kakovost hotelske ponudbe, tržna vrednost nepremičnine in gospodarska vrednost dejavnosti.
Upravni organ pojasnjuje, da se vplivi, ki so lahko relevantni za uporabo hotelskega objekta, v okviru presoje vplivov na okolje obravnavajo prek posameznih dejavnikov okolja, zlasti obremenjevanja s hrupom, kakovosti zunanjega zraka in drugih relevantnih vplivov. Iz izvedene presoje izhaja, da bodo posamezni vplivi v času gradnje povečani, vendar so za njihovo preprečevanje oziroma zmanjševanje določeni omilitveni ukrepi. Upravni organ pri tem razlikuje med vplivom, ki ga lahko uporabnik objekta zaznava kot poslabšanje kakovosti okolja, in vplivom, ki glede na predpisana merila pomeni čezmerno oziroma okoljsko nesprejemljivo obremenitev. Iz PVO in pridobljenih mnenj ne izhaja, da bi bila zaradi nameravane gradnje na območju hotela pričakovana takšna obremenitev s hrupom ali onesnaževali zraka, zaradi katere bi bilo treba nameravano gradnjo oceniti kot okoljsko nesprejemljivo. Morebitna zmanjšana tržna vrednost nepremičnine, izguba prihodkov oziroma druga premoženjska škoda pa niso okoljski kazalci, na podlagi katerih se v postopku presoje vplivov na okolje ugotavlja sprejemljivost nameravane gradnje. Morebitne odškodninske oziroma druge premoženjskopravne zahtevke je treba uveljavljati v postopkih, ki so za to določeni z zakonom.

2.12 Predlog za postavitev izvedencev

Stranski udeleženec predlaga postavitev izvedencev gradbene, urbanistične in finančne stroke, med drugim zaradi ugotavljanja posledic nameravane gradnje za njegove nepremičnine in poslovanje.
Upravni organ predlogu ni sledil. V postopku so bili vplivi nameravane gradnje na okolje obravnavani v PVO in njegovih strokovnih podlagah, dokumentacijo pa so z vidika svojih pristojnosti preverili pristojni mnenjedajalci. Upravni organ na podlagi dokumentacije v spisu ni ugotovil takšnih nerazjasnjenih strokovnih vprašanj glede vplivov nameravane gradnje na okolje, zaradi katerih dejanskega stanja ne bi bilo mogoče ugotoviti brez dodatnega dokazovanja z izvedencem. Dokazovanje z izvedencem finančne stroke zaradi ugotavljanja morebitnega zmanjšanja tržne vrednosti nepremičnine oziroma poslovne škode pa za odločitev o izpolnjevanju pogojev za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja ni potrebno, saj navedena vprašanja niso predmet tega postopka. Enako velja za dokaz z izvedencem, kolikor se nanaša na nujnost oziroma sorazmernost

razlastitve posameznega zemljišča, saj se ta vprašanja presojajo v razlastitvenem postopku. Zgolj dejstvo, da stranski udeleženec posamezne strokovne zaključke PVO ali projektne rešitve ocenjuje drugače, zato samo po sebi ne narekuje izvedbe dodatnega dokaza z izvedencem.

2.13 Predlog za prekinitev postopka

Stranski udeleženec predlaga, da se postopek izdaje integralnega gradbenega dovoljenja prekine do pravnomočnega zaključka razlastitvenega postopka oziroma do razjasnitve vprašanj, povezanih z zatrjevano kršitvijo pravice do zasebne lastnine in sodno prakso Evropskega sodišča za človekove pravice.
Upravni organ predlogu za prekinitev postopka ni sledil. Za prekinitev postopka bi moralo biti vprašanje, o katerem se odloča v drugem postopku, takšno predhodno vprašanje, brez rešitve katerega upravni organ ne bi mogel odločiti o zahtevi za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja. Če je pravica graditi izkazana z dokazilom, ki ga gradbeni zakon oziroma drug veljavni predpis izrecno priznava kot ustrezno dokazilo za namen izdaje gradbenega dovoljenja, pravnomočni zaključek postopka razlastitve ni predhodno vprašanje, brez katerega v postopku izdaje gradbenega dovoljenja ne bi bilo mogoče odločiti. Prav tako samo sklicevanje na postopek pred sodiščem oziroma na možnost presoje posameznega pravnega vprašanja z vidika Evropske konvencije o človekovih pravicah ne povzroči avtomatičnega suspenzivnega učinka na predmetni upravni postopek. Upravni organ mora zato o zahtevi odločiti na podlagi veljavne pravne ureditve ter dejanskega in pravnega stanja, ugotovljenega v predmetnem postopku.

2.14 Sklepno

Upravni organ na podlagi vsega navedenega ugotavlja, da je vsebinsko obravnaval vse navedbe stranskega udeleženca MONS, ki jih ta izpostavlja v svojih pripombah in njihovih dopolnitvah ter so relevantne za odločitev v predmetnem integralnem postopku. Pri tem je upošteval ugotovitve PVO, projektne dokumentacije in mnenja pristojnih mnenjedajalcev.
Obremenjenost okolja s hrupom je bila ocenjena z uporabo predpisane metodologije. Po ugotovitvah pristojnega ministrstva sprememba predpisa s področja hrupa ne vpliva na vsebinsko pravilnost izvedene presoje na način, zaradi katerega bi bilo treba strokovne podlage ponovno izdelati. Na podlagi rezultatov modeliranja so bili določeni ukrepi za čas gradnje, ukrepi na viru hrupa ter aktivni protihrupni ukrepi. Vplivi na kakovost zraka, zlasti v času gradnje, so bili v PVO prav tako obravnavani, za njihovo zmanjšanje pa so določeni konkretni omilitveni ukrepi. Po zaključku gradnje so predvidene tudi krajinske ureditve in sanacija prizadetega gozdnega roba.
Glede pravice graditi upravni organ ugotavlja, da je za odločitev v predmetnem postopku odločilno, ali investitor razpolaga z dokazilom, ki ga veljavna zakonodaja priznava kot dokazilo o pravici graditi. Če je ta pogoj izpolnjen, pravnomočni zaključek razlastitvenega postopka ni pogoj za odločitev o zahtevi za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja.
Upravni organ prav tako ni ugotovil razlogov za prekinitev predmetnega postopka niti ni utemeljena zahteva po izvedbi dodatnih dokazov z izvedenci. Dejstva, relevantna za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja, je namreč mogoče ugotoviti na podlagi dokumentacije in drugih dokazov v spisu. Vprašanja morebitnega zmanjšanja vrednosti nepremičnin, poslovne škode ter nujnosti in sorazmernosti razlastitve pa niso predmet presoje v tem postopku.
Ob upoštevanju rezultatov PVO, projektiranih rešitev, omilitvenih ukrepov, pogojev, določenih v izreku tega dovoljenja, ter pridobljenih mnenj pristojnih mnenjedajalcev upravni organ ugotavlja, da pripombe stranskega udeleženca MONS ne izkazujejo takšnih pomanjkljivosti projektne dokumentacije oziroma tako pomembnih škodljivih vplivov nameravane gradnje na okolje, zaradi katerih pogoji za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja ne bi bili izpolnjeni. Upravni organ zato pripombam stranskega udeleženca MONS ni sledil.

3 Opredelitev upravnega organa do pripomb lastnice zemljišča parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje

Lastnica zemljišča parc. št. 1642/1 k. o. Dravlje je v postopku izdaje integralnega gradbenega dovoljenja podala pripombe, ki se nanašajo predvsem na strokovnost, popolnost in medsebojno usklajenost projektne dokumentacije, ustreznost projektiranega sistema odvodnjavanja avtoceste, uporabljene hidrološke in hidravlične izračune ter povratne dobe, dimenzioniranje zadrževalnih objektov Z-4 in Z-5, odvajanje zalednih voda, vpliv nameravane gradnje na njeno nepremičnino parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje, poplavno varnost ter varstvo podzemnih in pitnih voda, problematiko vodotoka Dergomaš in zamočvirjenost zemljišča parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje. Stranka je podala tudi postopkovne ugovore ter zahtevala postavitev izvedenca za področje voda. Svoje navedbe je utemeljevala tudi s Strokovno presojo odvodnjavanja z dne 8. 7. 2024 (v nadaljevanju strokovna presoja) in Strokovnim odgovorom na stališče investitorja z dne 16. 10. 2024, ki ju je izdelal Inštitut za vodarstvo, d.o.o., oziroma dr. Primož Banovec (v nadaljevanju strokovni odgovor). Zahteva vzpostavitev prejšnjega stanja vodotoka, aglomelioracijo zemljišča, vzpostavitev prejšnjega stanja, zagotovitev ustreznega dostopa do zemljišča in plačilo odškodnine.

3.1 Glede izdelovalcev dokumentacije, ki jo je predložil investitor

Upravni organ je tako strokovno presojo kot strokovni odgovor obravnaval kot del dokaznega gradiva in ju presojal skupaj s PGD, PVO, Hidrološko hidravlično študijo AC Koseze Kozarje, št. 13-1331/HHA, januar 2018, dopolnjena aprila 2018, oktobra 2019, februarja 2020 ter oktobra 2020, PNZ d.o.o., recenzirana s strani Inštituta za hidravlične raziskave (v nadaljevanju HH študija) in pridobljenimi mnenji pristojnih mnenjedajalcev, zlasti DRSV. Upravni organ pri tem navaja, da je dokumentacija PGD izdelana s strani strokovno usposobljenega projektanta PNZ d.o.o. (več referenc s področja projektiranja) ter partnerskih projektantskih družb, ELEA iC d.o.o., PROJEKT d.d. Nova Gorica, LINEAL d.o.o., GEOINŽENIRING d.o.o., PROJEKTIVNI ATELJE - NG d.o.o. ter EPI SPEKTRUM d.o.o. Vsi sodelujoči strokovnjaki so bili v času izdelave dokumentacije pooblaščeni inženirji, ki so v celoti izpolnjevali vse predpisane pogoje, določene v Zakonu o arhitekturni in inženirski dejavnosti (Uradni list RS, št. 61/17, 133/22 – odl. US in 85/24, v nadaljevanju ZAID).
Skladno z zakonodajo je bila izdelava dokumentacije zaupana izključno strokovnjakom z ustreznimi pooblastili. Vsak odgovorni strokovnjak, ki je sodeloval pri izdelavi načrtov, je pooblaščeni inženir z ustrezno strokovno izobrazbo, opravljenim strokovnim izpitom in potrebnimi delovnimi izkušnjami. Vsi sodelujoči inženirji so aktivno vpisani v Imenik pooblaščenih inženirjev pri Inženirski zbornici Slovenije (IZS), imajo urejeno poklicno zavarovanje odgovornosti ter delujejo v skladu s kodeksom poklicne etike, sodelujoče projektantske družbe pa prav tako izpolnjujejo vse zakonske pogoje za opravljanje dejavnosti projektiranja.
Vodenje izdelave celotne projektne dokumentacije je kot odgovorni vodja projekta oziroma vodja projektiranja prevzel pooblaščeni inženir Andrej Jan, univ. dipl. inž. grad. (identifikacijska št. IZS G-2130), ob sodelovanju namestnika Roka Cundra, univ. dipl. inž. grad. (IZS G-3555). Vodja projekta je vodil in koordiniral celoten proces, zagotavljal medsebojno usklajenost vseh načrtov in elaboratov ter s svojo uradno izjavo in žigom jamčil, da dokumentacija ustreza vsem bistvenim zahtevam zanesljivosti objekta in veljavnim predpisom.
Pri pripravi tega kompleksnega projekta so sodelovali pooblaščeni inženirji različnih strok, ki so kot odgovorni projektanti posameznih načrtov prevzeli polno strokovno odgovornost za svoja področja. Na področju gradbenih načrtov in konstrukcij so sodelovali pooblaščeni inženirji navedeni v uvodnih straneh vodilne mape in v posameznih načrtih. Vsi strokovnjaki so svoje načrte in elaborate potrdili z osebnim žigom odgovornega projektanta ter podpisom, s čimer potrjuje popolno pravno in strokovno nespornost pripravljene dokumentacije.
Glede na vse zgoraj navedeno in predloženo projektno dokumentacijo upravni organ zaupa v strokovnost, usposobljenost ter zakonitost delovanja sodelujočih strokovnjakov in projektantskih družb. Vsi sodelujoči projektanti ter izdelovalci posameznih načrtov in elaboratov so namreč neposredno izkazali izpolnjevanje vseh predpisanih pogojev po GZ in ZAID, kar so potrdili z aktivnimi vpisi v Imenik pooblaščenih inženirjev pri IZS v času izdelave projekta, urejenim poklicnim zavarovanjem odgovornosti ter uradno predloženimi izjavami, podpisi in žigi. Celotna dokumentacija je pripravljena v skladu z najvišjimi tehničnimi in strokovnimi standardi ter pod koordinacijo

pooblaščenega vodje projektiranja, ki je s svojo funkcijo in izjavo jamči za medsebojno usklajenost ter zanesljivost vseh sestavnih delov projekta. V nadaljevanju je proučil tudi argumente lastnice zemljišča parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje in glede teh ugotavlja spodaj navedeno.

3.2 Celovitost in strokovnost projektne dokumentacije

Stranka zatrjuje, da je projektna dokumentacija nestrokovna, pomanjkljiva in medsebojno neusklajena ter da naj bi temeljila na zavajajočih oziroma neresničnih podatkih, zaradi česar po njenem mnenju niso izpolnjene zahteve Gradbenega zakona.
Upravni organ navedenim očitkom ni sledil. V postopku je bila projektna dokumentacija večkrat dopolnjena in usklajevana, njeno ustreznost z vidika upravljanja z vodami pa je preverila DRSV kot pristojni državni mnenjedajalec. Iz mnenja DRSV izhaja, je nameravana gradnja po predloženi dokumentaciji sprejemljiva z vidika varstva voda, vodnega režima in poplavne varnosti, ob upoštevanju v mnenju določenih pogojev. Le ti so za investitorja zavezujoči. Pogoje, ki izhajajo iz mnenja in se nanašajo na izvedbo projekta, je upravni organ vključil v kot dodatne pogoje v izrek tega dovoljenja. Upravni organ pri tem ugotavlja, da strokovni pomisleki stranke sami po sebi še ne dokazujejo, da projektna dokumentacija ne omogoča presoje vplivov nameravane gradnje oziroma da zaradi njih ni mogoče zanesljivo ugotoviti dejanskega stanja. Za tak zaključek bi moralo iz dokaznega postopka izhajati, da zaradi zatrjevanih pomanjkljivosti ni mogoče preveriti bistvenih vplivov nameravane gradnje oziroma da predlagane projektne rešitve ne zagotavljajo izpolnjevanja predpisanih zahtev. Upravni organ na podlagi celotne dokumentacije in mnenja DRSV takšnih pomanjkljivosti ni ugotovil.

3.3 Metodologija hidravličnih izračunov

Stranka se ne strinja z uporabljeno metodologijo hidravličnih izračunov in se sklicuje na dokaz, ki ga je predložila, strokovno presojo in strokovni odgovor. Med drugim zatrjuje, da je bil uporabljen neustrezen 0-dimenzijski pristop in da niso bili ustrezno upoštevani spodnji robni pogoji.
Upravni organ je navedeni ugovor glede uporabe poenostavljenega oziroma 0-dimenzijskega (0D) pristopa brez upoštevanja robnih pogojev preveril in ugotovil, da iz tehnične dokumentacije - HH študije in pojasnil investitorja izhaja jasna diferenciacija metodologije glede na hidravlične razmere v prostoru, in sicer je bil na standardnih odsekih odvodnje, kjer ni vpliva spodnje vode (kjer gre za prosti odtok brez možnosti zajezbe iz recipienta), za določitev zapolnjenosti profila uporabljen standardni hidravlični preračun pri normalni globini vodnega toka (ki ga stranka v ugovoru označuje kot 0-dimenzijski izračun). Za ključne in poplavno izpostavljene odseke odvodnje, pri katerih je prisoten vpliv spodnje vode (zajezba v recipientu Glinščica), pa projektiranje ne temelji na poenostavljenem preračunu, temveč je bil uporabljen 1-dimenzijski dinamični hidravlični model (programsko orodje EPA SWMM 5.2), ki omogoča časovno odvisno modeliranje pretokov in gladin z vgrajenimi spremenljivimi spodnjimi robnimi pogoji ter protipovratnimi loputami. Za same vodotoke (Glinščica in Gradaščica) pa je bil izveden kombinirani 1D/2D hidravlični model (HEC-RAS 5.03) z upoštevanjem zajeznih kót zadrževalnika Brdnikova oziroma Bokalškega jezu.
Predložena HH študija je predstavlja strokovno podlago za pripravo dokumentacije, na katero je pristojni organ DRSV podal pozitivno mnenje. Zato upravni organ zgolj na podlagi navedbe, da je bil v posameznem delu strokovne podlage uporabljen poenostavljen oziroma 0-dimenzijski pristop, ne more zaključiti, da je izvedena hidravlična presoja neustrezna. Odločilno je, ali uporabljeni izračuni in druge strokovne podlage kot celota omogočajo preveritev projektiranega sistema ter ali iz njih izhaja, da bodo predvidene ureditve ob upoštevanju projektiranih in dodatnih ukrepov zagotavljale zahtevano raven varstva.

3.4 Povratne dobe in vpliv podnebnih sprememb

Stranka nadalje nasprotuje dimenzioniranju sistema odvodnje na padavine s 5-letno povratno dobo ter meni, da bi bilo treba zaradi pomena avtoceste in pričakovanih posledic podnebnih sprememb sistem preveriti na bistveno daljše povratne dobe.
Upravni organ ugotavlja, da je treba pri tem razlikovati med dimenzioniranjem sistema za odvod padavinskih voda z vozišča in presojo poplavne varnosti zaradi zunanjih oziroma visokih voda. Sistem odvodnjavanja padavinskih voda z avtoceste je projektiran ob upoštevanju 5-letne povratne dobe, pri čemer je v strokovnih podlagah upoštevan tudi vpliv podnebnih sprememb s povečanjem projektnih padavin za 14 %. Takšen pristop je bil utemeljen s tehničnimi pravili za projektiranje cestne odvodnje ter dejstvom, da gre za razširitev obstoječe avtocestne infrastrukture. Presoja poplavne varnosti zaradi zunanjih voda pa je obravnavana ločeno in vključuje tudi visokovodne dogodke s 100-letno povratno dobo (Q_{100}). Zato navedbi stranke, da je bila celotna hidrološko-hidravlična varnost območja preverjena zgolj za 5-letno povratno dobo, ni mogoče slediti. Gre za različna vprašanja, za katera so bili uporabljeni različni projektni oziroma hidrološki kriteriji.
Upravni organ na podlagi dokumentacije in mnenja DRSV ugotavlja, da ni izkazano, da bi izbrana povratna doba za dimenzioniranje cestne odvodnje povzročila nesprejemljivo povečanje poplavne ogroženosti zemljišča stranke ali širšega območja.

3.5 Zadrževalna bazena Z-4 in Z-5 ter elementi sistema odvodnje

Stranka zatrjuje, da dimenzioniranje zadrževalnih bazenov Z-4 in Z-5 ni ustrezno ter da v dokumentaciji manjkajo izračuni posameznih elementov, med drugim bypassov in dušilk.
Upravni organ ugovor stranke glede neustreznega dimenzioniranja zadrževalnih bazenov Z-4 in Z-5 ter manjkajočih izračunov spremljajočih elementov (dušilk, bypassov) zavrača kot neutemeljen. Iz predložene dokumentacije (PGD, PVO, HH študija) izhaja, da sta obstoječa zemeljska bazena Z-4 (volumen 1.170 m^3) in Z-5 (volumen 1.450 m^3) (točka II./7 izreka) že v osnovi dimenzionirana za razširjeno šestpasovnico. Z vgradnjo novih lovilcev olj, skladno s standardom SIST EN 858-1, z normiranim iztokom Q = 80 l/s potreben zadrževalni volumen za bazen Z-5 znaša 858 m^3 kar pomeni, da razpoložljivi volumen 1.450 m^3 zadošča. Enako ob enakem iztoku v celoti zadošča tudi volumen bazena Z-4 (1.170 m^3), pri katerem sta za dodatno poplavno varnost predvidena še dvig nasipa na koto 301,10 m n.v. ter protipovratna membrana na iztoku. Vsi spremljajoči elementi odvodnje (dušilke, prelivni mimovodi/bypassi) so hidravlično preverjeni, dimenzionirani in prostorsko umeščeni znotraj ureditvenega območja, ključni parametri pa so navedeni tudi v PVO (tabeli 2 in 3). Podrobni izvedbeni detajli predfabriciranih sklopov se v skladu s pravili stroke obdelajo v fazi Projekta za izvedbo (PZI).
DRSV je rešitve odvodnjavanja preverila v okviru izdaje svojega mnenja in z vidika upravljanja z vodami ni ugotovila pomanjkljivosti, zaradi katerih bi bilo treba predlagano ureditev oceniti kot nesprejemljivo. Z vidika emisij v vode, pa je bilo na projektne rešitve pridobljeno tudi pozitivno mnenje takrat pristojnega organa ARSO.

3.6 Vpliv na parcelo št. 1642/1, k. o. Dravlje in poplavna varnost

Stranka posebej izpostavlja vpliv nameravane gradnje na svojo nepremičnino parc. št. 1642/1 in zatrjuje, da bo zemljišče zaradi neustreznega odvodnjavanja dodatno obremenjeno oziroma trajno degradirano.
Upravni organ je navedeni ugovor presojal tudi na podlagi HH študije iz katere ne izhaja, da bi nameravana gradnja povzročila poslabšanje poplavne varnosti parcele stranke. Nasprotno, iz predložene dokumentacije izhaja, da je na območju parcele št. 1642/1 k. o. Dravlje poplavna varnost zagotovljena s specifičnimi ukrepi na povodju Glinščice. Na Glinščici je že zgrajen in deluje suhi zadrževalnik Brdnikova s prostornino 451.600 m^3. Poleg tega je približno 180 m gorvodno od avtocestnega mostu čez Glinščico predvidena ureditev struge in ukinitev poddimenzioniranega cevnega prepusta premera 1.300 mm, ki je doslej povzročal zajezbo in prelivanje vode čez avtocesto. S tem ukrepom se bodo poplavne razmere na parceli št. 1642/1 k. o. Dravlje izboljšale, saj je predviden prehod iz razreda srednje v razred majhne poplavne nevarnosti. Dodatno je na iztoku iz

jarka ob parceli št. 1643/1 k. o. Dravlje predvidena vgradnja protipovratne membrane, ki bo preprečevala povratni tok visokih voda Glinščice proti parceli št. 1642/1 k. o. Dravlje. Pomembno je tudi, da je DRSV v okviru presoje zahtevala zagotavljanje takšnih rešitev, da se zaradi nameravane gradnje obstoječi vodni režim in poplavna varnost ne poslabšata. Upravni organ zato na podlagi izvedenega dokaznega postopka ne more slediti navedbi, da bo parcela št. 1642/1 k. o. Dravlje zaradi nameravane gradnje dodatno poplavno ogrožena oziroma degradirana zaradi neustreznega odvodnjavanja avtoceste.

3.7 Vodotok oziroma jarek Dergomaš in zaledne vode

Stranka posebej opozarja na problematiko zalednih voda ter na vodotok oziroma jarek Dergomaš, za katerega zatrjuje, da v projektni dokumentaciji ni ustrezno upoštevan oziroma da je zaradi avtoceste prekinjen. Zahteva tudi vzpostavitev prejšnjega stanja vodotoka Dergomaš.
Upravni organ v zvezi z navedenim pripombami ugotavlja, da potok Dergomaš ni razviden iz uradne spletne strani Atlas voda, je pa s tem imenom lahko mišljen jarek na parceli 1643/1 k. o. Dravlje. Iz projektne dokumentacije in pojasnil investitorja izhaja, da obstoj navedenega jarka oziroma sistema odvajanja zalednih voda ni spregledan ter da je odvajanje zalednih voda v projektnih rešitvah obravnavano. Zaledne vode se bodo odvodnjavale po obstoječem principu v AC jarek na zahodni strani AC. Za odvod tega jarka (Dergomaš) bo v nasip, na mestu obstoječega prepusta, vgrajen nov prepust DN 500 mm s protipovratno membrano, ki bo vodo iz parcele 1643/1 k. o. Dravlje odvajal v AC jarek, preprečeval pa bo morebitni povratni tok iz AC jarka proti zahodu. Nadalje iz pojasnil investitorja izhaja, da obstoječi prepust ni več funkcionalen zaradi nevzdrževanega jarka na parceli 1643/1 k. o. Dravlje. Upravni organ tako ugotavlja, da projekt predvideva odvajanje zalednih voda po sistemu jarkov oziroma drugih predvidenih odvodnih ureditev, pri čemer mora biti zagotovljeno, da se vodni režim na zemljiščih zunaj območja posega ne poslabša. Glede zahteve po vzpostavitvi prejšnjega stanja potoka, pa upravni organ navaja, da je pri presoji vplivov nameravane gradnje treba izhajati iz dejanskega obstoječega stanja okolja ter na podlagi ugotovljenih vplivov presoditi, ali so za preprečitev oziroma zmanjšanje morebitnih pomembnih škodljivih vplivov potrebni dodatni ukrepi. Ker iz dokumentacije predmetnega postopka potreba po teh ukrepih ni izkazana, upravni organ njune izvedbe v okviru tega postopka ni določil.
.

3.8 Višinski referenčni sistem

Stranka opozarja, da iz dokumentacije ni mogoče jasno ugotoviti uporabljenega višinskega referenčnega sistema, zaradi česar naj ne bi bilo mogoče neodvisno preveriti posameznih geodetskih in hidravličnih podatkov.
Upravni organ ugotavlja, da iz pojasnil investitorja izhaja, da je bil v dokumentaciji uporabljen višinski referenčni sistem SVS2000 oziroma višinski datum Trst, njegova uporaba pa je razvidna iz geodetskih podlag.

3.9 Varstvo podzemne in pitne vode

Stranka opozarja tudi na lego posega na vodovarstvenem območju in na potrebo po zagotavljanju ustreznega varstva podzemne vode, ki predstavlja vir pitne vode.
Upravni organ ugotavlja, da je bilo navedeno vprašanje v postopku posebej obravnavano. Za nameravano gradnjo je bila izdelana in revidirana Analiza tveganja (točka (5)/9.4 obrazložitve), v kateri so bili preverjeni vplivi nameravane gradnje tako v času gradnje kot v času obratovanja. Projekt predvideva kontrolirano zbiranje in odvajanje onesnaženih padavinskih voda z vozišča ter njihovo ustrezno čiščenje pred izpustom (točka II./7 izreka, točka V./4.1 in V./4.2 izreka in točka V./5.2 izreka). S projektom je predvideno, da se obstoječi zadrževalni objekti nadgradijo z lovilci olj, predvideni sistem pa omogoča tudi ukrepanje ob morebitnem izrednem dogodku oziroma razlitju nevarnih snovi (točka V./4.2 in točka V./5.2 izreka).

DRSV je dokumentacijo preverila tudi z vidika varstva podzemnih voda in vodovarstvenega območja ter ob upoštevanju predvidenih ukrepov ni ugotovila nesprejemljivega vpliva nameravane gradnje na vodne vire. Upravni organ zato ugotavlja, da je bilo vprašanje varstva podzemne in pitne vode v postopku ustrezno obravnavano ter da pripombe stranke ne izkazujejo, da bi predvideni sistem odvodnje predstavljal nesprejemljivo tveganje za vodno telo podzemne vode.

3.10 Očitek glede manjkajočih oziroma neobdelanih elementov projektne dokumentacije

Stranka je opozorila tudi na posamezne domnevno manjkajoče elemente dokumentacije, med drugim vzdolžne profile posameznih kanalov, odvodnjo nadvoza in servisnih poti ter druge tehnične elemente.
Upravni organ ugotavlja, da je bila dokumentacija med postopkom dopolnjevana in da je treba njeno popolnost presojati kot celoto, skupaj s tehničnimi poročili, grafičnimi prilogami, hidrološko-hidravličnimi podlagami in drugimi načrti. Za odločitev v predmetnem postopku je bistveno, ali dokumentacija vsebuje podatke in rešitve v obsegu, ki omogoča presojo izpolnjevanja zakonskih pogojev za izdajo dovoljenja. Glede na dokumentacijo in pridobljeno pozitivno mnenje DRSV in ARSO upravni organ ni ugotovil, da bi zaradi zatrjevanih pomanjkljivosti ostalo katero od bistvenih vprašanj odvodnjavanja, vodnega režima ali varstva voda nerazjasnjeno.

3.11 Strokovna presoja Inštituta za vodarstvo in zahteva za postavitev izvedenca
Upravni organ je posebno pozornost namenil strokovni presoji in strokovnemu odgovoru Inštituta za vodarstvo, na katera stranka opira svoje ugovore, ter njenemu predlogu, da se zaradi različnih strokovnih stališč v postopku postavi izvedenec za področje voda. Navedena dokumenta stranke je presojal v povezavi s pojasnili investitorja, projektno dokumentacijo, hidrološko-hidravličnimi podlagami in mnenjem DRSV.

Upravni organ uvodoma pojasnjuje, da dejstvo, da strokovnjak, ki ga je angažirala stranka, posamezne projektne rešitve ocenjuje drugače kot projektanti investitorja, samo po sebi še ne pomeni, da mora upravni organ postaviti izvedenca. Po 189. členu ZUP se dokaz z izvedencem opravi, kadar je za ugotovitev ali presojo kakšnega dejstva potrebno strokovno znanje, s katerim uradna oseba ne razpolaga.
V predmetnem postopku je bila strokovna presoja vplivov na vode opravljena v okviru projektnih in okoljskih strokovnih podlag. Konkretni ugovori stranke so bili predmet dodatnih pojasnil investitorja, dokumentacijo pa je z vidika svojih pristojnosti presojal tudi DRSV kot pristojni državni mnenjedajalec. Upravni organ je v postopku opravil tudi presojo vplivov nameravane gradnje na okolje, vključno z vplivi na vode, pri čemer je upošteval predložene strokovne podlage, pojasnila investitorja in mnenje DRSV. Na podlagi celovite presoje dokumentacije in izvedenega dokaznega postopka upravni organ ni ugotovil takšnih nerazjasnjenih strokovnih vprašanj oziroma nasprotij, zaradi katerih odločilnih dejstev ne bi bilo mogoče ugotoviti brez postavitve izvedenca. Upravni organ zato ugotavlja, da izvedba dodatnega dokaza z izvedencem ni potrebna.

3.12 Zahteva po sanaciji zemljišča parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje, izvedbi agromelioracije ter odškodninska odgovornost

Glede zahteve stranke, da mora biti njeno zemljišče sanirano oziroma da nameravana gradnja nanj tudi v prihodnje ne sme škodljivo vplivati, upravni organ pojasnjuje, je treba pri odločanju v predmetnem postopku razlikovati med vplivi obstoječe avtoceste oziroma zatrjevanimi posledicami preteklih posegov in vplivi nameravane gradnje, ki je predmet tega integralnega gradbenega dovoljenja. Iz projektne dokumentacije in PVO ne izhaja, da bi nameravana razširitev avtoceste povzročila zatrjevano zamočvirjenost zemljišča parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje. Obstoječe hidrološko stanje je bilo pri načrtovanju nameravane gradnje upoštevano kot izhodiščno stanje, v okviru projekta pa so predvidene tudi ureditve, namenjene zagotavljanju ustreznega odvajanja voda in izboljšanju poplavne varnosti (točke II./6, II./7 in II./8 izreka). Vprašanje vplivov nameravane gradnje na vodni

režim je bilo predmet strokovne presoje in preveritve DRSV kot pristojnega mnenjedajalca s področja upravljanja z vodami, vsebine pa so podrobneje obravnavane v točkah (5)/9.4 (varstvo podzemne in pitne vode), (5)/9.6 (površinske vode) in (5)/9.7 (poplavna in erozijska varnost) obrazložitve tega dovoljenja. Iz pridobljenega mnenja DRSV ne izhaja, da bi nameravana gradnja povzročila poslabšanje vodnega režima oziroma poplavne varnosti obravnavanega območja. V okviru načrtovanih ureditev je med drugim predvidena odstranitev poddimenzioniranega prepusta na Glinščici, ustrezna ureditev vodotoka ter izvedba sistema kontroliranega zbiranja, zadrževanja in odvajanja padavinskih voda. Predvideni so tudi zadrževalni objekti in lovilci olj, s katerimi se zagotavljata tako hidravlično obvladovanje padavinskih voda kot njihovo ustrezno čiščenje pred izpustom. V času gradnje je treba zagotoviti nemoten odtok visokih voda, gradbišče ustrezno zavarovati pred poplavami, posege v struge pa izvesti na način, ki ne poslabšuje vodnega režima (točka V./7.1 izreka). Upravni organ zato ugotavlja, da iz predložene dokumentacije in mnenja DRSV ne izhaja, da bi nameravana gradnja poslabšala poplavne razmere na zemljišču stranke in posledično povzročila dodatno zamočvirjanje oziroma degradacijo zemljišča stranke.
Nadalje upravni organ pojasnjuje, da zaradi te gradnje ne smejo biti prizadete pravice in pravne koristi tretjih oseb, škodo, ki bi nastala zaradi kršitev pravic in pravnih koristi teh oseb pa trpi investitor (točka XII. izreka). Glede zahteve po izvedbi agromelioracije, upravni organ navaja, da predlagani ukrep ni povezan z načrtovano gradnjo niti ni izkazan kot potreben za preprečevanje ali omilitev njenih vplivov. Zato zahtevi stranke ni ugodeno. Upravni organ prav tako pojasnjuje, da morebitna odškodninska odgovornost zaradi zatrjevanih preteklih posegov oziroma zmanjšanja vrednosti nepremičnine ni predmet tega postopka. Takšni zahtevki se uveljavljajo v ustreznih sodnih postopkih, kadar je podlaga za tako odgovornost izkazana po pravilih odškodninskega prava.

3.13 Dostop do zemljišča parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje

Glede pripombe, ki se nanaša na dostop do parc. št. 1642/1, k. o. Dravlje, upravni organ navaja, da je v točki IX. izreka tega dovoljenja izrecno določeno, da mora investitor med izvajanjem gradnje zagotoviti ustrezen potek motornega in peš prometa po obstoječem omrežju cest in poti ter ohraniti oziroma zagotoviti dostope do sosednjih zemljišč in objektov, ki so potrebni za njihovo običajno uporabo. Če zaradi izvajanja gradnje obstoječega dostopa začasno ni mogoče uporabljati, mora investitor pred njegovo omejitvijo zagotoviti ustrezen nadomestni dostop, kadar je ta potreben za zagotovitev neprekinjene dostopnosti zemljišča oziroma objekta.

3.14 Postopkovni ugovori stranke

Stranka je opozorila tudi na domnevno neenako obravnavo v postopku, na kratke roke za podajo odgovorov ter na to, da ji sprva ni bil omogočen vpogled v celotno dokumentacijo.
Upravni organ ugotavlja, da je bila stranki v postopku omogočena udeležba in podajanje pripomb ter da je svoje pravice tudi dejansko uveljavljala, kar izkazujejo njene številne pisne vloge, predloženi strokovni mnenji in vsebinsko obsežne pripombe na projektno dokumentacijo ter odgovore investitorja. Izvedena je bila tudi ustna obravnava, na katero sta bila vabljena tako investitor in stranka. Obravnave sta se udeležila. Za presojo morebitne kršitve pravice do izjave je bistveno, ali je bilo stranki pred izdajo odločbe omogočeno, da se seznani z dejstvi in dokazi, pomembnimi za odločitev, ter da se o njih izjavi. Iz poteka postopka izhaja, da je bila stranki ta možnost zagotovljena.

3.15 Sklepno

Upravni organ na podlagi vsega navedenega navaja, da so bila vprašanja, ki jih v svojih pripombah izpostavlja stranka in ki so relevantna za odločitev v predmetnem postopku, vsebinsko obravnavana. Upravni organ pri tem svoje presoje ni oprl zgolj na odgovore investitorja, temveč je upošteval PVO, projektno dokumentacijo, hidrološko-hidravlične in druge strokovne podlage, ter strokovno presojo in strokovni odgovor, ki ju je predložila stranka. Pri tem ni mogel spregledati pozitivnega mnenja DRSV kot pristojnega državnega mnenjedajalca za področje upravljanja z vodami.

Iz izvedenega dokaznega postopka ne izhaja, da bi projektirani sistem odvodnjavanja povzročil poslabšanje vodnega režima ali poplavne varnosti na nepremičnini stranke, da zadrževalni objekti in drugi elementi sistema odvodnje ne bi bili ustrezno dimenzionirani in da bi nameravana gradnja povzročila nesprejemljive vplive na okolje. Prav tako ni mogoče slediti navedbam stranke, da zaradi zatrjevanih pomanjkljivosti projektne dokumentacije vplivov nameravane gradnje na vode ni možno zanesljivo presoditi. Strokovna presoja in strokovni odgovor, ki ju je predložila stranka, po presoji upravnega organa ne vzpostavljata nerazrešenega strokovnega nasprotja glede odločilnih dejstev, zaradi česar bi bilo treba postaviti še izvedenca za vode. Navedena dokumenta sicer skušata vzbuditi dvom v strokovnost pripravljene dokumentacije, vendar pa je po presoji upravnega organa investitor izkazal, da so projektne rešitve strokovne, kar so s svojimi mnenji potrdili tudi pristojni mnenjedajalci, predvsem DRSV. Ukrepi, ki jih predlaga stranka, se nanašajo predvsem na ureditev njene parcele zaradi obstoječega stanja in odpravo vzrokov za tako stanje. Vendar pa, kot je razvidno iz zgoraj navedenih pojasnil, se obstoječe stanje na zemljišču stranke zaradi predvidene gradnje ne bo poslabšalo oz. se bo izboljšalo. Ob upoštevanju projektiranih rešitev, pogojev, določenih v izreku tega dovoljenja in pozitivnega mnenja DRSV upravni organ tako ugotavlja, da stranka ne izkazuje pomanjkljivosti projektne dokumentacije oziroma škodljivih vplivov nameravane gradnje na vode, vodni režim, poplavno varnost ali njeno nepremičnino, zaradi katerih pogoji za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja ne bi bili izpolnjeni.

4 Opredelitev upravnega organa do pripomb lastnice nepremičnine Cesta na Bokalce 28

Stranka je v postopku izdaje integralnega gradbenega dovoljenja podala pripombe, ki se nanašajo predvsem na ustreznost predvidene protihrupne zaščite na območju Ceste na Bokalce, učinkovitost predvidene protihrupne ograje glede na višinsko razliko med avtocesto in bližnjimi stanovanjskimi objekti, odsotnost protihrupne zaščite na mostu na Cesti na Bokalce, obstoječo in pričakovano obremenitev s hrupom, ustreznost pasivne protihrupne zaščite, vplive nameravane gradnje na bivalne razmere in vrednost nepremičnin ter vplive hrupa, emisij v zrak in vibracij. Stranka opozarja tudi na dolgotrajno izpostavljenost prebivalcev vplivom obstoječe avtoceste in na po njenem mnenju neustrezen odnos investitorja do predlogov okoliških prebivalcev. Predlagala je dodatne tehnične rešitve, med drugim izvedbo dodatne zaščite na območju mostu oziroma drugačno ureditev prostora pod njim, ter izpostavila vprašanje odkupa oziroma odškodnine zaradi poslabšanja bivalnih razmer in zmanjšanja vrednosti nepremičnine. Predložila je tudi dokumentacijo iz leta 2000, iz katere izhajajo takratne zahteve okoliških prebivalcev za izvedbo dodatne protihrupne zaščite.

4.1 Obstoječa in pričakovana obremenjenost s hrupom ter predvideni ukrepi varstva pred hrupom

Upravni organ uvodoma pojasnjuje, da je bila v okviru presoje za čas gradnje in čas obratovanja obravnavana celotna obremenitev okolja s hrupom ob upoštevanju obstoječih virov hrupa ter pričakovanih obremenitev zaradi nameravane gradnje. Na tej podlagi so bili določeni ukrepi za zmanjševanje obremenjenosti s hrupom v obeh obdobjih. Ker gre za območje, ki je že v obstoječem stanju pomembno obremenjeno s cestnim prometom, so za čas gradnje predvideni začasni omilitveni ukrepi, vključno s postavitvijo začasnih protihrupnih ograj in časovnimi omejitvami izvajanja hrupnejših del (točka V./1.2 izreka), za čas obratovanja pa ukrepi za zmanjševanje emisij hrupa pri viru (točka V./1.3 izreka), nove oziroma rekonstruirane protihrupne ograje (točki II./10 in V./1.3 izreka) ter na posameznih objektih tudi pasivna protihrupna zaščita (točka V./1.1 izreka). Podrobneje so ugotovitve glede obremenitve okolja s hrupom ter predvideni začasni in trajni ukrepi obrazloženi v točki (5)/9.1 obrazložitve tega dovoljenja.
Upravni organ je posebej presojal vplive v času gradnje, ki bo po projektnih izhodiščih trajala približno 23 mesecev. V tem času bo promet po avtocesti praviloma potekal po zoženih prometnih pasovih, hitrost pa bo omejena na 60 km/h (točka V./1.2 izreka). Določeni so tudi dodatni organizacijski in tehnični ukrepi, med drugim uporaba tehnično brezhibne gradbene mehanizacije (točka V./2.1 izreka), časovna omejitev izvajanja posebej hrupnih del na dnevno obdobje ter obveščanje okoliških prebivalcev o poteku intenzivnejših del (točka V./1.2 izreka). Za stanovanjsko stavbo na naslovu

Cesta na Bokalce 28, ki je od meje gradbišča oddaljena približno 4 m, je predvideno spremljanje obremenjenosti s hrupom na merilnem mestu Gr–Hr1, in sicer enkrat pred začetkom del in dvakrat med gradnjo. V primeru ugotovljenih prekoračitev mejnih vrednosti je treba izvesti dodatne začasne protihrupne ukrepe (točka VI./1.1 izreka). Izvajanje del z impulzno karakteristiko hrupa, kot so rušitve, pilotiranje in uporaba udarnih kladiv, je dodatno časovno omejeno na obdobje med 8. in 16. uro (točka V./1.2 izreka).

Stranka nasprotuje predvideni protihrupni zaščiti in posebej opozarja na 2,5 m visoko protihrupno ograjo. Navaja, da zaradi konfiguracije terena takšna ograja ne bo učinkovita, saj naj bi njena stanovanjska stavba stala približno 2 m nad nivojem postavitve ograje, od avtoceste pa naj bi bila oddaljena le približno 5 do 10 m.
Upravni organ uvodoma pojasnjuje, da je objekt na naslovu Cesta na Bokalce 28 od roba vozišča (voznih pasov) razširjene avtoceste oddaljen 33 m (od osi avtoceste 54,8 m), medtem ko odmik objekta od meje gradbenega posega znaša 4 m.
Ugovor glede učinkovitosti predvidene protihrupne ograje je upravni organ presojal na podlagi rezultatov strokovne ocene obremenitve okolja s hrupom in projektiranih ukrepov varstva pred hrupom. Pri tem pojasnjuje, da višina in potek posamezne protihrupne ograje nista določena zgolj na podlagi horizontalne oddaljenosti stavbe od avtoceste, temveč na podlagi računskega akustičnega modela, ki upošteva značilnosti vira hrupa, prometne obremenitve, konfiguracijo terena, višinske kote prometnice in varovanih objektov, obstoječo pozidavo ter druge dejavnike, ki vplivajo na širjenje hrupa. Modeliranje je bilo izvedeno s tridimenzionalnim modelom terena in pozidave, zato so bile pri ocenjevanju obremenitve upoštevane tudi višinske razlike med avtocesto in okoliškimi objekti. Obremenitev s hrupom je bila ocenjena za plansko obdobje 2040. Na podlagi rezultatov modeliranja je bila določena kombinacija ukrepov za zmanjševanje emisije hrupa na viru, aktivnih protihrupnih ukrepov in, kjer z aktivnimi ukrepi ni mogoče zagotoviti ustreznega varstva vseh varovanih prostorov, pasivne protihrupne zaščite. Za zmanjševanje emisije hrupa neposredno na viru je na glavni trasi avtoceste predvidena vgradnja tišje, delno absorpcijske obrabne plasti vozišča SMA 11 PmB, pri obratovanju pa je upoštevana tudi omejitev hitrosti na 100 km/h za osebna in 80 km/h za tovorna vozila (točka V./1.3 izreka). Poleg tega so predvidene protihrupne ograje (točki II./10 in V./1.3 izreka). Iz strokovnih podlag izhaja, da bo zaradi kombinacije predvidenih ukrepov obremenitev s hrupom pri objektu Cesta na Bokalce 28 glede na obstoječe stanje zmanjšana za do 3 dB(A). Dalje iz modelnih izračunov za plansko obdobje 2040 izhaja, da bo pred fasado stavbe Cesta na Bokalce 28 kljub izvedbi predvidenih aktivnih protihrupnih ukrepov (protihrupnih ograj, tišje obrabne plasti vozišča SMA 11 PmB in omejitve hitrosti) raven hrupa presegala mejne vrednosti. Zato je bila stavba vključena med 25 stanovanjskih stavb, za katere je bila v okviru PGD-dokumentacije preverjena potreba po izvedbi pasivne protihrupne zaščite. Na podlagi terenskega popisa in strokovne preveritve v Elaboratu pasivne protihrupne zaščite je bilo ugotovljeno, da dodatna pasivna protihrupna zaščita oziroma zamenjava stavbnega pohištva ni potrebna, saj se ugotovljena čezmerna obremenitev nanaša na prvo nadstropje, v katerem ni varovanih prostorov, namenjenih bivanju, kot so bivalne sobe, spalnice ali kuhinje. Pasivna protihrupna zaščita je namreč namenjena zagotavljanju ustreznih ravni hrupa v varovanih prostorih stavb. V drugih etažah objekta po izvedbi predvidenih aktivnih ukrepov čezmerna obremenitev s hrupom ni bila ugotovljena, zato dodatni pasivni protihrupni ukrepi za ta objekt niso predvideni. Upravni organ zato ugotavlja, da je bila potreba po pasivni protihrupni zaščiti stavbe Cesta na Bokalce 28 strokovno preverjena in da na podlagi ugotovitev Elaborata pasivne protihrupne zaščite dodatni ukrepi niso potrebni.
Upravni organ na podlagi navedenega ugotavlja, da so bile pri določitvi protihrupnih ukrepov upoštevane tudi konfiguracija terena in višinske razlike, ki jih izpostavlja stranka. Čeprav bodo pred fasado stavbe po izvedbi aktivnih ukrepov presežene mejne vrednosti hrupa, iz strokovnih podlag izhaja, da se čezmerna obremenitev nanaša na etažo, v kateri ni varovanih bivalnih prostorov, zato dodatna pasivna protihrupna zaščita ni potrebna.

Stranka posebej opozarja tudi na odsotnost protihrupne zaščite na mostu na Cesti na Bokalce. Navaja, da gre za območje v neposredni bližini stanovanjskih stavb in Doma starejših občanov Bokalce ter za prostor, ki ga uporabljajo številni pešci, šolarji in oskrbovanci doma.
Upravni organ ugotavlja, da na navedenem mostu dodatna protihrupna ograja v projektni dokumentaciji ni predvidena. Iz predložene dokumentacije, zlasti PVO in Elaborata ocene obremenitve okolja s hrupom, ne izhaja, da bi bila za zagotavljanje predpisanega varstva pred hrupom na območju Ceste na Bokalce potrebna dodatna protihrupna ograja na mostu. Upravni organ zato zahtevi stranke, da je treba na mostu že zaradi njegove bližine stanovanjskim stavbam in Domu starejših občanov Bokalce obvezno izvesti dodatno protihrupno zaščito, ni sledil.

Stranka nasprotuje tudi ugotovitvam glede potrebe po pasivni protihrupni zaščiti ter izpostavlja starost oken in tresenje okenskih stekel zaradi prometnih obremenitev.
Upravni organ v zvezi s tem pojasnjuje, da je bila potreba po pasivni protihrupni zaščiti stavbe Cesta na Bokalce 28 preverjena v okviru Elaborata pasivne protihrupne zaščite. Pri tem je bilo ugotovljeno, da se čezmerna obremenitev nanaša na prvo nadstropje, ki ne vsebuje varovanih bivalnih prostorov, zato dodatna pasivna protihrupna zaščita oziroma zamenjava stavbnega pohištva ni bila predvidena. Starost obstoječih oken sama po sebi ne predstavlja podlage za določitev dodatnih ukrepov pasivne protihrupne zaščite.
Upravni organ še pojasnjuje, da se potreba po posameznem ukrepu določa na podlagi rezultatov modeliranja celotne obremenitve varovanih prostorov in učinkovitosti kombinacije vseh predvidenih ukrepov. Dokumentacija iz leta 2000, ki jo je predložila stranka, izkazuje, da je bilo območje že v preteklosti obremenjeno s cestnim hrupom, vendar sama po sebi ne izkazuje, da projektirani ukrepi pri sedanji nameravani gradnji niso ustrezni. Za predmetni postopek so odločilne pričakovane obremenitve po izvedbi sedaj obravnavanega posega, ugotovljene na podlagi aktualnih strokovnih podlag.

Upravni organ na podlagi vsega navedenega ugotavlja, da so bile pri presoji vplivov na okolje in določitvi ukrepov varstva pred hrupom upoštevane značilnosti obravnavanega območja, obstoječa obremenjenost s hrupom in izpostavljenost posameznih objektov. Pri presoji je upošteval tudi mnenje MOPE, pridobljeno v postopku izdaje integralnega gradbenega dovoljenja.

4.2 Vibracije in zatrjevano tresenje objekta

Stranka kot dokaz obstoječih obremenitev navaja tudi tresenje okenskih stekel in izraža pomisleke glede vplivov nameravane gradnje na objekt.
Upravni organ v zvezi z navedenim pojasnjuje, da so bili vplivi vibracij v PVO obravnavani ločeno za čas gradnje in čas obratovanja. Za čas obratovanja je bil vpliv vibracij ocenjen kot nebistven. Med gradnjo pa so zaradi uporabe težke gradbene mehanizacije možne povečane vibracije v neposredni bližini gradbišča, zato je za najbolj izpostavljene objekte predvideno spremljanje vibracij. Med objekti, za katere je predvideno spremljanje vplivov vibracij, je v strokovnih podlagah navedena tudi stavba na naslovu Cesta na Bokalce 28 (točka VI./6 izreka). Poleg tega so za omejevanje vplivov vibracij med gradnjo določeni dodatni ukrepi, in sicer časovna omejitev izvajanja del z večjimi vibracijami na dnevno obdobje med 8. in 16. uro (točka V./1.2 izreka) ter zahteva po uporabi brezhibne gradbene mehanizacije in optimiziranih režimih delovanja delovnih procesov (točka V./2.1 izreka). Spremljanje vibracij omogoča ugotavljanje dejanskih obremenitev med izvajanjem del in pravočasno ukrepanje, če bi se pokazalo, da so vplivi večji od predvidenih.

4.3 Vplivi na kakovost zraka

Stranka izraža tudi bojazen, da bo širitev avtoceste povzročila povečanje emisij izpušnih plinov in s tem dodatno poslabšanje kakovosti bivanja.
Upravni organ ugotavlja, da so bili vplivi na kakovost zraka obravnavani v okviru PVO tako za čas gradnje kot za čas obratovanja. Iz strokovnih podlag, na katerih temelji PVO, izhaja, da zaradi

obratovanja nameravane gradnje na obravnavanem območju ne bo prišlo do čezmerne obremenitve zunanjega zraka z NO_2 in PM_{10}, pri čemer je za zmanjšanje resuspenzija delcev določeno redno in ustrezno vzdrževanje voznih površin (točka V./2.2 izreka). V času obratovanja vse izpostavljene stanovanjske stavbe, vključno s stavbo Cesta na Bokalce 28, ležijo izven območja povišane skupne onesnaženosti zraka, predvidene protihrupne ograje pa dodatno zmanjšujejo širjenje onesnaževal, zato je vpliv obratovanja na kakovost zraka opredeljen kot nebistven.
Za čas gradnje, ko je zaradi zemeljskih del, transporta in gradbene mehanizacije pričakovano povečano prašenje, PVO ugotavlja, da sodi stanovanjska stavba Cesta na Bokalce 28 med najbolj izpostavljene objekte v vplivnem območju gradbišča. Za preprečevanje in zmanjševanje emisij delcev PM_{10} so določeni posebni omilitveni ukrepi (točka V./2.1 izreka), ki poleg splošnih organizacijskih ukrepov (redno vlaženje gradbišča in transportnih poti, prekrivanje sipkih tovorov, čiščenje podvozij vozil pred izvozom na javne ceste ter omejitev hitrosti vožnje po gradbišču na 10 km obsegajo še postavitev začasne protiprašne zaslombe (PPrZ_3) ter obvezno omejitev ali zaustavitev prašnih del v dneh, ko ARSO v kurilni sezoni razglasi čezmerno onesnaženost zraka z delci PM_{10}. Podrobneje so vsebine obravnavane v sklopu točke (5)/9.2 obrazložitve tega dovoljenja.
Upravni organ na podlagi izvedene presoje ni ugotovil, da bi vplivi nameravane gradnje na kakovost zraka predstavljali razlog za ugotovitev okoljske nesprejemljivosti posega.

4.4 Predlogi drugačnih tehničnih rešitev

Stranka je predlagala tudi drugačne tehnične rešitve na območju mostu na Cesti na Bokalce, med drugim izvedbo tunela oziroma drugačne ureditve za odvajanje meteornih voda ter zasip oziroma drugačno ureditev prostora pod mostom, s čimer naj bi bilo mogoče izboljšati protihrupno zaščito in hkrati pridobiti dodatne površine za potrebe DSO Bokalce.
Glede teh predlogov, upravni organ navaja, da je pri odločanju vezan na zahtevek investitorja, pri čemer mora biti ta zahtevek skladen s prostorskim aktom, za tehnično ustreznost predloženega projekta zagotavlja odgovorni projektant. Upravni organ ugotavlja, da je podlaga za izdajo gradbenega dovoljenja DLN in da so projektne rešitve skladne z njegovimi določili.

4.5 Odškodnina, odkup in zmanjšanje vrednosti nepremičnine

Stranka opozarja, da je stanovanjska hiša na tem območju obstajala že pred izgradnjo avtoceste ter da stanovalcem kljub dolgotrajni izpostavljenosti vplivom avtoceste ni bila ponujena ustrezna odškodnina oziroma odkup nepremičnine.
Upravni organ glede navedbe stranke v delu, v katerem opozarja na dolgotrajno obremenjenost njenega bivalnega okolja, navaja, da je predmet tega postopka presoja izpolnjevanja zakonskih pogojev za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja za konkretno nameravano gradnjo. V okviru tega postopka mora organ ugotoviti predvsem, ali so vplivi nameravane gradnje na okolje sprejemljivi in ali so za preprečevanje oziroma zmanjševanje pomembnih škodljivih vplivov določeni ustrezni ukrepi.
Iz izvedene presoje ne izhaja, da vplivov na nepremičnine na območju Ceste na Bokalce 28 ne bi bilo mogoče obvladovati z ukrepi navedenimi v izreku tega dovoljenja. Zato v predmetnem postopku ni bila ugotovljena okoliščina, iz katere bi izhajalo, da bi bil odkup nepremičnine potreben kot ukrep za zagotavljanje okoljske sprejemljivosti nameravane gradnje.
Upravni organ še pojasnjuje, da odškodnina zaradi morebitno zmanjšanje tržne vrednosti nepremičnine oziroma drugi premoženjskopravni ali odškodninski zahtevki niso stvar izdaje tega dovoljenja, in se uveljavljajo v postopkih, ki so za to določeni z zakonom.

4.6 Navedbe glede dosedanjega ravnanja investitorja in poteka postopka

Stranka opozarja tudi na večletno neuspešno komunikacijo z investitorjem, neodgovorjene pobude ter po njenem mnenju neustrezen odnos investitorja do predlogov okoliških prebivalcev. Meni tudi,

da investitor na ustnih obravnavah zgolj vztraja pri svojih rešitvah in predlogov strank vsebinsko ne obravnava.
Upravni organ pojasnjuje, da morebitna pretekla komunikacija med stranko in investitorjem sama po sebi ni predmet odločanja o zahtevi za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja. Glede obravnavanega postopka pa navaja, da je vse pripombe in pomisleke stranke posredoval investitorju. Ta je na pripombe odgovoril, upravni organ pa je z vsemi stališči investitorja stranko pisno seznanil.

4.7 Preverjanje učinkovitosti ukrepov po izvedbi nameravane gradnje

Upravni organ navaja, da je po izvedbi nameravane gradnje treba v skladu s pogoji dovoljenja in veljavnimi predpisi izvajati predpisani obratovalni monitoring hrupa. Namen monitoringa je preveriti dejanske obremenitve okolja po začetku obratovanja ter s tem tudi učinkovitost izvedenih protihrupnih ukrepov. Če bi rezultati predpisanega monitoringa pokazali, da dejanske obremenitve kljub izvedenim ukrepom ne ustrezajo zahtevam predpisov, je treba zagotoviti ustrezne dodatne ukrepe v skladu z veljavno zakonodajo. Navedeno je pomembno tudi glede pomisleka stranke o dejanski učinkovitosti 2,5 m visoke protihrupne ograje. Njena ustreznost je bila v postopku ocenjena na podlagi akustičnega modela, po izvedbi pa bo mogoče učinkovitost sistema ukrepov preveriti tudi na podlagi dejanskega stanja.

4.8 Glede predloga o poravnavi

Glede predloga stranke, da se sklene pravična poravnava, upravni organ navaja, da je predlog stranke vključno z dodatnimi pripombami dne 25. 4. 2026 posredoval investitorju. Investitor je v dopisu št. 8.2.4/2024-PK-TZ-227 z dne 18. 6. 2024 navedel, da so bili vsi odgovori na zahteve in vprašanja že podani v predhodni korespondenci, predvsem v dopisu z dne 26. 3. 2024, in pri njih v celoti vztraja.

4.9 Sklepno

Upravni organ na podlagi vsega navedenega ugotavlja, da so bila vsa za odločitev relevantna vprašanja, ki jih je izpostavila stranska udeleženka, vsebinsko obravnavana na podlagi PVO, strokovnih podlag, projektne dokumentacije ter mnenj in pojasnil pristojnih mnenjedajalcev. Pri presoji so bile upoštevane obstoječe obremenitve okolja in pričakovani vplivi nameravane gradnje, za njihovo preprečevanje oziroma zmanjševanje pa so določeni ustrezni ukrepi za čas gradnje in obratovanja. Upravni organ zato pripombam stranske udeleženke ni sledil.

5 Opredelitev upravnega organa do pripomb lastnice zemljišča parc. št. 1636/13, k. o. Dravlje

Stranka je navedla, da na tem zemljišču obdeluje vrtiček in da jo hrup z avtoceste že v obstoječem stanju moti. Zato nameravani gradnji nasprotuje, če na obravnavanem območju ne bo postavljena protihrupna ograja.
Upravni organ glede te pripombe ugotavlja, da je bila obremenitev s hrupom na širšem območju nameravane gradnje strokovno modelirana ter da so bili na podlagi rezultatov modeliranja določeni ukrepi varstva pred hrupom, ki vključujejo ukrepe na viru hrupa, protihrupne ograje in pasivno protihrupno zaščito stavb (točka II./10, točka V./1.1, točka V./1.2 in točka V./1.3 izreka). Predmetna parcela 1636/13 k. o. Dravlje je od avtoceste oddaljena približno 60 m in se nahaja na območju IV. stopnje varstva pred hrupom. Ocenjena raven hrupa na parceli znaša približno 64 dB(A), kar je 6 dB(A) pod mejno vrednostjo kazalca hrupa, določeno z Uredbo o hrupu. Na parceli in v njeni neposredni bližini ni stavb z varovanimi prostori. Poleg tega je v bližini parcele predvidena dodatna absorpcijska protihrupna ograja OAPO-2a, višine 4 m in dolžine 523 m. Glede na navedeno upravni organ ugotavlja, da dodatna individualna protihrupna ograja na zahtevani lokaciji ni potrebna, saj strokovne podlage ne izkazujejo čezmerne obremenitve s hrupom.

6 Opredelitev do pripomb, ki se nanašajo na dodaten odkup zemljišč stranskih udeležencev

Glede pripomb ali je za predmetni poseg potreben dodaten odkup zemljišč stranskih udeležencev, upravni organ navaja, da iz projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja ne izhaja, da bi bili zaradi izvedbe nameravane gradnje predvideni posegi na druga zemljišča, kot so navedena v zahtevku investitorja. Če bi med nadaljnjo izvedbo projekta prišlo do spremembe projektnih rešitev, zaradi katerih bi bilo treba poseči tudi na dodatna zemljišča, bi moral investitor pred izvedbo takšnega posega pridobiti ustrezno pravico graditi in izpolniti druge pogoje, ki jih za takšno spremembo določa veljavna zakonodaja.

(7) Glede na zgoraj navedeno je bilo na podlagi predložene dokumentacije in listin o v skladu z določili GZ in ob upoštevanju določil Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13) odločeno, kot je navedeno v izreku tega dovoljenja.

(8) V skladu z določbami Gradbenega zakona (GZ-1) mora investitor pred začetkom izvajanja gradnje imenovati nadzornika (74. člen GZ-1) in pred začetkom gradnje zagotoviti zakoličenje objekta v skladu s pogoji, določenimi v tem dovoljenju in projektni dokumentaciji za izvedbo gradnje (75. člen GZ-1), če gre za novogradnjo zahtevnega ali manj zahtevnega objekta (razen prizidave).

(9) V skladu s 5. členom GZ-1 je treba za novogradnjo in rekonstrukcijo imeti pravnomočno gradbeno dovoljenje in začetek gradnje prijaviti v skladu s 76. členom GZ-1.

(10) Prijava začetka gradnje se vloži na predpisanem obrazcu, določenem s Pravilnikom o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov (Uradni list RS, št. 30/23). K prijavi začetka gradnje mora investitor priložiti projektno dokumentacijo za izvedbo gradnje (PZI) in ostale priloge, kot jih določa 76. člen GZ-1.

(11) V skladu s prvim odstavkom 59. člena GZ-1 gradbeno dovoljenje preneha veljati, če investitor ne začne z gradnjo v petih letih od njegove pravnomočnosti. V skladu z novelo GZ-1B (Uradni list RS, št. 75/25) se izvedba zgolj pripravljalnih del na gradbišču (kot so ograditev in priprava gradbišča, odstranitev vegetacije, izkopi ali nasipi, ki niso konstrukcijski del objekta) ne šteje za dejanski začetek gradnje, s katerim bi se ohranila veljavnost gradbenega dovoljenja po preteku petih let.

(12) V skladu z 80. členom GZ-1 mora investitor po dokončanju gradnje pri pristojnem upravnem organu za gradbene zadeve vložiti zahtevo za izdajo uporabnega dovoljenja. Zahteva se vloži na predpisanem obrazcu v skladu s Pravilnikom o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov (Uradni list RS, št. 30/23).

(13) Posebni stroški v postopku niso nastali in niso bili zaznamovani, zato je upravni organ skladno s petim odstavkom 213. člena ZUP, ki mu nalaga, da v izreku odločbe odloči tudi o tem, ali so nastali stroški postopka, o stroških postopka odločil, kot izhaja iz XV. točke izreka te odločbe.

(14) Ta odločba je izdana v elektronski obliki. Stranka, ki je prejela kopijo odločbe, lahko zahteva od organa, da ji pošlje izvirnik odločbe na sporočen elektronski naslov ali da ji pošlje kopijo odločbe s potrdilom o skladnosti z izvirnikom. Zahteva se vloži neposredno pri organu, ali se pošlje po pošti ali po elektronski poti. Zahteva za pošiljanje izvirnika ali za izdajo kopije s potrdilom o skladnosti ne vpliva ne tek roka.

(15) Ta odločba je upravne takse prosta na podlagi 24. člena Zakona o upravnih taksah (Uradni list RS, št. 106/10 – uradno prečiščeno besedilo, 14/15 – ZUUJFO, 84/15 – ZZelP-J, 32/16, 30/18 – ZKZaš, 189/20 – ZFRO in 44/25 – ZDOsk-1B).

POUK O PRAVNEM SREDSTVU: Zoper to odločbo ni pritožbe, pač pa je dovoljen upravni spor z vložitvijo tožbe na Upravno sodišče Republike Slovenije v roku 30 dni od vročitve odločbe. Tožba se vloži neposredno pri pristojnem sodišču ali pošlje po pošti.

Sandi Rutar
vodja Sektorja za dovoljenja

Postopek vodile:

Pavli Koc, univ.dipl.inž.arh.
sekretarka

DOKUMENT JE ELEKTRONSKO PODPISAN!
Podpisnik: Pavla Koc
Izdajatelj certifikata: SI-PASS-CA
Številka certifikata: 69F849E10000000057588
Potek veljavnosti: 02. 02. 2031
Čas podpisa: 17. 11. 2026 10:24
Št. dokumenta: 35105-2/2021-2550-176

Helena Čebašek Dežman, univ.dipl.prav.
sekretarka

DOKUMENT JE ELEKTRONSKO PODPISAN!
Podpisnik: Helena Čebašek Dežman
Izdajatelj certifikata: SI-PASS-CA
Številka certifikata: 13E2FF6A0000000057585
Potek veljavnosti: 23. 12. 2030
Čas podpisa: 17. 11. 2026 10:12
Št. dokumenta: 35105-2/2021-2550-176

Špela Bergant, univ.dipl.inž.geol.
podsekretarka

DOKUMENT JE ELEKTRONSKO PODPISAN!
Podpisnik: Špela Bergant
Izdajatelj certifikata: SI-PASS-CA
Številka certifikata: 444200A700000000575A0
Potek veljavnosti: 08. 10. 2031
Čas podpisa: 17. 11. 2026 11:44
Št. dokumenta: 35105-2/2021-2550-176