



Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

T: 01 478 70 00

F: 01 478 74 25

E: gp.mnvp@gov.si

www.mnvp.gov.si

Številka: 35105-37/2020-2550-262

Datum: 3. 7. 2023

Dato: 37\_20 gd južna 3.raz os -1. in 2. etapa hc od ac do priklj maline 2

Ministrstvo za naravne vire 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, v nadaljevanju GZ-1) v integralnem postopku izdaje gradbenega dovoljenja za objekt z vplivi na okolje, gradnjo južnega dela 3. razvojne osi, 1. in 2. etape hitre ceste med AC Ljubljana – Obrežje in priključkom Maline s priključki na gospodarsko javno infrastrukturo in zunanjo ureditvijo, 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

## GRADBENO DOVOLJENJE

I. Investitorju DARS, Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d., Ulica XIV. divizije št. 4, Celje se v integralnem postopku izda gradbeno dovoljenje za gradnjo južnega dela 3. razvojne osi, 1. in 2. etape hitre ceste med AC Ljubljana – Obrežje in priključkom Maline s priključki na gospodarsko javno infrastrukturo in zunanjo ureditvijo na zemljiščih parcelnih števil:

2041/10, 2041/11, 2041/12, 2044/5, 2048/1, 2050/1, 2050/3, 2050/4, 2050/5, 2051/10, 2051/11, 2051/12, 2051/14, 2051/3, 2063/5, 2079/11, 2079/7, 2085/11, 2085/12, 2085/5, 2051/7, 2051/8, 2052/6, 2052/7, 2063/6, 2063/8, 2084/12, 2084/8, 2084/9, 2065/2, 2065/4, 2069/2, 2077/11, 2053/2, 2077/16, 2077/19, 2077/20, 2077/23, 2078/11, 2078/5, 2078/6, 2078/7, 2079/5, 2079/6, 2079/8, 2080/12, 2080/6, 2080/7, 2080/8, 2080/9, 2081/6, 2081/7, 2081/8, 2083/6, 2083/7, 2083/8, 2084/6, 2085/10, 2085/3, 2085/6, 2085/7, 2085/8, 2085/9, 2052/10, 2052/5, 2078/8, 2087/1, 2087/4, 2087/5, 2087/7, 2087/6, 2087/8, 2087/9, 2088/3, 2088/4, 2088/5, 2089/10, 2089/18, 2089/19, 2089/20, 2089/21, 2089/22, 2089/23, 2089/24, 2089/25, 2089/27, 2089/28, 2089/29, 2089/8, 2090/8, 2090/9, 2092/48, 2104/1, 2104/2, 2105/3, 2105/4, 2107/2, 2113/3, 2113/4, 2113/5, 2116/1, 2119/3, 2469/13, 2469/14, 2469/15, 2469/16, 2469/17, 2469/18, 2469/21, 2469/22, 2492/2, 2493/10, 2493/11, 2493/12, 2493/13, 2493/14, 2493/17, 2493/8, 2493/9, 2518/5, 2541/3, 2541/4, 2541/5, 2541/6, 2541/10, 2541/9, 2545/1, 2547/1, 2548/4, 2549/1, 2549/2, 2549/3, 2549/4, 2550/10, 2550/6, 2550/11, 2550/9, 2551/4, 2551/5, 2552/3, 2240/3, 2220/3, 2219/11, 2121/5, 2468/29, 2077/8, vse k.o. Ždinja vas (1457)

856/23, 908/10, 905/30, 924/12, 928/29, 928/39, 928/42, 928/43, 928/45, 920/38, 920/39, 906/16, 906/41, 906/42, 906/85, 1289/21, 906/86, 907/23, 908/21, 908/49, 914/11, 927/18, 927/26, 927/30, 927/32, 927/11, 927/14, 927/17, 1129/6, 905/11, 905/21, 905/24, 905/25, 905/27, 906/20, 906/22, 906/24, 906/27, 906/28, 906/58, 906/59, 906/60, 906/61, 906/65, 906/66, 906/70, 906/72, 906/73, 906/75, 906/76, 906/79, 908/38, 908/17, 906/81, 906/83, 907/20, 908/41, 908/42, 908/45, 908/46, 924/10, 924/11, 924/15, 924/17, 924/7, 927/22, 927/23, 927/25, 927/27, 928/30, 928/31, 928/33, 928/36, 928/37, 928/7, 935/4, 935/5, 936/2, 936/5, 936/8, 908/26, 908/28, 908/29, 946/46, 920/42, 917/4, 920/43, 1111/2, 1111/4, 1112/1, 1112/2, 1114/1, 1116/1, 1116/10, 1116/4, 1116/6, 1116/7, 1116/8, 1116/9, 1117/10, 1117/20, 1117/8, 1117/9, 1129/3, 914/10, 919/9, 934/2, 934/3, 1113/10, 1113/11, 1118/16, 1121/13, 1121/15, 1122/13, 1127/4, 1128/5, 1129/8, 970/29, 970/31, 970/32, 970/46, 970/49, 970/39, 863/9, 1116/11, 1116/12, 1116/13, 1117/11, 1117/12, 1125/5, 1127/6, 1150/5, 1289/10, 798/3, 835/4, 825/5, 835/4, 835/3, 843/3, 843/4, 845/5, 845/6, 848/5, 851/3, 851/4, 854/4, 856/16, 856/19, 862/16, 862/17, 862/18, 862/19, 862/20, 862/21, 863/5, 863/7, 905/5, 906/40, 906/43, 906/44, 906/45, 906/46, 906/47, 906/48, 906/49, 906/50, 906/51, 906/53, 906/54, 906/55, 906/56, 907/10, 907/11, 907/14, 908/19, 908/20, 908/22, 908/24, 908/25, 910/10, 910/11, 910/5, 910/6, 910/7, 910/8, 917/11, 917/9, 920/20, 920/21, 920/22, 920/24, 966/4, 966/7, 969/18, 970/40, 970/42, 970/45, 970/7, 986/42, 907/13, 862/25, 862/29, 932/11, 932/8, 910/13, 972/14, 972/15, 972/16, 972/8, 972/1, 972/7, 973/1, 973/2, 973/7, 856/17, 856/24, 856/26, 856/27, 856/7, 1100/4, 1109/3, 1113/4, 1113/5, 1287/5, 1289/8, 794/7, 795/4, 796/2, 842/3, 842/4, 842/4, 843/5, vse k.o. Bršljin (1455)

605/4, 1899/4, 2001/18, 2000/2, 1994/2, 1895, 1894/1, 1897/2, 1898/1, 1898/4, 877/2, 784/3, 1946/2, 1948/2, 1949/5, 1949/9, 1891/1, 1937/2, 1937/3, 2000/3, 1993/13, 1993/15, 2010/3, 745/8, 745/9, 751/2, 786/4, 786/5, 1933/1, 2186/2, 1930/2, 608/4, 754/3, 783/2, 787/4, 787/5, 787/8, 825/2, 842/2, 863/4, 749/1, 749/2, 752/2, 1993/12, 1995/2, 1997/10, 1993/17, 2009/2, 2001/11, 2001/13, 1935/2, 2001/21, 1854/2, 753/2, 1992/27, 2010/1, 2007/3, 2007/6, 2011/12, 1904/1, 1896/3, 1896/5, 883/2, 1901/1, 1899/5, 1936/2, 834/1, 834/1, 834/3, 835/4, 835/8, 2001/22, 1997/5, 2006/13, 2006/14, 2006/17, 2006/6, 2027/4, 2189/27, 2190/22, 2190/25, 2190/28, 2190/30, 2190/32, 788/2, 835/5, 836/1, 836/3, 837/2, 838/1, 874/5, 748/1, 748/2, 784/4, 784/6, 780/2, 784/11, 811/1, 846/2, 784/9, 784/8, 781/2, 826/3, 826/5, 826/7, 829/2, 829/3, 844/6, 845/2, 864/4, 888/2, 889/3, 1896/6, 1988/11, 1992/23, 1996/2, 2006/10, 2011/10, 2011/2, 882/2, 844/4, 2184/5, 874/4, 875/2, 876/2, 1892/1, 1945/2, 788/3, 830/1, 830/2, 784/7, 789/7, 789/9, 2176/42, 2185/12, 2185/32, 2196/6, 2197/2, 2197/4, 867/2, 1993/20, 1993/21, 750/4, 750/5, 609/2, 747/5, 747/6, 747/9, 822/2, 833/2, 833/4, 1934/2, 2001/10, 2001/14, 1905/4, 887/2, 869/2, 870/2, 1906/4, 1902/1, 1929/2, 1932/2, 2005/2, 2005/3, 2001/17, 881/1, 1903/1, vse k.o. Smolenja vas (1481)

1305/29, 1305/31, 1305/33, 1305/36, 1305/37, 1312/4, 1400/18, 1400/22, 1400/23, vse k.o. Kandija (1483)

391/9, 391/11, 252/23, 427/5, 428/1, 384/6, 384/7, 387/2, 391/5, 384/2, 391/4, 391/7, 430/2, 232/10, 232/15, 414/2, 415/2, 426/1, 1235/5, 1260/12, 1356/4, 287/2, 252/21, 252/29, 416/2, 232/13, 377/2, 380/1, 383/2, 383/3, 1350/4, 1350/6, 1354/4, 1355/2, 1356/6, 403/2, 407/2, 408/2, 288/2, 286/59, 286/62, 385/4, 392/1, 393/2, 393/3, 396/1, 397/1, 398/2, 399/2, 1231/18, 252/25, 252/26, 252/31, vse k.o. Ragovo (1482)

176/2, 321/2, 321/4, 322/2, 330/4, 284/2, 291/3, 291/4, 291/6, 315/45, 315/43, 316/4, 1181/1, 1182/1, 1184/2, 1184/4, 1185/6, 1186/1, 1196/2, 1196/4, 330/5, 177/7, 177/10, 177/13, 177/15, 288/2, 288/3, 289/2, 325/2, 285/1, 315/47, 315/4, 329/2, 296/2, 333/2, 1185/5, 1198/8, 293/1, 293/6, 309/3, 318/1, 319/3, 319/4, 319/6, 309/9, 311/5, 311/7, 316/2, 316/5, 316/7, 315/49, 315/51, 297/4, 297/6, 287/1, 316/8, 326/2, 311/10, 300/2, 306/4, 307/4, 308/4, 309/11, 301/2, vse k.o. Gotna vas (1485)

2192/1, 2192/2, 2195, 2262/3, 2262/4, 2194/3, 2194/4, 2193/1, 2193/3, 2193/4, vse k.o. Stopiče (1486)

1778/9, 1778/10, 742/10, 742/13, 742/14, 743/11, 743/4, vse k.o. Stranska vas (1492)

116, 118, 122, 123/5, 123/6, 117/1, 117/2, 120/10, 120/11, 120/12, 120/13, 120/2, 120/6, 120/8, 120/9, 277/8, 277/9, vse k.o. Težka voda (1490)

in v naslednjem obsegu:

**1 Trasa HC**

- trasa HC od km 0+000 do km 5+052
- dolžina: 5.052,0 m
- NPP: 22,0 m

**2 Rekonstrukcija trase AC in gradnja novega AC priključka Novo mesto vzhod**

- gradnja priključka Novo mesto vzhod v km AC 5+940 na območju obstoječega priključka
- navezava na obstoječo AC na začetku HC odseka
- NPP AC: 26,0 m
- od km 4+900 do km 6+640 AC

**3 Priključki HC**

- priključek Mačkovec v km 0+890 HC
- priključek Cikava v km 3+700 HC
- priključek Osredek v km 4+800 HC

**4 Navezovalna cesta Šentjoška (dev 1-9)**

- dolžina: 1.091,6 m
- NPP: 17,6 m
- navezava na novo HC v priključku Osredek
- navezava na obstoječo Belokranjsko cesto G2-105/0256

**5 Deviacije cest in poti**

**5.1 Deviacija 1-01 (glavna cesta G2-105/0254)**

- od km 0+20,00 do km 0+871,90 deviacije 1-01
- dolžina: 851,9 m
- NPP: 10,0 m

**5.2 Deviacija 1-02 (glavna cesta G2-105/0257 in regionalna cesta R2-448/1512)**

- od km 0+020,00 do km 0+295,61 deviacije 1-02
- dolžina: 295,6 m
- NPP: 19,2 m

**5.3 Deviacija 1-03 (javna pot JP 799257)**

- od km 0+0,00 do km 0+145,00 deviacije 1-03
- dolžina: 145,0 m
- NPP: 11,2 m

**5.4 Deviacija 1-07 (regionalna cesta R2-419/1024)**

- od km 0+960 do km 1+320 deviacije 1-07
- dolžina: 360,0 m
- NPP: 13,5 m

**5.5 Deviacija 1-44 - nova navezovalna cesta med Šentjoško cesto (deviacija 1-9) in med Avšičevo ulico**

- od km 0+0,00 do km 0+118,41 deviacije 1-44
- dolžina: 118,4 m
- NPP: 14,50 m

**5.6 Deviacija 1-51 (Belokranjska cesta – regionalna cesta G2-105/0256)**

- od km 0+38,00 do km 0+266,61 deviacije 1-51
- dolžina: 228,6 m
- NPP: 20,5 m

**5.7 Deviacija Avšičeve ulice**

- od km 0+80,83 do km 0+223,00 deviacije Avšičeve ulice
- dolžina: 142,2 m
- NPP: 16,0 m

**6 Deviacije nekategoriziranih cest**

**6.1 Deviacija 1-1a, (gozdna pot)**

- od km 0+0,00 do km 0+584,70 deviacije 1-1a
- dolžina: 584,7 m
- NPP: 5,8 m

**6.2 Deviacija 1-2a, (priključna cesta v PSC Mačkovec-jug)**

- od km 0+0,00 do km 0 +194,33 deviacije 1-2a
- dolžina: 194,3 m
- NPP: 8,8 m

**6.3 Deviacija 1-4a (poljska pot)**

- od km 0+0,00 do km 0+339,08 deviacije 1-4a
- dolžina: 339,1 m
- NPP: 5,0 m

**6.4 Deviacija 1-4b (poljska pot)**

- od km 0,00 do km 0+314,71 deviacije 1-4b
- dolžina: 314,7 m
- NPP: 5,0 m

**6.5 Deviacija 1-5 (poljska pot)**

- od km 0,00 do km 0+226,12 deviacije 1-5
- dolžina: 226,1 m
- NPP: 5,0 m

**6.6 Deviacija 1-5a (poljska pot)**

- od km 0+0,00 do km 0+449,17 deviacije 1-5a
- dolžina: 449,2 m
- NPP: 5,0 m

**6.7 Deviacija 1-6 (poljska pot)**

- od km 0+0,00 do km 0+177,99 deviacije 1-6
- dolžina: 178,0 m
- NPP: 5,0 m

**6.8 Deviacija 1-8 (poljska pot)**

- od km 0+007,07 do km 0+185,11 deviacije 1-8
- dolžina: 178,0 m
- NPP: 5,0 m z razširitvami v horizontalnih krivinah in podvozu.

**6.9 Deviacija 1-9a (dostopna pot v PC Cikava)**

- od km 0+20,00 do km 0+48,89 deviacije 1-9a
- dolžina: 28,9 m
- NPP: 15,5 m

#### **6.10 Deviacija 1-9b (poljska pot)**

- od km 0+39,77 do km 0+170,27 deviacije 1-9b
- dolžina: 130,5 m
- NPP: 5,0 m

#### **6.11 Deviacija 1-45 (poljska pot)**

- od km 0+00,00 do km 0+320 - makadam deviacije 1-45
- od km 0+320,00 do km 0+434 – asfalt deviacije 1-45
- dolžina: 434,0 m
- NPP: 5,0 m

### **7 Kolesarske poti**

#### **7.1 Kolesarska pot KOL1**

- od km 0+000,00 do km 0+329,75
- dolžina: 329,8 m
- NPP: 5,0 m

#### **7.2 Kolesarska pot KOL1b**

- od km 0+10,76 do km 0+264,37
- dolžina: 215,1 m
- NPP: 5,0 m

#### **7.3 Kolesarska pot KOL2**

- od km 0+00,00 do km 0+543,00
- dolžina: 543,0 m
- NPP: 5,0 m

#### **7.4 Kolesarska pot KOL3**

- od km 0+00,00 do km 0+239,20
- dolžina: 239,2 m
- NPP: 5,0 m

#### **7.5 Kolesarska pot KOL4**

- od km 0+00,00 do km 0+228,14
- dolžina: 228,1 m
- NPP: 5,0 m

#### **7.6 Kolesarska pot – navezava na brv za kolesarje in pešce čez Krko**

- od km 0+000 do km 0,252
- dolžina: 252,1 m
- NPP: 4,5 m

### **8 Križišča**

#### **8.1 Krožno križišče K-1**

- trikrako krožno križišče, deviacija 1-01 s priključnima krakom A in F na območju priključka NM-vzhod
- premer: 36,0 m

#### **8.2 Krožno križišče K-2**

- trikrako krožno križišče, deviacija 1-01 s priključnim krakom B na območju priključka NM-vzhod
- premer: 36,0 m

#### **8.3 Krožno križišče na območju priključka Mačkovec**

- spiralno krožno križišče, 3 dvopasovne priključne rampe in deviaciji 1-01 in 1-02

#### **8.4 Krožno križišče na območju priključka Cikava**

- spiralno krožno križišče, 4 dvopasovne priključne rampe in deviacija 1-07

#### **8.5 Krožno križišče 1 na območju priključka Osrednek**

- trikrako krožno križišče, dvopasovna priključna rampa in deviacija 1-9 (Šentjoška cesta)
- premer: 40,0 m

## **8.6 Krožno križišče 2 na območju priključka Osredek**

- trikrako krožno križišče, dvopasovna priključna rampa in deviacija 1-9a in deviacija 1-9 (Šentjoška cesta)
- premer: 40,0 m

## **8.7 Križišče na območju križanj deviacije 1-51 in 1-9 (Belokranjske c. in Šentjoške c.)**

- semaforizirano T križišče, kjer se Šentjoška cesta (dev. 1-09) priključuje na Belokranjsko cesto (dev. 1-51) v km 0+158,99
- kot nadaljevanje Šentjoške ceste preko Belokranjske ceste se nakaže priključek za Revoz d.d.
- na vseh smereh je pas za leve zavijalce
- na Belokranjski cesti iz smeri sever proti jugu pas za desne zavijalce v smeri proti Revozu d.d.

## **9 Avtobusna postajališča**

### **9.1 Avtobusno postajališče ob deviaciji 1-51**

- od km 0+190,00 do km 0+234,00 deviacije 1-51, levo

### **9.2 Avtobusno postajališče ob povezovalni cesti Šentjoška cesta (1-9)**

- od km 0+352,00 do km 0+394,00 Šentjoške ceste, levo
- od km 0+446,00 do km 0+494,00 Šentjoške ceste, desno

### **9.3 Avtobusno postajališče ob deviaciji 1-07**

- od km 1+262,00 do km 1+298,00 deviacije 1-7, levo

## **10 Objekti**

### **10.1 Podvozi in podhodi**

#### **10.1.1 Podvoz 3-02 HC pod AC**

- v km km 6+107,20 AC in v km 0+448 HC
- dolžina: 26,9 m
- širina: 36,9 m
- svetla višina: 5,0 m

#### **10.1.2 Podvoz 3-07 deviacije 1-06**

- v km 3+211,90 HC in v km 0+98,15 dev 1-06
- dolžina: 29,8 m
- širina: 7,7 m
- svetla višina: 4,8 m

#### **10.1.3 Podvoz 3-08 deviacije 1-08**

- v km 4+181,70 HC
- dolžina: 7,2 m
- širina: 35,7 m
- svetla višina: 4,9 m

#### **10.1.4 Podvoz 3-09 deviacije 1-09**

- v km 4+799,44 HC
- dolžina: 15,1 m
- širina: 29,3 m
- svetla višina: 5,4 m

#### **10.1.5 Podhod 3-18 pod krožiščem Cikava**

- dolžina: 6,9 m
- širina: 20,1 m
- svetla višina: 2,6 m

#### **10.1.6 Podhod 3-19 pod krožiščem Cikava**

- dolžina: 6,9 m
- širina: 22,6 m
- svetla višina: 3,0 m

#### **10.1.7 Podhod 3-20 pod krožiščem Mačkovec**

- dolžina: 7,0 m
- širina: 16,3 m
- svetla višina: 2,5 m

#### **10.1.8 Podhod 3-21 pod krožiščem Mačkovec**

- dolžina: 7,0 m
- širina: 16,3 m
- svetla višina: 2,5 m

### **10.2 Nadvozi in nadhodi**

#### **10.2.1 Nadvoz 4-01 deviacije 1-4a**

- v km 2+157,38 HC
- dolžina: 54,2 m
- širina: 5,9 m
- svetla višina: 8, m

#### **10.2.2 Nadvoz 4-02 deviacije 1-5**

- v km 2+417,30 HC
- dolžina: 62,6 m
- širina: 8,0 m
- svetla višina: 8,7 m

#### **10.2.3 Nadvoz 4-07 kraka F**

- v km 0+206,46 HC in v km 0+105,46 kraka F
- dolžina: 77,5 m
- širina: 8,5 m
- svetla višina: 5,1 m

#### **10.2.4 Nadvoz 4-09 kraka C**

- v km 0+294,78 kraka C
- dolžina: 116,6 m
- širina: 10,5 m
- svetla višina: 3,5 -11,7 m

#### **10.2.5 Nadvoz 4-10 HC in kraka F**

- v km 0+007.40 HC, v km 0+102,43 dev. 1-01 in v km 0+343.59 kraka F
- dolžina: 36,1 m
- širina: 10,9 m
- svetla višina: 5,1-6,0 m

#### **10.2.6 Nadvoz 4-11 deviacije 1-01**

- v km 0+501,78 kraka A in v km 0+564,18 dev. 1-01
- dolžina: 10,0 m
- širina: 12,0 m
- svetla višina: 5,0 m

#### **10.2.7 Nadvoz 4-14 deviacije 1-02**

- v km 0+846,7 HC
- dolžina: 38,2 m
- širina: 16,3 m
- svetla višina: 5,2 m

#### **10.2.8 Nadvoz 4-15 deviacije 1-02**

- v km 0+938,78 HC
- dolžina: 32,7 m
- širina: 17,4 m
- svetla višina: 6,0 m

#### **10.2.9 Nadhod 4-16 kolesarske steze v krožišču Mačkovec**

- v km 0+864,62 HC

- dolžina: 39,5 m
- širina: 5,5 m
- svetla višina: 4,9 m

### **10.3 Mostovi**

#### **10.3.1 Most 5-02 čez potok Šajser**

- levi in desni objekt od km 2+967,07 do km 3+075,07 HC
- dolžina objekta v osi 108,0 m HC
- dolžina: levi objekt 107,4 m, desni objekt 108,6 m
- širina: levi objekt 10,5 m, desni objekt 11,4
- svetla višina nad vodotokom: 13,0 m

#### **10.3.2 Most 5-01 čez Krko**

- levi in desni objekt od km HC 1+442,5 do km 1+752,5
- dolžina objekta v osi HC: 310,0 m
- dolžina: levi objekt 310,0 m, desni objekt 310,0 m
- širina: levi objekt 10,8 m, desni objekt 11,7 m
- minimalna svetla višina nad vodotokom: 17,5 m

#### **10.3.3 Most 5-03 čez Krko za kolesarje in pešce**

- od km 0+63 do km 0+198
- dolžina: 135,0 m
- širina: 4,0 m

### **10.4 Viadukti**

#### **10.4.1 Viadukt 6-01**

- levi objekt od km 3+624,85 do km 3+763,15 HC
- dolžina objekta v osi HC: 138,3 m
- dolžina: levi objekt 139,1 m, desni objekt 137,6 m
- širina: levi objekt 11,7 m, desni objekt 10,7 m
- svetla višina: 5,2 m

#### **10.4.2 Viadukt 6-02**

- v km 1+272,50 do km 1+442,50 HC
- dolžina: 170 m
- širina: levi objekt 10,8 - 14,3 m, desni objekt 11,7 - 15,2 m
- svetla višina: 4,5 m

### **10.5 Podporne konstrukcije**

#### **10.5.1 Podporna konstrukcija PK-03a**

- od km 0+585,81 do km 0+722,58 HC
- od km 0+154,48 km 0+292,76 kraka C priključka NM vzhod
- dolžina: 138,1 m
- max. višina: 4,9 m
- Hs = 0,6 m - 4,3 m

#### **10.5.2 Podporna konstrukcija PK-03b**

- od km 0+500,00 do km 0+539,38 HC
- dolžina : 40,0 m
- max. višina : 3,4 m
- Hs = 0,10 m - 2,9 m

#### **10.5.3 Podporna konstrukcija PK-04**

- od km 0+874,42 do km 0+923,40 HC
- dolžina: 47,9 m
- max. višina: 11,1 m
- Hs = 4,30 m – 8,6 m

**10.5.4 Podporna konstrukcija PK-05 – armirana zemljina**

- od km 0+108,10 do 0+153,66 kolesarske poti v rondoju Mačkovec
- dolžina: 45,6 m
- max. višina: 3,9 m
- Hs = 2,3 m - 3,2 m

**10.5.5 Podporna konstrukcija PK-06 – armirana zemljina**

- od km 0+184,37 do km 0+201,77 rondoja Mačkovec S
- dolžina: 17,4 m
- max. višina: 3,7 m
- Hs = 2,6 m - 2,7 m

**10.5.6 Podporna konstrukcija PK-07**

- od km 0+29,10 do km 0+54,28 rondoja Mačkovec jug
- dolžina: 15,6 m
- max. višina: 9,5 m
- Hs = 0,1 m - 7,2 m

**10.5.7 Podporna konstrukcija PK-08**

- od km 0+100,00 do km 0+112,00 rondoja Mačkovec jug
- dolžina: 11,2 m
- max. višina: 6,7 m
- Hs = 1,4 m - 5,2 m

**10.5.8 Podporna konstrukcija PK-09**

- od km 00+52,75 do km 0+100,64 priključnega kraka B priključka Mačkovec
- dolžina: 48,0 m
- max. višina: 7,1 m
- Hs = 0,0 m - 3,9 m

**10.5.9 Podporna konstrukcija PK-10**

- od km 0+157,84 do km 0+300,60 priključnega kraka C priključka Mačkovec
- dolžina: 143,7 m
- max. višina: 9,4 m
- Hs = 0,13 m - 5,7 m

**10.5.10 Podporna konstrukcija PK-11**

- od km 0+943,76 do km 1+154,54 HC
- dolžina: 207,2 m
- max. višina: 9,5 m
- Hs = 1,3 m - 7,9 m

**10.5.11 Podporna konstrukcija PK-14**

- od km 3+765,45 do km 3+809,51 HC
- dolžina: 45,0 m
- max. višina: 6,5 m
- Hs = 0,0 m - 4,8 m

**10.5.12 Podporna konstrukcija PK-17a**

- od km 0+166 do km 0+206 priključnega kraka F priključka Novo mesto - vzhod
- dolžina: 48,7 m
- max. višina: 4,8 m
- Hs = 0,2 m - 4,0 m

**10.5.13 Podporna konstrukcija PK-17b**

- od km 0+25,52 do km 0+72,60 priključnega kraka F priključka Novo mesto - vzhod
- dolžina: 46,5 m
- max. višina: 2,9 m
- Hs = 0,3 m - 1,8 m

**10.5.14 Podporna konstrukcija PK-18**

- od km 0+857,96 do km 0+869,65 deviacije 1-01

- dolžina: 11,6 m
- max. višina: 4,2 m
- Hs = 0,6 m - 2,9 m

#### **10.5.15 Podporna konstrukcija PK-19**

- od km 3+77,20 do km 3+113,61 HC
- dolžina: 36,4 m
- max. višina: 7,0 m
- Hs = 0,0 m - 6,2 m

### **10.6 Oporne konstrukcije**

#### **10.6.1 Oporna konstrukcija OK-02a**

- od km 0+544,45 do km 0+560,45 deviacije 1-1
- dolžina: 16,0 m
- max. višina: 7,6 m
- Hs = 0,0 m - 5,0 m

#### **10.6.2 Oporna konstrukcija OK-02b**

- od km 0+582,19 do km 0+598,19 deviacije 1-1
- dolžina: 16,0 m
- max. višina: 9,05 m
- Hs = 0,0 m - 7,58 m

#### **10.6.3 Oporna konstrukcija OK-04**

- od km 0+204,00 do km 0+279,66 deviacije 1-1
- dolžina: 164,1 m
- max. višina: 16,1 m
- Hs = 3,7 m - 15,6 m

#### **10.6.4 Oporna konstrukcija OK-10**

- od km 0+184,04 do km 0+333,69 priključnega kraka F priključka Novo mesto - vzhod
- dolžina: 156,2 m
- max. višina: 6,3 m
- Hs = 1,0 m - 5,0 m

#### **10.6.5 Oporna konstrukcija OK-11**

- od km 5+380,00 do km 5+447,00 AC
- dolžina: 66,8 m
- max. višina: 5,0 m
- Hs = 0,9 m - 3,5 m

## **11 Komunalna infrastruktura – gradnja**

### **11.1 Meteorna kanalizacija HC**

- odvajanje vode z vozišča AC, HC in izvenivojskih priključkov preko vodotesne kanalizacije v bazene za zadrževanje in čiščenje v ponikovalnice ali vodotoke (kontroliran sistem odvodnje)
- na deviacijah disperzni sistem odvodnje
- iz mostu 5-01 čez Krko preko vzdolžne kanalizacije s talnimi izlivniki v sistem odvodnje HC

### **11.2 Zadrževalni bazeni**

- ZZB-LO-1, zemeljski 65,7 m3 pod viaduktom 6-2 v km cca 1+320
- ZZB-LO-2, zemeljski 45,6 m3 levo od HC v km cca 1+720
- ZZB-LO-3, zemeljski 33,6 m3 desno od HC v km cca 3+120
- ZZB-LO-4 + PON+K, zemeljski 77,6 m3 desno od HC v km cca 3+660
- ZZB-LO-5 + PON+K, zemeljski 45,6 m3 desno od HC v km cca 4+820
- LO-5A + PON+K, zemeljski 15,0 m3 desno od Šentjoške ceste v km 0+070
- ponikovalnice v km 2+280 desno PZ1, 2+320 levo PZ2 in 2+640 desno PZ3
- zadrževalni bazen v km 3+920 levo PZ4

### **11.3 Odvajanje padavinske odpadne vode predvidenih deviacij**

- na deviacijah cest: 1-1, 1-2, 1-44, 1-51, 1-7 in 1-9 preko kanalizacije padavinskih odpadnih voda

### **11.4 Klic v sili**

- 10 cevna kabelska kanalizacija
- kabelska trasa na desni strani HC

### **11.5 Cestna razsvetljava**

- na krakih priključka Novo mesto - vzhod
- na priključnih krakih priključka Mačkovec
- na priključnih krakih priključka Cikava
- na priključnih krakih priključka Osredek
- na deviaciji 1-01
- na deviaciji 1-02
- na deviaciji 1-03
- na deviaciji 1-07
- na deviaciji 1-44
- na deviaciji 1-51
- na deviaciji 1-9 (Šentjoška cesta s krožišči)
- na kolesarski poti in na mostu 5-3 čez Krko

## **12 Komunalna infrastruktura – križanja, zaščita in prestavitve**

### **12.1 TK vodi**

#### **12.1.1T-1, T-2, T-3 in T-4 območje Mačkovca (deviacija 1-1, deviacija 1-2, priključek Mačkovec)**

- prestavitev obstoječega krajevnega in optičnega TK voda z novo TK kabelsko kanalizacijo v dolžini 1313,0 m
- križanje z dev. 1-1 v km 0+025 in v km 0+848
- križanje z dev. 1-2 v km 0+090
- križanje z AC v km 6+047
- križanje s HC v km 0+847 in v km 0+942
- križanje s krakom A AC priključka v km 0+493
- križanje s krakom D priključka Mačkovec v km 0+105

#### **12.1.2T-6 Območje Cikave - Krka**

- prestavitev obstoječega optičnega TK voda z novo TK kabelsko kanalizacijo v dolžini 130,0 m
- križanje s HC v km 3+250

#### **12.1.3T-7, T-8, T-9 in T-10 območje Cikave (deviacija 1-7)**

- prestavitev obstoječega krajevnega in optičnega TK voda z novo TK kabelsko kanalizacijo v dolžini 290,0 m
- križanje z dev 1-7 v km 1+045 in v km 1+260
- križanje s HC v km 3+653

#### **12.1.4T- 11 Šentjoška cesta (deviacija 1-9)**

- prestavitev obstoječega TK voda RNO 45,0 m
- križanje z dev. 1-9 v km 0+343

### **12.2 KRS**

#### **12.2.1T-5 Šmarješka cesta**

- nova kabelska kanalizacija vzdolž Šmarješke ceste z navezavo na obstoječo KRS v dolžini 45,0 m
- križanje s HC v km 1+470

#### **12.2.2 Območje Cikave (deviacija 1-7)**

- nova kabelska kanalizacija KK z navezavo na obstoječo KRS omarico vzdolž deviacije 1-7 od km 0+975 do km 1+295 v dolžini 491,0 m
- križanje s HC v km 3+730
- križanje z dev. 1-7 v km 1+290

#### **12.2.3 Belokranjska cesta (deviacija 1-51)**

- nova kabelska kanalizacija KK z navezavo na obstoječo KRS omarico vzdolž deviacije 1-51 od km 0+024 do km 0+283 v dolžini 259,0 m

### **12.3 Vodovod**

#### **12.3.1 Prestavitev V-01**

- vodovodna cev NL DN 100 v dolžini 418,1 m
- od km 0,00 do km 0+375 deviacije 1-01

#### **12.3.2 Prestavitev V-02**

- vodovodna cev NL DN100 v dolžini 513,0 m
- križanje s HC v km 0+566
- križanje z deviacijo 1-2 v km 0+230

#### **12.3.3 Prestavitev V-03**

- vodovodna cev NL DN 100 v dolžini 7,9 m; križanje HC v km 0+586
- odcep do hidranta Qlandije NL DN 125 v dolžini 34,6 m; od km 0+523 do km 0+555 HC

#### **12.3.4 Prestavitev V-05**

- vodovodna cev NL DN 500 v dolžini 174,7 m
- križanje v km 0+948 HC

#### **12.3.5 Prestavitev V-06**

- vodovodna cev NL DN 150 v dolžini 39,0 m
- prečkanje HC v km 1+490

#### **12.3.6 Prestavitev V-07**

- vodovodna cev NL DN 100 v dolžini 124,2 m
- od km 0+967 do km 1+088 deviacije 1-07

#### **12.3.7 Prestavitev V-08**

- vodovodna cev NL DN 200 v dolžini 474,4 m
- križanje v km 3+743,00 HC

#### **12.3.8 Zaščita V-09**

- vodovodna cev LŽ DN 250 križišče na Belokranjski cesti z Avšičevo ulico v dolžini 64,4 m
- od km 0+136,00 do km 0+193 deviacije 1-51

#### **12.3.9 Prestavitev V-10**

- vodovodna cev DN 150 deponija Dolnja Težka Voda v dolžini 456,6 m

### **12.4 Fekalna kanalizacija**

#### **12.4.1 K-01 (kanal S1)**

- kanalizacijska cev BC DN400, prilagoditev višine pokrovov na kolesarski poti 1B in deviaciji 1-2A
- prečkanje v km 0+260 deviacije 1-02, prečkanje kolesarske poti 1B v km 0+180
- dolžina: 68,3 m

#### **12.4.2 K-03 (kanal S5)**

- kanalizacijska cev PVC DN 250 prestavitev izven območja temelja mostu čez Krko 5-01
- križanje v km 1+530 HC
- dolžina: 80,0 m

#### **12.4.3 K-04 (kanal S6-tlačni vod)**

- prestavitev kanalizacijske cevi PVC 225 na deviaciji 1-07 Šentjernejska cesta
- od km 0+960,00 do km 1+317,30 deviacije 1-07
- dolžina: 404,8 m

#### **12.4.4K-05 (kanal S7 – gravitacijski vod)**

- kanalizacijska cev PVC DN250 na deviaciji 1-07 Šentjernejska cesta
- od km 1+260 do km 1+337,29 deviacije 1-07
- dolžina: 75,2 m

#### **12.4.5K-06 (kanal S9)**

- kanalizacijska cev PVC in PP DN250 na deviaciji 1-51
- dolžina: 59,4 m

### **12.5 SN in NN elektroenergetsko omrežje**

#### **12.5.1E-01**

- prestavitev obstoječega podzemnega SN 20 kV voda vzdolž deviacije 1-1 v dolžini 800,0 m
- križanje v km 0,010 HC
- križanje v km 0,005 priključnega kraka F in kraka A
- križanje v km 0,355 deviacije 1-1
- križanja v km 0+582-km 0+600 deviacije 1-1
- križanje v km 0+860 deviacije 1-1
- križanje v km 0+080 deviacije 1-2

#### **12.5.2E-02**

- prestavitev kabelske kanalizacije SN 20 kV voda vzdolž deviacije 1-2 v dolžini cca 320,0 m
- križanje v km 0+943 HC

#### **12.5.3E-03**

- prestavitev kabelske kanalizacije SN 20 kV voda vzdolž deviacije 1-3 v dolžini cca 71,2 m
- križanje v km 1+290 HC

#### **12.5.4E-03a**

- zaščita in poglobitev kabelske kanalizacije SN 20 kV voda pri prečkanju deviacije 1-3 v dolžini cca 14,0 m

#### **12.5.5E-04**

- odstranitev obstoječega nadzemnega NN 0,4 kV voda v km 1+500 HC v dolžini cca 95,0 m
- nadomestitev s podzemnim vodom NN 0,4kV v km 1+480 HC v dolžini cca 120,0 m

#### **12.5.6E-05**

- odstranitev obstoječega nadzemnega SN 20 kV voda od km 1+900 do km 1+930 HC v dolžini cca 70,0 m
- nadomestitev s podzemnim vodom SN 20 kV v km 1+935 HC v dolžini cca 100,0 m

#### **12.5.7E-06**

- nova kabelska kanalizacija v območju med km 3+280,00 in 3+300,00 HC v dolžini 60,0 m

#### **12.5.8E-07**

- prestavitev kabelske kanalizacije SN 20 kV voda v dolžini cca 170,0 m
- križanje v km 3+920 HC

#### **12.5.9E-07a**

- nova kabelska kanalizacija v km 4+180,00 HC v dolžini 80,0 m

#### **12.5.10 E-08**

- odstranitev obstoječega nadzemnega SN 20 kV voda v dolžini 160 m in obstoječega podzemnega SN 20 kV v dolžini 50,0 m na območju križišča med Avšičevo ulico in Na lazu ter od km 0+180 do km 0+205 deviacije 1-9
- nadomestitev s podzemnim vodom SN 20kV vzdolž deviacije 1-44 in dela deviacije 1-9 v dolžini cca 244,0 m
- križanje v km 0+205 deviacije 1-9

#### **12.5.11 E-09**

- odstranitev nadzemnega NN 0,4 kV voda od km 0+070 do km 0+077 HC v dolžini cca 50 m
- nadomestitev s podzemnim vodom NN 0,4kV v km 0+076 HC v dolžini cca 40 m

#### **12.5.12 E-10**

- odstranitev obstoječega nadzemnega SN 20 kV voda od km 0+720 do km 0+740 deviacije 1-9
- nadomestitev s podzemnim vodom SN 20kV v km 0+742 HC v dolžini cca 68,0 m

#### **12.5.13 E-11**

- podzemni NN 0,4 kV kablovod na levi strani deviacije 1-9 od km 0+120 do km 1+090 v dolžini cca 899,0 m

### **12.6 Plinovodno omrežje**

#### **12.6.1P-01**

- prestavitev plinovoda PE63 (1bar) na območju državnih cest R2-448/odsek 0222, G2-105 odsek 0254 in R2-448 odsek 1512 ter v območju AC priključka Novo mesto vzhod odsek 0124 ter v območju AC A2 odsek 0024 in 0624 v dolžini 400,0 m
- od km 0+10,00 do km 0+365,00 potek vzdolž deviacije 1-01
- križanje v km 0+10 in v km 0+365 deviacije 1-01
- križanje v km 0+322 kraka 1-D
- križanje v km 0+022 kraka 1-E
- križanje v km 0+370 kraka 1-F

#### **12.6.2P-02**

- prestavitev PE110 in PE63 (1bar) na območju državnih cest G2-105 odsek 0254 in R2-448 odsek 1512 v dolžini 445,0 m za PE110 in v dolžini 115,0 m za PE63
- križanje v km 0+565 HC in v km 0+315 kraka C
- križanje v km 0+230 deviacije 1-2
- zaščita v dolžini 44,0 m pri prečkanju deviacije 1-2a

#### **12.6.3P-04**

- prestavitev plinovoda PE110 (1bar) vzdolž deviacije 1-3 (občinske ceste JP 799257 in JP 799252) v dolžini 75,0 m
- križanje HC v km 1+297

#### **12.6.4P-05**

- prestavitev plinovoda PE160 (1bar) vzdolž deviacije 1-7 (regionalne ceste R2-419, odsek 1204) v dolžini 340,0 m
- križanje HC v km 3+644,00

#### **12.6.5P-06**

- zaščita srednjetačnega plinovoda PE110 (1bar) vzdolž deviacije 1-51 (G2-105 odsek 0256) v dolžini 131 m
- med km 0+135,00 in km 0+262,00 deviacije 1-51

#### **12.6.6P-07**

- zaščita prenosnega plinovoda M4 DN400 (50 bar) Krško – Novo mesto v dolžini 40,0 m
- križanje od km 0+125,00 do km 0+162,00 deviacije 1-2a
- križanje od km 0+165,00 do km 0+175,00 kolesarske poti 1b

#### **12.6.7P-08**

- zaščita plinovoda M4 DN400 (50 bar) Krško – Novo mesto v dolžini 47,0 m
- križanje od km 0+000,00 do km 0+042,00 z deviacijo 1-2A
- križanje od km 0+090 do 0+100 s kolesarsko potjo 1B

### **13 Protihrupni ukrepi**

#### **13.1 APO-01**

##### **13.1.1APO-01a**

- enostransko visoko absorpcijska protihrupna ograja ob levem robu HC
- od km 1+149 do km 1+262 HC
- dolžina: 112,0 m
- višina: 2,1 m

#### **13.1.2TPO-01b**

- transparentna protihrupna ograja na viaduktu 6-02 ob levem robu HC
- navezava na TPO-01c na mostu 5-01
- od km 1+262 do km 1+457 HC
- dolžina: 194,8 m
- višina: 2,0 m

#### **13.1.3APO-01d**

- enostransko visoko absorpcijska protihrupna ograja ob levem robu HC
- od km 1+761 do km 1+894 AC
- dolžina: 134,0 m
- višina: 2,1 m

### **13.2 APO+TPO-02**

#### **13.2.1APO-02a**

- enostransko visoko absorpcijska protihrupna ograja ob desnem robu HC
- od km 1+151 do km 1+262 HC
- dolžina: 112,7 m
- višina: 2,1 m

#### **13.2.2TPO-02b**

- transparentna protihrupna ograja na viaduktu 6-02 ob desnem robu HC
- navezava na TPO-02c na mostu 5-01
- od km 1+262 do km 1+457 HC
- dolžina: 194,8 m
- višina: 2,0 m

### **13.3 OAPO-TPO-03**

#### **13.3.1OAPO-03a**

- dvostransko visoko absorpcijska protihrupna ograja ob levem robu HC
- od km 3+551 do km 3+605 HC
- dolžina: 54,7 m
- višina: 2,1 m

#### **13.3.2TPO-03b**

- transparentna protihrupna ograja na viaduktu 6-01 in podpornim zidom PZ-14 ob levem robu HC
- od km 3+605 do km 3+809 HC
- dolžina: 206,5 m
- višina: 2,0 m

### **13.4 OAPO-04**

#### **13.4.1OAPO-04a**

- obojestransko absorpcijska protihrupna ograja ob levem robu deviacije 1-07
- od km 1+317 do km 1+263 deviacije 1-07
- dolžina: 60,1 m
- višina: 2,5 m

#### **13.4.2OAPO-04b**

- enostransko absorpcijska protihrupna ograja ob levem robu deviacije 1-07
- od km 1+255 do km 1+198 deviacije 1-07
- dolžina: 60,1 m
- višina: 2,8 m

#### **13.4.3OAPO-04c**

- obojestransko absorpcijska protihrupna ograja na desni strani priključka
- od km 1+198 deviacije 1-07 do km 3+466 HC

- dolžina: 220,1 m
- višina: 2,1 m

### **13.5 PN-06**

- protihrupni nasip (nadvišanje vkopne brežine) ob desnem robu HC
- od km 4+248 do km 4+654 AC
- dolžina: 427,0 m
- višina: 2,5 m

### **14 TPO-01c**

- transparentna protihrupna ograja ob levem robu mostu 5-01 z navezavo na TPO-01b in TPO-01d
- od km 1+457 do km 1+761 HC
- dolžina: 302,0 m
- višina: 2,0 m

### **15 TPO-02c**

- transparentna protihrupna ograja ob desnem robu mostu 5-01 z navezavo na TPO-02b
- od km 1+457 do km 1+759 HC
- dolžina: 302,0 m
- višina: 2,0 m

### **16 Semaforizacija križišč na Belokranjski cesti – glavna cesta G2-105 odsek 0256**

- križišča Hofer
- križišča Belokranjska/Avšičeva
- križišča Belokranjska/Šentjoška

### **17 Zasutje 3 Dolnja Težka Voda**

- površina: 5,0 ha
- izvedba cestnega nasipa HC na površini 2,0 ha
- izvedba zasutja na površini 3,0 ha

**II.** 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 535, januar 2018 in dopolnitve: november 2018, avgust 2019, november 2019, maj 2020, julij 2020, oktober 2020, dopolnitev september 2022, november 2022 in januar 2023, ki jo je izdelal projektant JV BPI d.o.o. Maribor & PNZ d.o.o, Ljubljana (v nadaljevanju PGD):

- 0 Vodilna mapa in dodatek k vodilni mapi, št. 535-VM,
- 2 Načrt krajinske arhitekture št. S-4/17, Acer Novo mesto d.o.o.
- 3/1 Načrt hitre ceste št. 535-HC, BPI d.o.o.&PNZ d.o.o.
- 3/2 Načrt priključka NM - vzhod št. 535-PRIK1, BPI d.o.o.
- 3/3 Načrt rekonstrukcije avtoceste št. 535-AC, BPI d.o.o.
- 3/4 Načrt priključka NM Mačkovec št. 17\_626/PRIK2, BPI d.o.o. & PNZ d.o.o.
- 3/5 Načrt priključka NM Cikava št. 331170292-C, BPI d.o.o.& PNZ d.o.o.
- 3/6 Načrt priključka NM Osredok št. 321-PRIK4, BPI d.o.o. & PNZ d.o.o.
- 3/7 Načrt deviacij kategoriziranih cest (deviacije 1-01, 1-02, 1-3 in 1-7) št. 535-DEVK, BPI d.o.o.& PNZ d.o.o.

- 3/8 Načrt deviacije 1-9: Šentjoška cesta od km 0+000 do km 0+150 (deviacija 1-44, 1-51) in od km 0,150 do km 1,092 št. PR-R14-1/2017, BPI d.o.o. & PNZ d.o.o.
- 3/9 Načrt deviacij nekategoriziranih cest (deviacije 1-01a, 1-02a in 1-9a; deviaciji 1-8 in 1-9b; deviacija 1-45; deviacije 1-4a, 1-4b, 1-5, 1-5a in 1-6) št. 535-DEVNK, BPI d.o.o.& PNZ d.o.o.
- 3/10 Načrt kolesarskih poti št. PR-R14-2/2017, Acer& PNZ d.o.o.
- 3/11 Načrt prometne opreme in signalizacije
- 3/11.1 Hitra cesta in priključki št 321-PROM, BPI d.o.o.& PNZ d.o.o.
- 3/11.2 Deviacije št. 8182, BPI d.o.o.& PNZ d.o.o.
- 3/12 Načrt vodnogospodarskih ureditev št. 1452-VGU, LINEAL d.o.o.
- 3/13 Načrt odvajanja, čiščenja in ponikanja padavinskih voda št. 3-1355, PNZ d.o.o.
- 3/14 Načrt komunalnih odpadnih voda št. 2182\_FK, BPI d.o.o.& PNZ d.o.o.
- 3/15 Načrt vodovoda št. 13978\_3/VOD, PROJEKT d.d.
- 3/16 Načrt aktivne protihrupne zaščite št. 1452-APZ, januar 2018, dopolnitev november 2018 in januar 2023, LINEAL d.o.o.
- 3/18 Zbirnik komunalnih vodov št. PR-R14-3/2017, Acer Novo mesto d.o.o.
- 3/19 Načrt nadvoza 4-01 št. 13978\_3/4-01, PROJEKT d.d.
- 3/20 Načrt nadvoza 4-02 št. 108-17C/3-3, GINEX d.o.o.
- 3/21 Načrt nadvoza 4-07 št. 8/2017, PROMICO d.o.o.
- 3/22 Načrt nadvoza 4-09 št. HI008-5G/01, Gradis d.o.o.
- 3/23 Načrt nadvoza 4-10 št. 529/2017, PONTING d.o.o.
- 3/24 Načrt nadvoza 4-11 št. 311170292/4-11, ELEA iC d.o.o.
- 3/25 Načrt nadvoza 4-14 št. 4411, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/26 Načrt nadvoza 4-15 št. 4410, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/61 Načrt nadhoda 4-16 št. K-626.11, PNZ d.o.o.
- 3/27 Načrt podvoza 3-02 št. 9/2017, PROMICO d.o.o.
- 3/29 Načrt podvoza 3-07 št. 108-17C/3-1, GINEX d.o.o.
- 3/30 Načrt podvoza 3-08 št. 108-17C/3-2, GINEX d.o.o.
- 3/31 Načrt podvoza 3-09 št. 13978\_3/3-09, PROJEKT d.d.
- 3/32 Načrt podhoda 3-18 št. 311170292/3-18, ELEA iC d.o.o.
- 3/33 Načrt podhoda 3-19 št. HI009-5G/01, Gradis d.o.o.
- 3/59 Načrt podhoda 3-20 št. K-626.09, PNZ d.o.o.
- 3/60 Načrt podhoda 3-21 št. K-626.10, PNZ d.o.o.
- 3/34 Načrt mostu 5-02 št. 4409, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/35 Načrt viadukta 6-01 št. K-626.02, PNZ d.o.o.
- 3/62 Načrt viadukta 6-02 št. 539-3/2018, JV Ponting&Pipenbaher inž. d.o.o.
- 3/36 Načrt oporne konstrukcije OK-02a št. 311170292/OK2a, ELEA iC d.o.o.
- 3/37 Načrt oporne konstrukcije OK-02b št. 311170292/OK2b, ELEA iC d.o.o.
- 3/38 Načrt oporne konstrukcije OK-04 št. 13978\_3/OZ04, PROJEKT d.d.
- 3/39 Načrt oporne konstrukcije OK-10 št. 11/2017, PROMICO d.o.o.
- 3/40 Načrt oporne konstrukcije OK-11 št. ic 503/17, IRGO d.o.o.
- 3/41 Načrt podporne konstrukcije PK-03a št. 108-17C/3-4, GINEX d.o.o.
- 3/42 Načrt podporne konstrukcije PK-03b št. 108-17C/3-5, GINEX d.o.o.
- 3/43 Načrt podporne konstrukcije PK-05 št. 4415, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/44 Načrt podporne konstrukcije PK-06 št. 4416, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/45 Načrt podporne konstrukcije PK-07 št. 4417, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/46 Načrt podporne konstrukcije PK-08 št. 4418, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/47 Načrt podporne konstrukcije PK-09 št. 4419, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/48 Načrt podporne konstrukcije PK-10 št. IK-44.1/17-PGD, PROMICO d.o.o.
- 3/49 Načrt podporne konstrukcije PK-11 št. 108-17C/3-6, GINEX d.o.o.
- 3/52 Načrt podporne konstrukcije PK-14 št. K-626.03, PNZ d.o.o.
- 3/54 Načrt podporne konstrukcije PK-17a št. 10-1/2017, PROMICO d.o.o.

- 3/55 Načrt podporne konstrukcije PK-17b št. 10-2/2017, PROMICO d.o.o.
- 3/56 Načrt podporne konstrukcije PK-18 št. 4420, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/57 Načrt podporne konstrukcije PK-19 št. 4421, GRADIZ BP d.o.o.
- 3/58 Načrt podporne konstrukcije PK-04 št. K-626.04, PNZ d.o.o.
- 4/1 Načrt križanja VN elektroenergetskih vodov s cesto št. 1452-VNO, LINEAL d.o.o.
- 4/2 Načrt križanja SN in NN elektroenergetskih vodov s cesto št. 1452-SNO/NNO, LINEAL d.o.o.
- 4/3 Načrt cestne razsvetljave, št. projekta 535, št. načrta 1452-CRA, januar 2018, dopolnitev julij 2018, november 2019, LINEAL d.o.o.,
- 4/4 Načrt semaforizacije št. 1452-SEM, LINEAL d.o.o.
- 5/1 Načrt plinovoda št. 13978\_5/1, PROJEKT d.d.
- 6/1 Načrt predstavitve in zaščite TK vodov št. 1452-TKO, LINEAL d.o.o.
- 6/2 Načrt predstavitve in zaščite KRS št. 1452-KRS, LINEAL d.o.o.
- 6/3 Načrt klica v sili št. 1452-KVS, LINEAL d.o.o.

Elaborati:

- 9/1 Prometna študija št. 1583/1, PNZ d.o.o.
- 9/2 Elaborat dimenzioniranja križišč št. 1583/2, PNZ d.o.o.
- 9/3 Elaborat dimenzioniranja voziščnih konstrukcij št. 1452-VOK, LINEAL d.o.o.
- 9/4.1 Geološko geotehnični elaborat, Trasa ceste št. 9891, GEOINŽENIRING d.o.o.
- 9/4.2 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-10 št. 9892, GEOINŽENIRING d.o.o.
- 9/4.3 Geološko geotehnični elaborat, Most 5-02 št. 9893, GEOINŽENIRING d.o.o.
- 9/4.4 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-19 št. 9894, GEOINŽENIRING d.o.o.
- 9/4.5 Geološko geotehnični elaborat, Podvoz 3-07 št. 9895, GEOINŽENIRING d.o.o.
- 9/4.6 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-01 št. 2006121-1, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.7 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-02 št. 2006121-2, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.8 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-14 št. 2006121-3, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.9 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-15 št. 2006121-4, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.10 Geološko geotehnični elaborat, Podvoz 3-02 št. 2006121-5, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.11 Geološko geotehnični elaborat, Podvoz 3-08 št. 2006121-6, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.12 Geološko geotehnični elaborat, Viadukt 6-01 št. 2006121-7, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.13 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-05 št. 2006121-8, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.14 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-06 št. 2006121-9, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.15 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-07 št. 2006121-10, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.16 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-08 št. 2006121-11, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.17 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-09 št. 2006121-12, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.18 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-18 št. 2006121-13, GI-ZRMK d.o.o.
- 9/4.19 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-07 št. ic 111/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.20 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-09 št. ic 469/17, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.21 Geološko geotehnični elaborat, Nadvoz 4-11 št. ic 112/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.23 Geološko geotehnični elaborat, Oporna konstrukcija OK-04 št. ic 113/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.24 Geološko geotehnični elaborat, Oporna konstrukcija OK-10 št. ic 114/18, IRGO Consulting d.o.o.

- 9/4.25 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-03a št. ic 115/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.26 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-03b št. ic 116/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.27 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-10 št. ic 117/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.28 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-11 št. ic 118/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.29 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-17a št. ic 119/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.30 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-17b št. ic 120/18, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/4.31 Geološko geotehnični elaborat, Podvoz 3-09 št. 170256/1\_3-09, Elea iC d.o.o.
- 9/4.32 Geološko geotehnični elaborat, Podhod 3-18 št. 170256/2\_3-18, Elea iC d.o.o.
- 9/4.33 Geološko geotehnični elaborat, Podhod 3-19 št. 170256/3\_3-19, Elea iC d.o.o.
- 9/4.34 Geološko geotehnični elaborat, Oporna konstrukcija OK-02a št. 170256/4\_02a, Elea iC d.o.o.
- 9/4.35 Geološko geotehnični elaborat, Oporna konstrukcija OK-02b št. 170256/5\_02b, Elea iC d.o.o.
- 9/4.36 Geološko geotehnični elaborat, Oporna konstrukcija OK-11 št. 170256/6\_11, Elea iC d.o.o.
- 9/4.38 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-14 št. 170256/8\_14, Elea iC d.o.o.
- 9/4.40 Geološko geotehnični elaborat, Viadukt 6-2 št. 170256/10\_V, Elea iC d.o.o.
- 9/4.41 Geološko geotehnični elaborat, Elaborat za lokacijo izkopnih viškov Težka voda št. 170256/11\_D, , Elea iC d.o.o.
- 9/4.42 Geološko geotehnični elaborat, Nadhod 4-16 št. 2006121-14, 45 GI ZRMK d.o.o.
- 9/4.43 Geološko geotehnični elaborat, Podhod 3-20 št. 2006121-15, 45 GI ZRMK d.o.o.
- 9/4.44 Geološko geotehnični elaborat, Podhod 3-21 št. 2006121-16, 45 GI ZRMK d.o.o.
- 9/4.45 Geološko geotehnični elaborat, Podporna konstrukcija PK-04 št. 2006121-17, 45 GI ZRMK d.o.o.
- 9/4.46 Geološko geotehnični elaborat, Most 5-01 št 170256/12\_M, Elea iC d.o.o.
- 9/4.47 Geološko geotehnični elaborat, Most 5-03 št 10 003, GEOINŽENIRING d.o.o.
- 9/5 Hidrogeološko poročilo št. ic 483/17, IRGO Consulting d.o.o.
- 9/6 Študija obremenitev s hrupom in predlog protihrupne zaščite št. 17\_626/HR, januar 2018, dopolnjeno julij 2018, september 2022 in januar 2023, PNZ d.o.o.
- 9/7 Elaborat pasivne protihrupne zaščite št. 17\_626/PAS, PNZ d.o.o.
- 9/8 Geodetski načrt št. 17305, Geodetske storitve Dean Kobale s.p.
- 9/9 Katastrski elaborat št. 535-KAT, BPI d.o.o.
- 9/10 Načrt trajnega odlaganja viškov materiala in načrt ravnanja z viški zemeljskega materiala št. PR-R14-4/2017, Acer Novo mesto d.o.o.
- 9/11 Načrt monitoringa v času gradnje in obratovanja št. 2017-027a/MONI, : BPI d.o.o.
- 9/12 Načrt ravnanja z rodovitno plastjo zemljine, št. projekta 535, št. načrta PR-R14-5/2017, januar 2018, dopolnitev november 2018, avgust 2019, ACER Novo mesto d.o.o.,
- 9/13 Načrt ravnanja z gradbenimi odpadki št. 535-ODP, BPI d.o.o
- 9/16 Elaborat gradbišča in ukrepov v času gradnje št. 535-GRAD, januar 2018, dopolnitev november 2018, september 2019, november 2019, oktober 2020, september 2022 in januar 2023, BPI d.o.o.
- 9/17 Elaborat ocene kakovosti zraka v času gradnje in obratovanja, št. 2017-027b/PVO, januar 2018, dopolnjeno julij 2018, september 2019, november 2019, september 2022, november 2022 in januar 2023 BPI d.o.o.

- 9/18    Elaboratom obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja št. 2017-027c/PVO Maribor, januar 2018, dopolnjeno november 2018, dopolnjeno september 2019, dopolnitev oktober 2020, september 2022, november 2022 in januar 2023, EPI SPEKTRUM d.o.o., Maribor
- 9/19    Strokovne podlage za podnebne spremembe št. 2017-027d/PVO, BPI d.o.o.

**B. Projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja** št. proj. PONTING 539/2018-DGD, december 2018, izdelal projektant JV Ponting d.o.o. in Pipenbaher inženirji d.o.o. (v nadaljevanju DGD):

Cestni most 5-01 in kolesarski most 5-03 čez Krko

**C. Poročilo o vplivih na okolje** za izgradnjo državne ceste Novo mesto – priključek Maline 3. razvojna os – južni del, prvi del: etapa 1 in 2 od priključka Novo mesto – vzhod do priključka Osredok, št. 1391-17 PVO, februar 2018, dopolnjeno november 2018, januar 2019, september 2019, oktober 2019, november 2019, julij 2020, oktober 2020 in november 2020, Aquarius d.o.o. Ljubljana (v nadaljevanju PVO).

**D. Aneks k Poročilu o vplivih na okolje** za izgradnjo državne ceste Novo mesto – priključek Maline 3. razvojna os – južni del, prvi del: etapa 1 in 2 od priključka Novo mesto – vzhod do priključka Osredok, št. 1391-17 PVO, september 2022, dopolnitev november 2022 in januar 2023, Aquarius d.o.o. Ljubljana (v nadaljevanju Aneks k PVO).

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

- mnenje št. 3512-324/2020-3 (668) z dne 6. 8. 2020 in št. 3512-0885/2022-3 (666) z dne 4. 1. 2023, Mestna občina Novo mesto Občinska uprava Urad za prostor in razvoj, Seidlova cesta 1, 8000 Novo mesto, mestna.obcina@novomesto.si
- soglasje št. 402-7/18-PTTPP/VD-1876 z dne 7. 9. 2018 in št. 7.0.2./D-67/18-PTTPP/VD-1951 z dne 5. 2. 2019, Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d., Ulica XIV. divizije št. 4, Celje, gp@dars.si
- mnenje št. 63-DF-433/2020 z dne 11. 9. 2020, Komunala Novo mesto d.o.o., Podbevškova ulica 12, 8000 Novo mesto, damir.franko@komunala-nm.si
- mnenje št. DŽ-74/2020 z dne 19. 8. 2020, Istrabenz Plini d.o.o., Podbevškova 10, 8000 Novo mesto, info@istrabenzplini.si
- mnenje št. 1209406 z dne 8. 5. 2020 in št. 30-1/20-33022 z dne 13. 8. 2020, Elektro Ljubljana, Slovenska cesta 58, 1516 Ljubljana, info@elektro-ljubljana.si
- mnenje št. 79727-NM/1201-SH z dne 14. 1. 2020 in št. 17610201-00112202009100084 z dne 11. 9. 2020, Telekom Slovenije Dostopovna omrežja Operativa TKO osrednja Slovenija, Podbevškova ulica 17, 8000 Novo mesto, sprejemna.pisarna@telekom.si
- mnenje z dne 14. 5. 2020 in z dne 11. 9. 2020, Telemach d.o.o., Brnčičeva ulica 49a, 1231 Ljubljana-Črnuče, info@telemach.si
- mnenje št. 1023/2020, 7. 12. 2020, T-2 d.o.o., Verovškova 64a, 1000 Ljubljana, info@t-2.net
- mnenje št. 351-184/2019-3 z dne 9. 4. 2019 in št. 351-1698/18-10 z dne 13. 2. 2019, Ministrstvo za obrambo Direktorat za obrambne zadeve Sektor za načrtovanje, Vojkova cesta 55, 1000 Ljubljana, glavna.pisarna@mors.si
- mnenje št. 4202-110/2020/2 z dne 21. 8. 2020, Zavod za ribištvo Slovenije, Spodnje Gameljne 61a, 1211 Šmartno, info@zzrs.si
- predhodno soglasje št. 351-321/18/4/0512 z dne 6. 8. 2020, Javna agencija za civilno letalstvo RS, Kotnikova 19a, 1000 Ljubljana, info@caa.si
- mnenje št. 351-8/2018/2 z dne 10. 8. 2018 in št. 350-9/2017/6 z dne 21. 1. 2019, Uprava za pomorstvo, Ukmarjev trg 2, 6000 Koper, ursp.box@gov.si

- mnenje št. 37167-2298/2017/18 (1512) z dne 14. 9. 2020, Direkcija RS za infrastrukturo Sektor za upravljanje cest Območje Novo mesto, Ljubljanska cesta 36, 8000 Novo mesto, gp.drsi@gov.si
- mnenje št. 3407-89/2017-16 z dne 17. 8. 2020, Zavod za gozdove Slovenije OE Novo mesto, Gubčeva 15, 8000 Novo mesto, oenovomesto@zgs.si
- mnenje št. 35105-0382/2017/48 z dne 10. 1. 2023, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije Služba za kulturno dediščino OE Novo mesto, Skalickega ulica 1, 8000 Novo mesto, tajnistvo.nm@zvksa.si
- mnenje št. S18-438/P-PU/RKP z dne 5. 8. 2019 in št. S20-348/P-MP/RKP z dne 14. 9. 2020, Plinovodi d.o.o., Cesta Ljubljanske brigade 11b, 1001 Ljubljana, info@plinovodi.si
- mnenje št. 6-II-338/2-O-20/AH z dne 30. 7. 2020, Zavod RS za varstvo narave OE Novo mesto, Adamičeva ul. 2, 8000 Novo mesto, zrsvn.oenm@zrsvn.si
- mnenje št. 35403-17/2020-4 z dne 8. 9. 2020, št. 35403-17/2020-7 z dne 13. 11. 2020, št. 35403-17/2020-8 z dne 3. 12. 2020, št. 35403-16/2022-3 z dne 5. 1. 2023 in št. 35403-16/2022-7 z dne 1. 3. 2023 ter pojasnilo v zvezi z mnenjem (št. 35403-16/2022-7 z dne 1. 3. 2023) št. 35403-16/2022-9 z dne 30. 3. 2023, Agencija RS za okolje, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana, gp.arso@gov.si
- mnenje št. 35508-4102/2020-3 z dne 23. 9. 2020, Direkcija RS za vode, Hajdrihova ulica 28c, 1000 Ljubljana, gp.drsv@gov.si
- mnenje št. 351-1/2011/26 z dne 10. 9. 2020, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Dunajska 22, 1000 Ljubljana, gp.mkgp@gov.si

**IV.** Presoja vplivov na okolje je bila izvedena za poseg: izgradnjo državne ceste Novo mesto – priključek Maline 3. razvojna os – južni del, prvi del: etapa 1 in 2 od priključka Novo mesto – vzhod do priključka Osredok v obsegu kot izhaja iz točke I. izreka tega dovoljenja. Iz presoje vplivov na okolje izhaja, da nameravana gradnja 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 oz. obratovanju, poleg zahtev in ukrepov iz Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12 in 70/17) in zakonsko predpisanih ukrepov, upoštevati tudi naslednje ukrepe in pogoje:

#### 1. Varstvo pred hrupom

##### 1.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo

- gradbena dela na odprtih površinah ter obratovanje premičnih drobilnikov 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. Ob nedeljah in praznikih se gradbena dela ne smejo izvajati;
- intenzivna gradbena dela v bližini stavb z varovanimi prostori, ki povzročajo impulzno karakteristiko hrupa (rušitev stavb, intenzivni izkopi kamnine, zabijanje temeljev, vrtanje pilotov itd.), lahko potekajo le med delovniki, in sicer v dnevnem času med 8. in 16. uro;
- izkop najtrših kamenin na odprtem s tehnologijo razstreljevanja se lahko izvaja le v dnevnem obdobju od ponedeljka do petka med 9. in 15. uro, v času, ko je največ delovno aktivnih ljudi od doma;
- transport za potrebe gradnje po javnem cestnem omrežju, 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;
- transport materiala med gradnjo mora v največji možni meri potekati po gradbišču hitre ceste;
- po državnih cestah višjega ranga je treba prevoze za potrebe gradnje voditi po najkrajših možnih poteh, ki ne smejo potekati skozi naselja kolikor je to mogoče;
- uporaba cest lokalnega cestnega omrežja, razen lokalne ceste LC 295211 Ragovo – Krka in dela LG – 299273 Šmarješke ceste na odseku od Andrijaničeve ceste ter Levičnikove

ceste do gradbišča hitre ceste, na širšem območju gradnje hitre ceste ni dovoljena. V primeru uporabe lokalnih cest je le-ta mogoča ob soglašanju pristojnega organa lokalne skupnosti;

- na območjih s pričakovano povečano obremenitvijo s hrupom je treba pred pričetkom gradbenih del izvesti začasne protihrupne ograje oz. začasne gradbiščne ograje skupne dolžine 421 m, in sicer ob hitri cesti:
  - od km 1,3+90 do km 1,4+74, levo, dolžina 85 m; stanovanjski stavbi Šmarješka cesta 41 in 43,
  - od km 1,4+85 do km 1,5+55, levo, dolžina 71 m; stanovanjski stavbi Šmarješka cesta 40 in 42;
  - od km 1,5+00 do km 1,5+60, desno, dolžina 61 m; stanovanjska stavba Šmarješka cesta 34;
  - od km 1,6+80 do km 1,7+35, levo, dolžina 55 m; stanovanjske stavbe Krka 1, 2 in 4;
  - od km 1,7+43 do km 1,8+90, levo, dolžina 149 m; stanovanjske stavbe Krka 1, 2 in 4;
- začasne protihrupne ograje oz. začasne gradbiščne ograje morajo biti polne izvedbe ter visoke najmanj 2,5 m, zvočna izoliranost mora dosegati v skladu s standardom SIST EN ISO 1793-2 vsaj 25 dB(A), predlagana je izvedba absorpcijske ograje s stopnjo absorpcije  $DL\alpha = 8$  dB(A) po standardu SIST EN ISO 1793-2;
- natančno lokacijo začasnih protihrupnih ograj oz. začasnih gradbiščnih ograj je treba določiti v fazi priprave gradbišča v sodelovanju z investitorjem in lokalnim prebivalstvom;
- pred pričetkom gradbenih del je treba izvesti pasivno protihrupno zaščito na objektu z naslovom Šentjernejska cesta 41.

#### 1.2 Med uporabo oz. obratovanjem

- na celotni potezi načrtovane hitre ceste, Šentjoški cesti, na vseh priključnih rampah in krožiščih v priključkih Mačkovec in Cikava ter na AC priključku Novo mesto vzhod je treba zagotoviti vgradnjo tišje obrabne plasti - delno absorpcijska SMA 11PmB prevleka (»tišji asfalt«);
- treba je zagotoviti izvedbo tihih dilatacij na premostitvenih objektih na območju reke Krke in priključka Cikava,
- protihrupne ograje morajo v skladu s standardom SIST EN ISO 1793-1:217 na notranji strani dosegati visoko stopnjo absorpcije ( $DL\alpha = 8-11$  dB(A)), na zunanji strani pa srednjo stopnjo absorpcije ( $DL\alpha = 4-8$  dB(A));
- tehnične karakteristike protihrupne ograje morajo ustrezati standardom SIST EN 1793-2:2013. Protihrupne ograje morajo biti izdelane tako, da se pri prehodu zvoka skozi ograjo, upoštevajoč vse konstruktivne elemente, hrup zmanjša za najmanj 25 dB(A).

## 2. Varstvo zraka

### 2.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo

- premični drobilci za predelavo mineralne surovine smejo delovati le na gradbišču 1. faze, delovati smejo le z uporabo protiprašnih naprav za ustvarjanje vodne meglice, gradbenih odpadkov se z drobilci ne sme predelovati;
- apnena stabilizacija nasipov se mora izvajati le v obdobjih manj intenzivnih vetrov, postopka se ne sme izvajati v obdobju zadrževanja visokih voda, za utrjevanje se mora uporabljati živo apno;
- rušitve objektov je treba izvajati samo v času, ko je več kot 5 mm padavin dnevno;
- vozne površine vseh gradbiščnih in dovoznih poti je potrebno protiprašno zaščititi;
- interne transportne poti na gradbiščih in na lokaciji zasipa Dolnja Težka Voda ter odkrite površine na gradbiščih je treba redno vlažiti;
- gradbiščne ceste in dostopne ceste na gradbišče je treba redno čistiti s postopki mokrega čiščenja,
- vsi izvozi iz gradbišča se morajo urediti z rešetko, ustrezno opremljeno s filtri in lovilec olj, nad katero se podvozje, kolesa in keson vozil obvezno spirajo preden se vozilo priključi na javno cestno omrežje;

- 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;
- 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;
- začasne lokacije za skladiščenje sipkega materiala morajo biti locirane znotraj območja obravnavanih ureditev in morajo biti od stanovanjskih stavb oddaljene vsaj 100 m; stalnih ali začasnih lokacij za skladiščenje sipkega materiala se ne sme umeščati v neposredno bližino stanovanjskih objektov, kar velja tudi za skladiščenje rodovitne zemlje ob trasi;
- dokončana območja je treba sproti rekultivirati;
- v obdobjih izrazito neugodnih razmer, kot je izkopni material z nizko vlažnostjo, daljše obdobje brez padavin ali izjemno visoke hitrosti vetrov, je treba omejiti izvajanje intenzivnih zemeljskih del;
- postaviti je treba začasne protiprašne zaslone skupne dolžine 639 m in višine 2,5 m na lokacijah:
  - Dev. 1-2A, od km 0,0+00 do km 0,1+75, levo, dolžina 205 m; Pod Trško goro,
  - hitra cesta, od km 1,2+90 do km 1,3+90, levo, dolžina 101 m; stanovanjski stavbi Šmarješka cesta 41 in 43,
  - Dev. 1-7 (R2-419), od km 0,8+40 do km 0,8+85, desno, dolžina 44 m; stanovanjska stavba Šentjernejska cesta 24,
  - Dev. 1-7 (R2-419), od km 0,8+92 do km 0,9+90, desno, dolžina 100 m; stanovanjska stavba Šentjernejska cesta 24,
  - Dev. 1-7 (R2-419), od km 1,1+95 do km 1,2+55, levo, dolžina 74 m; stanovanjski stavbi Šentjernejska cesta 41 in Velika Cikava 15 in 13,
  - Dev. 1-7 (R2-419), od km 1,2+62 do km 1,3+38, levo, dolžina 76 m; stanovanjska stavba Šentjernejska cesta 41 in Velika Cikava 15 in 13,
  - Dev. 1-44, od km 0,1+05 do km 0,1+18, desno; dolžina 39 m; stanovanjska stavba Na Lazu 35;
- natančno lokacijo protiprašnih zaslonov je treba določiti v fazi priprave gradbišča v sodelovanju z investitorjem in lokalnim prebivalstvom;
- v primeru ugotovljenih preseganj mejnih vrednosti onesnaževal je potrebno urediti dodatne začasne gradbiščne ograje;
- protiprašni ukrepi se morajo izvajati na celotnem območju gradbišča in transportnih poti, še posebej učinkovito in redno pa na območjih, ki ležijo v neposredni bližini stanovanjske pozidave;
- zagotoviti je treba izvedbo vrtin z mokrim vrtanjem;
- območja odstrelov je treba prekrivati;
- v hladni polovici leta (med 1. oktobrom in 31. marcem) je treba v dneh, ko je za Mestno občino Novo mesto razglašena čezmerna onesnaženost z delci PM<sub>10</sub>, prekiniti izvajanje dejavnosti na prostem, ki povzročajo emisije delcev PM<sub>10</sub> (gradbišča, pometanje cest).

## 2.2 Med uporabo oz obratovanjem

- v hladni polovici leta (med 1. oktobrom in 31. marcem) je treba v dneh, ko je za Mestno občino Novo mesto razglašena čezmerna onesnaženost z delci PM<sub>10</sub>, omejiti hitrost na hitri cesti na največ 80 km/h, in sicer z uporabo dodatne prometne signalizacije;
- treba je zagotoviti redno in ustrezno vzdrževanje vozniških površin, s čimer se zmanjša resuspenzija delcev.

## 3. Varstvo pred vibracijami med pripravljalnimi deli in gradnjo:

- zagotoviti je treba, da se v času gradnje s povečanimi vibracijami (rušitve, pilotiranje) pravočasno in dosledno obvešča najbližje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju del;
- na območju gradnje mosta 5-01 čez Krko in viadukta 6-02 je treba zagotoviti temeljenje z uvrstovanjem pilotov (sistem Benotto);

- med razstreljevanjem je treba uporabiti vrtno mehanizacijo in prilagoditev izvajanja minerskih del (manjše količine razstreliva, krajši odstreli...) na način, da bo vpliv vibracij pri najbližjih objektih čim manjši;
- ukrepi varstva pred vibracijami in zavarovanja območja razstreljevanja morajo biti podrobneje opredeljeni v tehnološkem elaboratu miniranja, ki ga je treba izdelati pred pričetkom gradnje;
- izvajalec gradbenih del mora ob gradbišču, ob gradbiščnih poteh in dovoznih cestah za potrebe gradnje izvesti popis in dokumentiranje objektov, ki so od navedenih območij oddaljeni manj kot 10 m, in sicer najmanj na objektih:
  - Šmarješka cesta 40, km 1,505, levo
  - Šmarješka cesta 42, km 1,530, levo
  - Šmarješka cesta 34, km 1,535, desno
  - Šentjernejska cesta 41, deviacija 1-07, km 40, desno
  - Velika Cikava 13, deviacija 1-07, km 495, levo
  - Šentjernejska cesta 24, deviacija 1-07, km 440, levo
  - Na Lazu 35, deviacija 1-44 km 115, levo
  - Ulica Ivana Roba 33, deviacija 1-51, km 285, levo.

#### 4. Varstvo tal in podzemnih voda

##### 4.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo

- pred pričetkom del je treba gradbene odpadke, prisotne na evidentiranem divjem odlagališču, ustrezno odstraniti;
- za primere morebitnega razlitja onesnaževal (npr. izlitje goriva, motornega olja ali drugih nevarnih snovi) mora biti izdelan načrt ravnanja za takojšnje in učinkovito ukrepanje v takih primerih, ki mora vključevati vsaj ukrepe za preprečevanje vdora nevarnih snovi v podzemno vodo, ukrepe za odstranitev onesnaženega materiala in izbor mesta za začasno skladiščenje pred oddajo v nadaljnje ravnanje ter način obveščanja ustreznih strokovnih služb o morebitni nevarnosti;
- onesnažen material, ki nastane pri morebitnem razlitju pogonskega goriva, mazalnega in drugega olja je treba shraniti v neprepustne zaprte posode in skladiščiti do predaje pooblašteni organizaciji za ravnanje s tovrstnimi odpadki;
- v primeru pranja vozil in strojev ter oskrbe prevoznih sredstev in drugih naprav z gorivi in olji na območju gradbišča, transportnih in drugih manipulativnih površin, se morajo le-te urediti tako, da ni mogoče odtekanje nevarnih snovi, odpadne ali izcedne vode v tla in podzemno vodo. Ploščad za pretakanje goriva in pranje vozil oziroma gradbenih strojev mora biti izvedena kot neprepustna skleda, tako da se ulovi celotna morebitno izlita količina goriva oziroma vode za pranje;
- zagotoviti je treba ustrezno opremljena mesta za skladiščenje nevarnih snovi z neprepustno lovilno skledo ustrezne prostornine, ki bi ob razlitju, razsipu ali drugih nevarnostih omogočila zajem teh snovi in preprečila iztok v tla. Pri tem mora biti skladiščni prostor zaščiten pred atmosferskimi vplivi, preprečen mora biti dostop nepooblaščenim osebam. Za skladiščenje nevarnih snovi ali kemikalij se mora uporabljati originalna embalaža;
- pri gradnji je treba uporabljati le materiale, ki ne vsebujejo nevarnih spojin ter tehnično brezhibno gradbeno mehanizacijo;
- med gradnjo je treba spremljati nivo podzemne vode kot je to določeno v točki VII. izreka tega dovoljenja. V primeru, da se gladina podzemne vode dvigne nad nivo izkopa gradbenih jam, je treba dela ustaviti.

##### 4.2 Med uporabo oz. obratovanjem

- vsi zadrževalniki in koalescenčni lovilniki olj morajo biti redno vzdrževani. V primeru okvare naprave ali stanja v zadrževalnikih, ki lahko povzroči prekomerno onesnaženje padavinske

odpadne vode na iztoku, mora izvajalec sam začeti z izvajanjem ukrepov in sanacijo za preprečitev prekomernega onesnaženja okolja;

- vzdrževalci cest morajo imeti pripravljen načrt za takojšnje ukrepanje ob morebitnem razlitju onesnaževal (gorivo, olje in druge za vodne vire škodljive suspenzije).

## 5. Varstvo površinskih voda

### 5.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo

- za primere izrednih dogodkov, kot je npr. izlitje goriva, motornega olja ali drugih nevarnih snovi v vodotok mora biti izdelan načrt ravnanja za takojšnje in učinkovito ukrepanje v takih primerih;
- treba je preprečiti razlitje cementnih in apnenih mešanic v vodo, spiranje zemljine, izcejanje goriva, olj, zaščitnih premazov in drugih škodljivih in strupenih snovi v vodo. Vsa predvidena betoniranja je treba izvajati »v suhem«, kar pomeni vodotesno opaženje prostorov, kjer se bo vgrajeval beton;
- na vodnem in priobalnem zemljišču ni dovoljeno izlivati, odlagati in pretovarjati nevarne snovi v trdni, tekoči ali plinasti obliki, odlagati ali pretovarjati odkopan ali odpadni material ter odlagati odpadke;
- v površinskih vodah, na vodnem in priobalnem zemljišču ter na vodonosnikih ni dovoljeno pranje vozil in drugih strojev ali naprav;
- med izvajanjem gradbenih del se za izvedbo le-teh ne sme zajemati vode iz vodotokov;
- za zaščito pred razlitjem nevarnih snovi je treba ob transportnih poteh in manipulativnih prostorih, ki mejijo na vodotoke in potekajo ob ali preko vodonosnikov, postaviti odbojne ograje, ki preprečujejo razlitje nevarnih snovi izven območja prometnih površin in izven območja kontrolirane odvodne površine;
- vsa začasna skladišča in pretakališča goriv, olj in maziv ter drugih nevarnih snovi morajo biti zaščitena pred možnostjo izlitja v okolje.

### 5.2 Med uporabo oz. obratovanjem

- brežine Krke in potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) se na območju novih premostitev ohranjajo, kjer pa to ni mogoče, se sonaravno uredijo tako, da je omogočena rast vodnega in obvodnega rastlinja.

## 6. Poplavna in erozijska varnost med pripravljalnimi deli in gradnjo

- zasipavanje na območju vodnih in priobalnih zemljišč ter na območju poplav ni dovoljeno;
- brežine vkopov in nasipov ter druge površine, na katerih bodo tla zaradi gradnje uničena ali poškodovana, se morajo utrditi in protierozijsko zaščititi;
- odlaganje materiala v pretočne profile vodotokov ali na poplavna območja ter spreminjanje vodnega režima, ki odstopa od projektnih rešitev, ni dovoljeno;
- med pripravljalnimi deli in gradnjo se ne sme zmanjševati sedanja pretočnost rečnih strug in poplavnih koridorjev;
- gradbišče se mora zavarovati tako, da bo zagotovljena varnost pred morebitnim nastopom visokih voda, erozijskim delovanjem voda in da bo zagotovljen nemoten odtok vode;
- odložen in skladiščen material mora biti zaščiten pred erozijo in izpiranjem;
- po končani gradnji je treba odstraniti vse ostanke gradbenih materialov in začnih deponij ter vse z gradnjo prizadete površine krajinsko ustrezno urediti tako, da bo preprečena erozija.

## 7. Varstvo narave

### 7.1 Med pripravljalnimi deli in gradnjo

- zagotovi je treba kar najmanjši poseg na varovana območja narave ter na gozdne površine, reko Krko in pritoke;
- rastje je dovoljeno odstraniti le na območju načrtovanih ureditev in na mestih, na katerih bi zarast lahko neposredno ovirala opravljanje del;

- obrežno vegetacijo je treba ohranjati kolikor se le da. Na delih, kjer ni predvideno utrjevanje brežin, je treba takoj po zaključku del izsekano lesno vegetacijo nadomestiti;
- na desnem bregu Krke se mora med mostom za kolesarje in pešce ter cestnim mostom zasaditi 240 m<sup>2</sup> drevesno – grmovne vegetacije s prevladujočo vrsto belim gabrom (*Carpinus betulus*). Z belim gabrom se mora obsaditi tudi nasip ceste oz. mostu na desnem bregu Krke;
- manipulativne površine za gradbene stroje, odlagališča in skladišča materiala in nevarnih snovi, dodatne dovozne ceste do gradbišča, parkirišča in obračališča za tovorna vozila se morajo urediti zunaj območij naravovarstveno pomembnejših habitatnih tipov;
- za začasne prometne in gradbene površine ter za začasne lokacije skladiščenja materiala se morajo prednostno uporabiti obstoječe infrastrukturne in druge manipulativne površine;
- med gradnjo mora biti urejeno odvajanje odpadnih in izcednih voda;
- gradbišče je dovoljeno osvetljevati le, če je to nujno potrebno, kar se izvede s svetili s senzorjem. Pri tem se območja Natura 2000 tekom gradnje ne sme osvetljevati;
- na območja Natura 2000 se ne sme umeščati območij za začasen ali trajen vnos viškov materiala, parkirišč za gradbeno mehanizacijo ali začasnih objektov za potrebe gradnje;
- pri zemeljskih delih se morajo izvajati ukrepi za preprečitev razvoja invazivnih vrst rastlin na način, da se med gradnjo morebitne invazivne vrste rastlin ali zemljino z deli invazivnih vrst rastlin ustrezno odstrani, pri čemer je posebna pozornost potrebna zlasti pri delu ob vodotokih in pri morebitnem pojavu japonskega dresnika (*Fallopia sect. Reynoutria*);
- vsa vozila in stroji se morajo pred premikom na drugo lokacijo ustrezno očistiti, da ni možen prenos ostankov invazivnih vrst rastlin;
- vgrajeni material ne sme vsebovati razmnoževalnih delov invazivnih vrst rastlin;
- ob nepredvidenem odprtju jame je treba obvestiti območno enoto Zavoda RS za varstvo narave, ki bo jamo pregledala in dala navodila za ustrezno zavarovanje oziroma sanacijo podzemnega habitata;
- sečnja drevja in posek rastja na celotni trasi se mora opraviti zunaj vegetacijske sezone, zaradi gnezdenja ptic pa nikakor ne med 1. aprilom in 30. junijem;
- najhрупnejša dela v času najintenzivnejše gradnje se ne smejo opravljati v času gnezdenja ptic, torej ne med 1. aprilom in 30. junijem;
- najhрупnejša intenzivna gradbena dela na območju vseh premostitev Krke oz. na brežinah Krke se zaradi prezimovanja vodnih ptic ne smejo opravljati v obdobju od 1. septembra do 31. marca ter zunaj razmnoževalnega obdobja vidre, ki traja od 1. januarja do 31. marca;
- posegi v reko Krko, ki bi lahko vplivali na kvaliteto vode (temeljenje pilotov, morebitno utrjevanje brežin), se morajo izvajati zunaj glavne drstitvene sezone rib, ki traja od 1. marca do 30. junija;
- v primeru, da je drstitev ščuke opažena že pred 1. marcem, se morebitna gradbena dela, ki bi lahko vplivala na kvaliteto vode v reki Krki, začasno prekinejo in se nadaljujejo po 30. 6.;
- gradbišče in izvedbo nameravanega posega je treba organizirati na način, da bo preprečen negativen vpliv na naravno vrednoto Napoleonova vrba ter da dostop do nje ne bo oviran. Na območju drevesa v širini 2 m od projekcije krošnje na tla se ne sme voziti, parkirati, obračati vozil, odlagati gradbenega in drugega materiala ali kakorkoli posegati v tla. Območje drevesa v širini 2 m od projekcije krošnje na tla se mora zaščititi z zaščitno ograjo v skladu s standardom DIN 18920;
- pri gradnji mostov in vodnogospodarskih ureditev se morajo dela organizirati tako, da:
  - ni moteno ribolovno upravljanje. Pri tem je treba o predvidenem času izvajanja del ob vsakem posegu v strugo pravočasno obvestiti pristojnega izvajalca ribiškega upravljanja (7 do 14 dni pred začetkom del), da lahko po potrebi izvede intervencijski izlov rib,
  - se z gradbenimi stroji ne posega v vodni prostor,
  - se z gradbeno mehanizacijo ne vozi po strugi vodotoka,

- se v primeru betoniranja prepreči izcejanje strupenih betonskih odpadkov v vodo, pri čemer se morajo vsa betoniranja izvajati »v suhem«, kar pomeni vodotesno opažanje prostorov, kjer se bo vgrajeval beton,
- se med gradnjo prepreči nastanek neprekinjene kalnosti,
- gradbena dela na območju vodotoka potekajo čim krajši čas,
- se rodovitno in plodno zemljinu previdno odstrani, tako da se ne sipa v vodo;
- posegi v okolici potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok):
  - posegi na širšem območju potoka, ki bi lahko vplivali na kvaliteto vode, se morajo izvajati zunaj glavne drstitvene sezone rib, ki traja od 1. oktobra tekočega leta do 30. junija naslednjega leta,
  - med izvajanjem gradbenih del se za izvedbo le-teh ne sme zajemati vode iz vodotoka;
- v času izvajanja gradbenih del v bližini Krke je treba v vodotoku zagotoviti doseganje predpisanih mejnih vrednosti za ciprinidne vode in v bližini potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) v vodotoku zagotoviti doseganje predpisanih mejnih vrednosti za salmonidne vode glede na predpise o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib in o stanju površinskih voda.

## 7.2 Med uporabo oz. obratovanjem

- zasaditve, utrjevanje tal in odprava poškodb rastja se morajo izvesti takoj po končanih delih;
- po končani gradnji je treba vse prizadete površine renaturirati, tako da se na njih omogoči čimprejšnje zaraščanje z avtohtonimi vrstami rastlin, ki se morajo redno vzdrževati;
- za zasaditev na gozdnih območjih in ob vodotokih se morajo uporabiti vrste, ki ustrezajo avtohtonim gozdnim združbam in sestavi obvodne zarasti;
- ob morebitnem pojavu invazivnih tujerodnih vrst rastlin se mora te redno kositi še pred semenitvijo in rastlinske dele odpeljati na ustrezno odlagališče, pri čemer je posebna pozornost potrebna zlasti pri delu ob vodotokih in pri morebitnem pojavu japonskega dresnika (*Fallopia sect. Reynoutria*);
- transport rastlinskih delov dresnika in okužene zemljine je treba izvajati v pokritih vozilih oz. na način, da delci zemljine ali rastlin ne morejo padati iz vozil;
- preprečiti je treba sipanje z dresnikom okužene zemljine ali odkošenih oz. zmulčanih delov dresnika v vodotok in njegovo razširjanje dolvodno;
- območja pod viadukti, ki se ob gradnji razgalijo, se morajo takoj po končanih delih zasaditi z avtohtono zarastjo kot kritje živalim ob prehodu;
- vsi mogoči prehodi za živali se morajo redno vzdrževati;
- območja pod mostovi, viadukti in podhodi v odprti krajini ni dovoljeno uporabljati kot površine za skladiščenje gradbene opreme in strojev, kmetijskih strojev in drugih vozil, prav tako pod mostom, viaduktom in podhodom ne smejo biti nameščene ograje ali ovire, ki bi preprečevale prehod živali;
- zadrževalni bazeni morajo biti narejeni tako, da ne predstavljajo pasti za organizme. Večjim živalim mora biti dostop preprečen z ograjo, pri čemer mora imeti ograja odprtine takšne velikosti, da se manjše živali v ograji ne morejo zagozditi in lahko splezajo ven;
- zadrževalniki morajo biti izvedeni izven varovanih območij, EPO in naravnih vrednot;
- makadamskega podvoza 3-07 (deviacije 1-07) in makadamskega podvoza 3-08 (deviacije 1-08), ki bosta služila tudi prehajanju divjadi pod hitro cesto, se ne sme osvetljevati;
- vse uporabljene svetilke morajo imeti barvno temperaturo največ 2700K in minimalen delež UV svetlobe;
- na delih, kjer so predvidene transparentne protihrupne ograje, se mora le-te opremiti z ustreznimi oznakami za preprečevanje zaletavanja ptic;
- na območju vodnogospodarskih ureditev Krke mora biti ohranjena prehodnost za vodne organizme dolvodno in gorvodno;
- na območju vodnogospodarskih ureditev Krke se brežin ne sme utrjevati, če to ni nujno potrebno. Če je treba brežine nujno utrditi, se ji lahko utrdi le neposredno pod mostom in le

v delu, kjer je to nujno. Pri tem se mora uporabiti naravne materiale (les, kamen v suho, vrba). Utrditve ne smejo segati v omočeni del brežine;

- na območju potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) se morajo postaviti varovalno - usmerjevalne ograje za dvoživke, ki ob hitri cesti segajo vsaj 100 m na vsako stran od premostitve vodotoka. Na predvidenih mestih se mora na višini do 0,4 m od tal na varovalno ograjo namestiti fizična ovira brez odprtin, ki dvoživkam onemogoča prehod na vozišče. Zaščita mora biti na spodnjem delu vkopana, da je preprečeno prehajanje dvoživk pod ograjo. Na koncih mora biti zaščita izvedena v obliki črke U (U-zaključek).

#### 8. Varstvo kmetijskih in gozdnih zemljišč v času gradnje

- zagotoviti se morajo dostopi do kmetijskih zemljišč in preprečiti nekontrolirani prevozi po kmetijskih zemljiščih;
- poljske poti se morajo po gradnji obnoviti;
- gradbena dela se morajo izvajati v času, ko so škode na pridelkih najmanjše, npr. pred setvijo, po spravilu itd.;
- kmetijska zemljišča je treba po posegu vrniti v prvotno stanje, kolikor je to izvedljivo;
- začasne lokacije viškov materialov ne smejo posegati na gozdna niti kmetijska zemljišča oz. se zaradi njih potencial kmetijskih zemljišč ne sme zmanjšati;
- preprečiti je treba onesnaženje in mešanje horizontov tal;
- zagotoviti je treba ločeno odstranjevanje in skladiščenje rodovitnih in nerodovitnih slojev tal;
- rodovitni del tal je treba odstraniti in skladiščiti tako, da se ohranita njegova rodovitnost in količina, in sicer v kupih, ki ne smejo biti višji od 1,5 m, skladiščiti se mora čim manj časa;
- posegi v gozdove s posebnim namenom se zunaj načrtovanih ureditev ne smejo izvajati;
- gozdni robovi se morajo oblikovati plastovito z uporabo vseh slojev zarasti in razgibano v vzdolžni smeri. Pri tem je treba pri zasaditvah uporabiti avtohtone drevesne in grmovne vrste, predvsem potencialno rastje. Za odseke, na katerih trasa ceste poteka skozi obsežnejše sklenjene gozdne sestoje je treba izdelati podrobnejši načrt sanacije in stabilizacije gozdnega roba;
- med gradnjo je treba omogočiti gospodarjenje z gozdom in dostop do gozdnih zemljišč pod enakimi pogoji kot pred izvedbo posega;
- po končani gradnji se morajo sanirati morebitne poškodbe na gozdnem drevju, gozdnih cestah in poteh ter vlakah.

#### 9. Varstvo kulturne dediščine

- na podlagi rezultatov že opravljenih predhodnih arheoloških raziskav je treba na trasi gradnje južnega dela 3. razvojne osi, 1. in 2. etapa (od priključka NM – vzhod do priključka Osredok), ki posega v spodaj naštetе registrirane enote nepremične kulturne dediščine, opraviti arheološke raziskave ob gradnji – invazivno arheološko raziskavo za določitev vsebine in sestave najdišča, tj. arheološko raziskavo ob gradnji s stalno prisotnostjo arheološke ekipe (v minimalni sestavi 2 arheologa, 4 tehniki, delavci po potrebi). Sestava arheološke ekipe se glede na intenzivnost strojnih – bagrskih del lahko poveča ali zmanjša:
  - EŠD 9447 Novo mesto - Arheološko območje Velike njive,
  - EŠD 3994 Smolenja vas - Arheološko območje Mahovnice,
  - EŠD 956 Novo mesto - Arheološko območje Velika Cikava,
  - EŠD 15640 Novo mesto - Arheološko območje Žabja vas,
  - EŠD 15643 Novo mesto - Arheološko najdišče Brezovica,
  - EŠD 9468 Novo mesto - Arheološko območje Brezovica,
  - EŠD 3871 Smolenja vas - Arheološko območje Lajpek,
  - EŠD 11136 Novo mesto - Arheološko območje Drgančevje,
  - EŠD 28468 Novo mesto - Arheološko najdišče Kovačev laz,
  - EŠD 9457 Novo mesto - Arheološko območje Gotensko polje;

- na podlagi rezultatov že opravljenih predhodnih arheoloških raziskav je treba na lokaciji mostov – projekt »novogradnja mostu (5-01) na novi štiripasovni cesti in vzporednega mostu (5-03) za pešce in kolesarje čez Krko«, znotraj registrirane enote nepremične kulturne dediščine EŠD 9447 Novo mesto - Arheološko območje Velike njive, opraviti arheološko raziskavo ob gradnji s stalno prisotnostjo arheološke ekipe (v minimalni sestavi 2 arheologa, 4 tehniki, delavci po potrebi);
- posamezne ugotovljene plasti je treba ročno počistiti in dokumentirati v tlorisu in profilu v skladu z metodologijo in standardi stroke ter v skladu s Pravilnikom o arheoloških raziskavah. V ponudbo arheoloških raziskav je treba vključiti postizkopavalno analizo arhiva najdišča;
- v primeru odkritja arheoloških plasti, struktur je dovoljeno le te izkopati le v tolikšni meri, da se določijo gabariti za nadaljnje usmeritve varstva arheološke dediščine (tj. arheološka izkopavanja), ki bodo konkretizirane v dopolnitvi kulturnovarstvenih pogojev.

**V.** Investitor mora pri nadaljnjem projektiranju, med gradnjo in uporabo objekta poleg pogojev, navedenih v prejšnji točki 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 III. izreka tega dovoljenja. Investitor mora pred pričetkom del, med gradnjo, po končani gradnji in pri uporabi objekta upoštevati tudi naslednje pogoje:

- uporaba občinskega cestnega omrežja za potrebe gradnje državne ceste je dovoljena le s soglasjem pristojnega občinskega organa
- zaradi predvidenih obremenitev v času gradnje je treba izvesti rekonstrukcijo občinske ceste LC 295211 na odseku od G2/0472-priključek Ragovo do vasi Krka
- zagotoviti nemoteno odvijanje prometa na obstoječem cestnem omrežju, obveščati prebivalstvo o zaporah cest
- investitor mora omogočiti dostope do vseh zemljišč in objektov, ki bodo morda prekinjeni med gradnjo
- med gradnjo zagotoviti nemoteno komunalno oskrbo preko vseh obstoječih infrastrukturnih vodov in naprav, ob gradnji poškodovane vode in naprave pa takoj obnoviti
- po končani gradnji je treba sanirati morebitne poškodbe vseh cest, ki bi med gradnjo eventualno služile obvozu ali transportom.

**VI.** 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 IV./7 izreka tega dovoljenja.

**VII.** Investitor mora v času pripravljalnih del in gradnje ter uporabe oz. obratovanja hitre ceste s priključnimi deviacijami spremljati stanje učinkov posega, ukrepov za zmanjšanje vplivov in stanje dejavnikov oziroma zagotoviti spremljanje stanje okolja za naslednje dejavnike okolja v času gradnje: hrup, zrak, vibracije, narava, površinske in podzemne vode, tla, kulturna dediščina, kmetijska zemljišča, in v času uporabe oz. obratovanja: hrup, površinske (padavinske odpadne vode) in podzemne vode, krajina, in sicer vsaj v obsegu, kot je to določeno z elaboratom 9/11 Načrt monitoringa v času gradnje in obratovanja, št. 2017-027a/MONI, januar 2018, dopolnitev julij 2018, BPI d.o.o., Maribor. Pri tem je treba upoštevati najnovejše predpise in standarde, zlasti pri spremljanju stanja z vidika hrupa, emisij v zrak in vibracij.

1. Pri spremljanju emisij v zrak med pripravljalnimi deli in gradnjo je treba zagotoviti še, da se na dveh lokacijah, kjer so predvidene kontinuirane meritve delcev PM<sub>10</sub> v realnem času (Šmarješka cesta 41 in Šentjernejska cesta 41), meritve delcev PM<sub>10</sub> izvajajo s primerljivo (lasersko) metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov o trenutnih koncentracijah delcev PM<sub>10</sub>, pri čemer mora biti primerljiva metoda validirana z referenčno gravimetrično metodo po standardu SIST EN 12341:2014.

2. Spremljanje stanja narave v času uporabe oz. obratovanja je treba zagotoviti v naslednjem obsegu:

- prva tri leta po izgradnji je treba na celotni trasi hitre ceste trikrat letno nadzorovati uspevanje vegetacije in preprečevati razrast invazivnih rastlinskih vrst. Nadzor je treba še posebej skrbno izvajati pod mostovi. Monitoring mora izvajati strokovnjak biolog;
- vzdolž odseka hitre ceste od mostu čez Krko do km 5,052 je treba izvajati triletno spremljanje prehajanja dvoživk v spomladanskem obdobju (v času spomladanskih migracij). Pri tem spremljanje prehajanja dvoživk izvaja strokovnjak biolog. Če se zabeleži prehajanje dvoživk čez hitro cesto, je treba na podlagi spremljanja določiti ustrezne dodatne omilitvene ukrepe in tudi spremljati njihovo učinkovitost;
- pregledovati je treba stanje nameščenih ograj za dvoživke vsaj štirikrat letno. Prvi pregled mora biti izveden pred sezono pojavljanja dvoživk (na primer februarja), naslednji pregledi pa konec maja/začetek junija, julija in septembra. Če pride do hujših vremenskih dogodkov, ki bi lahko vplivali na stanje ograje, se ograjo pregleda tudi takoj po takšnem dogodku. Ob vsakem pregledu se odstrani rastje ob ograji ter odpravi druge morebitne pomanjkljivosti (luknje v ograji in podobno);
- vzdolž trase hitre ceste je treba beležiti število povozov divjadi;
- pod objekti (most čez reko Krko in Šajser, nadvoz 4-01, nadvoz 4-02, podvoz 3-07, podvoz 3-08) je treba spremljati prehajanje divjadi in pod mostovi tudi vidre ter bobra, in sicer vsaj tri leta po izgradnji ceste. Spremljanje stanja mora izvajati strokovnjak (biolog, gozdar). V primeru, da se ugotovi, da je treba zagotoviti ustrežnejše ureditve za prehajanje divjadi, se te izvede naknadno;
- dve leti po izgradnji je treba spremljati drstenje rib in število drstišč na odseku od izliva potoka Šajser v Krko do jezua Mačkovec.

**VIII.** To dovoljenje preneha veljati, če investitor v roku pet let po njegovi pravnomočnosti ne vloži popolne prijave začetka gradnje.

**IX.** 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.

**X.** 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 14. 5. 2020 na Ministrstvo za okolje in prostor (sedaj Ministrstvo za naravne vire in prostor) podal zahtevo za izdajo gradbenega dovoljenja za gradnjo južnega dela 3. razvojne osi, 1. in 2. etape hitre ceste med AC Ljubljana – Obrežje in priključkom Maline. K vlogi je pooblaščenec v skladu z 51. členom GZ priložil Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja, Projektno dokumentacijo za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja ter Poročilo o vplivih na okolje, ki so navedeni v točki II. izreka tega dovoljenja, ter določena mnenja.

(2) Upravni organ je dne 20. 10. 2021 izdal gradbeno dovoljenje št. 35105-37/2020-2550-170, s katerim je bilo investitorjevi zahtevi v celoti ugodeno. Upravno sodišče RS je s sodbo opr. št. I U 1776/2021-84 z dne 9. 6. 2022 navedeno gradbeno dovoljenje odpravilo in zadevo vrnilo

upravnemu organu, ki jo je izdal, v ponovni postopek. Investitor je v ponovljenem postopku dokumentacijo večkrat dopolnil, in sicer dne 30. 9. 2022, 9. 11. 2022 in nato še 3. 2. 2023.

(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 potrebna mnenja. Nadalje je upravni organ v ponovljenem postopku glede na sodbo sodišča dne 24. 11. 2022 in 6. 12. 2022 ponovno zaprosil za mnenja sledeče pristojne organe oz. organizacije: Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območno enota Novo mesto (ZVKDS) in Agencijo Republike Slovenije za okolje (ARSO). Prav tako je zaradi novega prostorskega akta Mestne občine Novo mesto (MONM) občino zaprosil za novo mnenje glede skladnosti predvidenega posega z njenimi prostorskimi akti.

(4) Upravni organ ugotavlja, da se zahtevek investitorja nanaša na gradnjo južnega dela 3. razvojne osi, 1. in 2. etape hitre ceste med AC Ljubljana – Obrežje in priključkom Maline na odseku od priključka Novo mesto vzhod do priključka Osredek. Zahtevek investitorja se nanaša na gradnjo HC od km 0+000 do km 5+052, rekonstrukcijo AC in priključka Novo mesto vzhod, na priključke HC (Mačkovec, Cikava in Osredek), navezovalno cesto Šentjoška cesta, deviacije cest in poti, križišča, podvoze, prehod, nadvoze, nadhode, mostova, viadukta, podporne in oporne konstrukcije, kolesarske poti, komunalno infrastrukturo (prestavitve, zaščita, novogradnja), oblikovanje obcestnega prostora, protihrupne ukrepe ter na zasutje 3 Doljna Težka voda.

(5) 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; v nadaljevanju Uredba o posegih v okolje). 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 in v skladu s točko A.III.1 priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, kadar gre za pogozditev, osnivanje gozdne plantaže ali krčitev gozda, na površini nad 30 ha. Zahtevek investitorja se nanaša na gradnjo 1. in 2. etape državne ceste Novo mesto – priključek Maline, na odseku od priključka Novo mesto – vzhod do priključka Osredek, v dolžini 5,05 km, z vsemi spremljajočimi ureditvami, ki je po vrsti ceste opredeljena kot hitra cesta. V okviru načrtovane hitre ceste bo zaradi gradnje prizadetih tudi približno 31 gozdnih zemljišč po dejanski rabi. Glede na navedeno je zaradi gradnje hitre ceste, upoštevajoč točko F.5 priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, in krčitve gozda, ki presega prag 30 ha, določen v točki A.III.1 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).

(6) 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 cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela z uredbo (Uradni list RS, št. 102/12, 70/17; v nadaljevanju DPN). 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, prestavitve 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 47. členu DPN.

DPN v 3. členu določa načrtovane prostorske ureditve in sicer med drugim hitro cesto od avtoceste A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (v nadaljnjem besedilu: hitra cesta), ki se načrtuje kot 3. razvojna os za povezavo med avtocesto Ljubljana - Obrežje in Belo krajino; povezovalno cesto - Šentjoško cesto in zasutje območja Težka voda z izkopanim zemeljskim materialom ter ureditve, ki so povezane s prestavitvijo ali zaščito objektov, omrežij in naprav gospodarske javne infrastrukture. Upravni organ ugotavlja, da je zahtevek investitorja skladen z navedenim v obsegu, ki je naveden v izreku tega dovoljenja. DPN v 6. členu določa, da se pri vertikalnih in horizontalnih tehničnih elementih upošteva projektna hitrost 100 km/h. Upravni organ ugotavlja, da je prišlo v delu odprte trase HC do odstopanja od tehničnih rešitev, določenih v uredbi, zaradi podrobnejše preučitve prometnih razmer in spremembe Pravilnika o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. V predloženi PGD dokumentaciji so predvideni vertikalni in horizontalni tehnični elementi, pri katerih je upoštevana hitrost 110 km/h, kar je v skladu s 47. členom DPN. Pridobljena so bila tudi vsa relevantna mnenja pristojnih organov in organizacij. DPN od 10. do 12. člena določa priključke in križišča, deviacije cest in poti ter avtobusna postajališča in cestne objekte. Upravni organ ugotavlja, da je predvidena gradnja v skladu z navedenim. Upravni organ ugotavlja, da je v 10. členu določen priključek 2-1 Novo mesto vzhod, ter da iz PGD izhaja, da so se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju prometnih, geoloških, geomehanskih, hidroloških in drugih razmer pridobile tehnične rešitve, s katerimi se bo izboljšala prometna varnost in so primernejše iz prometno tehničnega vidika. Predvidene spremembe upoštevajo tudi zadnje stanje gradbene tehnike. Tako so na deviaciji 1-1 predvidena krožišča namesto T križišč, nadvoz 4-07 in podporni ukrepi PK 17A in 17B. Nadalje upravni organ ugotavlja, da iz predloženega projekta izhaja, da je namesto visokega nasipa s podpornima zidovima na odseku od km 1+250 do km 1+460 predviden viadukt 6-02, ker so pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju prometnih, geoloških, geomehanskih, hidroloških in drugih razmer prišli do tehnične rešitve, ki je primernejša s prometno tehničnega, oblikovalskega in okoljevarstvenega vidika ter upoštevajo tudi zadnje stanje gradbene tehnike in omogočajo racionalnejšo rabo prostora. Predvidena rešitev ne spreminja načrtovanega videza območja in ne poslabšuje bivalnih ter delovnih razmer na obravnavanem območju ter ni v nasprotju z javnimi koristmi, saj so bila pridobljena vsa relevantna mnenja pristojnih mnenjedajalcev. Zaradi slabe nosilnosti terena, ugotovljenih na podlagi geološko – mehanskih raziskav, se je predvidena rešitev premostitve območja z viaduktom namesto z visokim nasipom izkazala za primernejšo in varnejšo rešitev tudi glede na pričakovane negativne vplive predvidene gradnje na bližnji industrijski objekt. Predvidena rešitev se je izkazala za primernejšo tudi iz prostorskega vidika, ohranjanja odprte krajine in racionalnejše izrabe prostora. Rešitev z viaduktom je primernejša tudi iz okoljskega vidika, saj so pričakovane obremenitve z vidika hrupa, vibracij in onesnaženje zraka v času gradnje bistveno manjše kot pri izvedbi nasipa. Nadalje upravni organ ugotavlja, da so predvideni dodatni objekti in sicer nadvoz 4-07, nadhod 4-16, podhod 3-20, podhod 3-21 in dodatni podporni zidovi: PZ-17a, PZ-17b, PZ-18 ter PZ-19. Upravni organ v zvezi s tem ugotavlja, da so se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju prometnih in drugih razmer pridobile tehnične rešitve, ki so primernejše s prometno tehničnega vidika. Zaradi zagotavljanja prometne varnosti pešcev in kolesarjev se je izkazalo, da je rešitev z izven nivojskim križanjem površin za pešce in kolesarje v priključku Mačkovec preko priključnih ramp na HC primernejša rešitev v primerjavi z nivojsko rešitvijo, predvideno v DPN. Z vsemi predvidenimi odstopanji soglašajo vsi pristojni mnenjedajalci. Upravni organ ugotavlja, da so predvidena odstopanja skladna s 47. členom DPN, ki določa dopustna odstopanja.

DPN v 18. členu med drugim določa presežke materiala in sicer, da se presežki izkopanega zemeljskega materiala delno uporabijo na območju gradnje HC, delno pa se odložijo za zasutja. Vsa načrtovana zasutja se po končanem odlaganju materiala rekultivirajo, tako da se vzpostavi prejšnja raba prostora. Dostopne poti do zasutij se sanirajo ali ohranijo. Upravni organ ugotavlja, da se bodo presežki izkopanega zemeljskega materiala, ki ga ni možno vgraditi v traso HC, odvažali na območje Težke vode, kar je v skladu z navedenim.

DPN v 23. členu med drugim določa postavitev transparentnih protihrupnih ograj na obravnavanem odseku HC. Upravni organ ugotavlja, da je na zunanjem robu hodnika mostu 5-1 predvidena transparentna protihrupna ograja, kar je v skladu z določilom 23. člena DPN.

DPN v 24. členu med drugim določa, da se mostovi čez Krko oblikujejo kot sestavni del mestnega prostora in sklenjenega obroča obvoznih cest, zagotovi se medsebojna usklajenost konstrukcijskih elementov in elementov urbane opreme. Konstrukcije mostov čez Krko se izvedejo s po dvema podpornima stebroma v strugi reke Krke; podpore se ne načrtujejo na brežinah struge. Arhitekturne in krajinsko arhitekturne rešitve za vse mostove se podrobneje določijo na podlagi rešitve, pridobljene z javnim natečajem. Natečajna rešitev mora vsebovati tudi urbanistično ter krajinsko arhitekturno oblikovanje obvodnega prostora Krke in obcestnega prostora hitre ceste, zahodne obvoznice in cest, ki jih ti objekti prečkajo, ob tem pa zagotoviti najnižjo mogočo niveleto mostov. Upravni organ ugotavlja, da je bila arhitekturna in krajinska rešitev mostov izbrana z arhitekturnim natečajem, ter da je izbrana rešitev v skladu z določbami 24. člena.

DPN v 36. členu na območju posegov v Naturo 2000 za SCI Krka določa, da se premostitve vodotokov načrtujejo z izvedbo podpor, ki so od zgornjega roba brežin odmaknjene vsaj za 10 m. Krka se premosti z največ dvema podporama v strugi. Brežine Krke se ohranjajo, kjer pa to ni mogoče, se sonaravno uredijo tako, da je omogočena rast vodnega in obvodnega rastlinja. Upravni organ ugotavlja, da mostova 5-01 in 5-03 premoščata reko Krko brez podpor v strugi reke, ostale podpore so odmaknjene od rečnih bregov. Površine pod mostovoma se uredijo sonaravno, ter da je predviden poseg skladen z navedenim.

V 35. členu DPN je določeno, da se kulturna dediščina med gradnjo varuje pred poškodovanjem in uničenjem. Investitor zagotovi ukrepe za varstvo kulturne dediščine. Investitor na območju državnega prostorskega načrta, kjer načrtovane ureditve segajo v območje registriranega arheološkega najdišča, pred pridobitvijo okoljevarstvenega ali kulturnovarstvenega soglasja zagotovi predhodne arheološke raziskave za vrednotenje arheološkega potenciala. Pri gradnji na območju registriranega arheološkega najdišča se poseg zmanjša na najmanjšo mogočo površino, ki še omogoča gradnjo. Če se med arheološkimi raziskavami ali izvedbo del odkrijejo arheološke ostaline, se rešitve skladno z varstvenim režimom prilagodijo tako, da dediščina ne bo ogrožena. Upravni organ ugotavlja, da je bilo na predloženo dokumentacijo pridobljeno pozitivno kulturovarstveno mnenje.

DPN v 39. členu med drugim določa, da se zaradi izvajanja ureditev, načrtovanih z DPN, vodni režim, vključno z režimom odtoka visokih voda, ne sme poslabšati. Prav tako ne sme biti ogrožena stabilnost vodnih in priobalnih zemljišč ter onemogočena obstoj in razmnoževanje vodnih in obvodnih organizmov. Upravni organ v zvezi z navedenim ugotavlja, da je bilo pridobljeno pozitivno mnenje Direkcije za vode.

Če se na podlagi hidrogeoloških preiskav, ki se izvajajo v času priprave projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja, pokaže, da napajalno zaledje vodnega vira Težka voda zajema tudi prostorske ureditve, ki se urejajo s tem državnim prostorskim načrtom, se za vodni vir Težka voda izdelata analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode. Če analiza tveganja

pokaže čezmerno obremenjenost vodnega vira glede na referenčno stanje, se v projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja določijo ustrezni dodatni ukrepi za zaščito podzemne vode, njihova učinkovitost pa se dokaže tudi v analizi tveganja ter z izvajanjem monitoringa in zgraditvijo piezometrov dolvodno od gradbišča, s tem pa se zagotovijo tudi ustrezni dodatni ukrepi skladno z izsledki analize. Upravni organ v zvezi z navedenim ugotavlja, da je bilo pridobljeno pozitivno mnenje Direkcije za vode.

DPN v 42. členu določa, da mora investitor ob gradnji cest zagotoviti izvedbo aktivnih zaščitnih ukrepov pred hrupom v obsegu, ki se določi na podlagi napovedi prometa za 10 oziroma 20 letno obdobje po končani gradnji, nato pa jih fazno dograjuje v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo pred hrupom zaradi cestnega in železniškega prometa ter v skladu z monitoringom, določenim v teh predpisih. Pri tem se upoštevajo predpisi, ki urejajo prve meritve in obratovalni monitoring hrupa za vire hrupa ter pogoje za njegovo izvajanje. Protihrupne ograje in nasipi se oblikujejo skladno s 23. členom te uredbe. Transparentne protihrupne ograje se oblikujejo tako, da se zagotovi razpršitev hrupa. Absorpcijska obrabna plast vozišča se predvidi na celotni trasi hitre ceste in na priključkih. Tihe dilatacije se izvedejo na obeh cestnih mostovih čez Krko (5-01 in 5-03) in na viaduktih (6-01 in 6-02). Upravni organ ugotavlja, da je predvidena protihrupna zaščita v skladu z navedenim.

DPN v 43. členu določa, da je mogoče prostorske ureditve, ki jih določa državni prostorski načrt, izvajati v etapah oziroma fazah, ki pomenijo funkcionalno zaključene celote in se lahko gradijo ločeno ali sočasno in sicer: posamezni deli načrtovanih cest z ureditvijo obcestnega prostora, zasutja z izkopanim zemeljskim materialom, predstavitev, zaščita, razširitve in druge prilagoditve obstoječih infrastrukturnih in drugih objektov in naprav, ki so potrebne za uresničitev načrtovanih posegov, drugi ukrepi in ureditve, določene s tem državnim prostorskim načrtom, dograditev ustreznih okoljevarstvenih ukrepov v skladu z ugotovitvami monitoringa. Upravni organ ugotavlja, da namerava investitor gradnjo izvesti v več etapah, kar je v skladu s 43. členom DPN. Nadalje upravni organ ugotavlja, da sta etapnost in faznost natančneje določena s študijo izvedbe projekta Prometna in ekonomska analiza etap izgradnje – Končno poročilo št. 24/12-PEV-Dol, maj 2013, Omega Consult d.o.o. Ljubljana.

DPN v 45. členu med drugim določa, da se gradbišče uredi na območju državnega prostorskega načrta. Za začasne prometne in gradbene površine ter za začasna odlagališča materiala se prednostno uporabijo obstoječe infrastrukturne in druge manipulativne površine. Po končani gradnji se odstranijo vsi ostanki začasnih odlagališč. Nadalje določa, da se ob izdelavi projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja izdela načrt gradbišča, vključno z načrtom poteka prometa ter prevoznih poti med gradnjo, ki jih ni mogoče urediti na območju državnega prostorskega načrta. Trase prevoznih poti se izberejo tako, da ne prečkajo objektov in območij kulturne dediščine ter da so čim manj prizadeti bivalno okolje, naravno okolje ter obstoječe ureditve. Upravni organ ugotavlja, da je sestavni del dokumentacije tudi Elaborat gradbišča in ukrepov v času gradnje in uporabnost lokalnih materialov za vgradnjo v nasipe in Načrt trajnega odlaganja viškov materiala in načrt ravnanja z viški zemeljskega materiala.

DPN v 47. členu med drugim določa, da so pri pripravi projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja dopustna odstopanja od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih rešitev, določenih s to uredbo, če se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju prometnih, geoloških, geomehanskih, hidroloških in drugih razmer ali na podlagi monitoringa pridobijo tehnične rešitve, ki so primernejše s prometno tehničnega, oblikovalskega ali okoljevarstvenega vidika in upoštevajo zadnje stanje gradbene tehnike ter omogočajo racionalnejšo rabo prostora.

Odstopanja od funkcionalnih in tehničnih rešitev ne smejo spreminjati načrtovanega videza območja, ne smejo poslabšati bivalnih in delovnih razmer na območju državnega prostorskega

načrta oziroma na sosednjih območjih ter ne smejo biti v nasprotju z javnimi koristmi. Z dopustnimi odstopanji morajo soglašati projektni soglasodajalci, v katerih pristojnosti posegajo ta odstopanja. Upravni organ ugotavlja, da je na podlagi natančnejših geodetskih in geoloških podatkov ter nekaterih drugih sprememb v prostoru prišlo do odstopanj od rešitev, predvidenih v DPN in sicer: posamezni normalni prečni profili so povečani zaradi prilagoditve spremenjenim zahtevam v zvezi s postavitvijo varnostne opreme ob cestah; posamezne dolžine deviacij cest so spremenjene oziroma prilagojene zaradi natančnega geodetskega posnetka stanja in dodatni objekti so predvideni zaradi prometno-varnostnega vidika, viadukt 6-02 namesto visokega nasipa s podpornimi zidovi zaradi podrobnejših geološko – mehanskih raziskav. Upravni organ nadalje ugotavlja, da so nastala odstopanja skladna s 47. členom, in da so spremenjene tehnične rešitve racionalnejše in primernejše tudi s prometno-varnostnega vidika. S spremenjenimi rešitvami so soglašali tudi vsi pristojni soglasodajalci. Posamezna odstopanja so bila podrobneje že obrazložena pri navedbi posameznih členih uredbe.

Upravni organ na podlagi predložene dokumentacije ugotavlja, da so izpolnjene zahteve DPN.

Nadalje upravni organ ugotavlja, da se delno posega tudi izven območja DPN in sicer pri gradnji komunalne infrastrukture - GJI predvsem na mestih priključevanja na obstoječo komunalno infrastrukturo. Predvideni posegi so skladni z Občinskim prostorskim načrtom mestne občine Novo mesto (Dolenjski uradni list št. 24/22 - uradno prečiščeno besedilo, UPB1, v nadaljevanju OPN MONM). OPN MONM v 70. členu med drugim določa, da je v EUP na površinah vseh PNR dopustna gradnja objektov GJI, vključno s priključki nanje in objektov, namenjenih komunalnemu opremljanju stavbnih zemljišč, varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, varstvu okolja, voda in narave, varstvu kulturne dediščine, izkoriščanju obnovljivih virov energije za samooskrbo oziroma oskrbo prostorskih ureditev gospodarske javne infrastrukture in družbene infrastrukture ter obrambi, če njihova gradnja ni v nasprotju z določbami tega odloka ali pravnim režimom javnopravne omejitve. OPN MONM v 71. členu med drugim določa, daje gradnja GJI, vključno s priključki nanjo, dopustna na vseh PNR, če ni v nasprotju z režimi varstva ali varstvenimi usmeritvami za ohranjanje varovanih območij okolja in narave. Na vseh območjih PNR je dopustna gradnja GJI skladno s PIP glede priključevanja objektov na GJI in grajeno javno dobro ter skladno s PIP za posamezno PNR ali EUP, na območjih veljavnih OPPN pa skladno z določili OPPN. Mestna občina Novo mesto je dne 4. 1. 2023 podala mnenje št. 3512-0885/2022-3 (666), da je predvidena gradnja skladna z OPN MONM.

Nadalje upravni organ ugotavlja, da se delno posega tudi izven območja DPN tudi na območju obstoječe avtoceste Hrastje – Lešnica v delu rekonstrukcije trase AC in preureditve AC priključka Novo mesto vzhod. Predvideni poseg je skladen z lokacijskim načrtom za avtocesto na odseku Hrastje Lešnica, ki ga je Vlada RS sprejela z uredbo, objavljeno v Uradnem listu RS, št. 16/03. Po pregledu predložene projektne dokumentacije je upravni organ ugotovil, da so ti izdelani skladno z lokacijskim načrtom ob upoštevanju možnih toleranc, določenih v 33. členu DLN. DLN v 33. členu določa, da so pri realizaciji lokacijskega načrta dopustna odstopanja od tehničnih rešitev, določenih s tem lokacijskim načrtom, če se v nadaljnjem podrobnejšem proučevanju geoloških, hidroloških, geomehanskih in drugih razmer poiščejo tehnične rešitve, ki so primernejše z oblikovalskega, prometno tehničnega ali okoljevarstvenega vidika, s katerim pa se ne smejo poslabšati prostorski in okoljski pogoji. Ta odstopanja ne smejo biti v nasprotju z javnimi interesi, z njimi morajo soglašati organi in organizacije v delovno področje katerih spadajo ta odstopanja. K projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja so pridobljena tudi vsa pozitivna mnenja vseh pristojnih mnenjedajalcev.

2 Dokumentacijo za pridobitev gradbenega dovoljenja sta podpisala projektant in odgovorni vodja projekta, ki je bil v času izdelave dokumentacije vpisan v imenik pristojne poklicne zbornice. Sestavni del dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja je tudi podpisana izjava

odgovornega vodje projekta. Upravni organ ugotavlja, da sta bili s projektantom JV BPI d.o.o. Maribor & PNZ d.o.o, Ljubljana in JV Ponting d.o.o. in Pipenbaher inženirji d.o.o. dne 25. 5. 2017 sklenjeni pogodbi št. DARS 435/17, kar je v skladu z 31. členom Pravilnika o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov (Uradni list RS, št. 36/18, 51/18 – popr. in 197/20 – v nadaljevanju Pravilnik o dokumentaciji in obrazcih).

Predložena dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja je izdelana skladno z določbami Pravilnika o dokumentaciji in obrazcih. Le-ta v prvem odstavku 31. člena določa, da se zahtevi za izdajo mnenja in zahtevi za izdajo gradbenega dovoljenja do 1. januarja 2021 lahko priloži projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD), izdelan v skladu s Pravilnikom o projektni dokumentaciji (Uradni list RS, št. 55/08, v nadaljevanju Pravilnik o projektni dokumentaciji), če so bile pogodbe za izdelavo PGD sklenjene pred uveljavitvijo tega pravilnika. Ker iz pogodbe za izdelavo projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja za predmetni poseg izhaja, da je bila pogodba sklenjena že v letu 2017, upravni organ ugotavlja, da je pogoj za izdelavo projektne dokumentacije po pravilniku iz leta 2008 izpolnjen. Predloženi PGD vsebuje vse načrte in elaborate, ki jih za stavbe predpisuje Pravilnik o projektni dokumentaciji, poleg tega pa tudi načrte in elaborate, ki so predpisani z drugimi podzakonskimi predpisi, podpisan je s strani projektanta in odgovornega vodje projekta, ki je bil v času izdelave dokumentacije vpisan v imenik pristojne poklicne zbornice, sestavni del projekta pa je tudi podpisana izjava odgovornega vodje projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja, iz katere med drugim izhaja, da so bile pri izdelavi projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja upoštevane vse ustrezne bistvene zahteve, da je projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja izdelan tako, da bo gradnja, izvedena v skladu z njim, zanesljiva, in da je izpolnjevanje bistvenih zahtev dokazano z načrti, ki sestavljajo ta projekt. Navedena izjava po vsebini ustreza izjavi odgovornega vodje projekta, ki jo kot obvezen del dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja predpisuje Pravilnik o dokumentaciji in obrazcih in iz katere izhaja, da so na ravni obdelave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja izpolnjene (bistvene) zahteve iz 15. člena GZ. Upoštevajoč navedeno je pogoj za izdajo gradbenega dovoljenja iz 2. točke prvega odstavka 43. člena GZ izpolnjen.

3 Nameravana gradnja je skladna s predpisi, ki so podlaga za izdajo mnenj. Upravni organ na podlagi vpogleda v PGD, DGD, PVO, Aneks k PVO, Prostorski informacijski sistem in pridobljena mnenja v zvezi s tem ugotavlja:

3.1 Upravni organ je v postopku z dopisom št. 35105-62/2019/3 z dne 22. 8. 2020 na podlagi 52. člena GZ pristojne mnenjedajalce zaprosil za pisno mnenje o sprejemljivosti nameravane gradnje in morebitne pogoje, ki se nanašajo na izvedbo gradnje in uporabo objekta. K predmetni gradnji so bila 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 III. izreka tega dovoljenja izhaja, da ni zadržkov za izdajo tega dovoljenja z vidika predpisov mnenjedajalcev, ki so podlaga za njihovo izdajo. Investitor mora pri nadaljnjem projektiranju, med gradnjo in uporabo objekta upoštevati vse pogoje mnenjedajalcev, ki imajo ustrezno pravno podlago, k čemur je zavezan v VI. točki izreka tega dovoljenja.

3.2 Ugotovitve v zvezi s področji, ki so tudi predmet presoje vplivov na okolje v integralnem postopku, so podane v točki 10.

4 Iz dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja izhaja, da bo zagotovljena minimalna komunalna oskrba objekta, ki v konkretnem primeru vključuje oskrbo s pitno vodo, toplotno in 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 pogojev, s katerimi se odpravljajo ali preprečujejo pričakovani škodljivi vplivi nameravanega posega na naravo, ne bo škodljivo vplivala na varstvene cilje območij Natura 2000 njihovo celovitost in povezanost (ocena C) oz. vpliva na varovana območja ne bo (ocena A). Podrobnejša obrazložitev v zvezi s tem je podana v točki 10.7 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 razlastitve UE Novo mesto z dne 6.1. 2021 in Sklep o uvedbi postopka razlastitve UE Novo mesto z dne 25.1.2021, skladno z določilom 105. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17).

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 rekonstrukcijo AC A2 Karavanke – Obrežje, odsek Hrastje – Lešnica so bila pridobljena gradbena dovoljenja št. 351-09-25/2003-GB,TŠ z dne 26. 7. 2004, št. 351-09-252/2003-GB z dne 3. 8. 2004, št. 351-09-25/2003-GB,TŠ z dne 20. 10. 2004, št. 351-09-25272003-TŠ/VM/BŽ z dne 26. 11. 2004, št. 35105-14/2005 TŠ,VML,BŽ z dne 26. 10. 2005, št. 351-09-252/2003-TŠ/VML z dne 13. 1. 2006 in št. 351-09-252/2003-TŠ/VML z dne 22. 4. 2008.

8 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. 35114-15/2021-2550/1 z dne 1. 10. 2021 in št. 35114-15/2021/2 z dne 6. 10. 2021 za odmero odškodnine zaradi spremembe namembnosti kmetijskega zemljišča v višini 206.681,00 EUR. Investitor je upravnemu organu dne 11. 10. 2021 posredoval potrdilo o plačilu.

9 Investitor ni dolžan plačati komunalnega prispevka 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. in 34/19).

10 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.

K predmetni gradnji so bila v skladu s prvim odstavkom 52. člena GZ pridobljena mnenja pristojnih organov in organizacij, med drugimi Agencije RS za okolje, Direkcije RS za vode, Zavoda RS za varstvo narave, Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorata za kmetijstvo (v nadaljevanju MKGP), Zavoda za ribištvo Slovenije, Zavoda za gozdove Slovenije in Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, kot so navedena v točki III. izreka tega dovoljenja. Na podlagi mnenja Agencije RS za okolje št. 35403-17/2020-4 z dne 8. 9. 2020 je upravi organ investitorja pozval k dopolnitvi vloge (dopis št. 35105-37/2020/29 z dne 9. 9. 2020), na podlagi katerega je bila dokumentacija tudi večkrat dopolnjena. Agencija RS za okolje je dne 13. 11. 2020 podala drugo (št. 35403-17/2020-7) in dne 3. 12. 2020 tretje (št. 35403-17/2020-8) mnenje, ki ugotavljata sprejemljivost nameravane gradnje z vidika njene pristojnosti z upoštevanjem pogojev, ki se nanašajo na izvedbo gradnje in uporabo objekta. V ponovnem upravnem postopku je upravni organ glede na sodbo sodišča z vidika presoje vplivov na okolje za mnenje ponovno zaprosil Agencijo RS za okolje (ARSO) in Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije

(ZVKDS). Ker so se dopolnitve in spremembe v dopolnjeni dokumentaciji po sodbi nanašale le na določene vsebine, je upravni organ zaprosil za mnenja mnenjedajalce, na katere so se vsebine nanašale in ne vseh. Na podlagi mnenja Agencije RS za okolje št. 35403-16/2022-3 z dne 5. 1. 2023 je upravi organ investitorja pozval k dopolnitvi vloge (dopis št. 35105-37/2020-2550-240 z dne 6. 1. 2023), na podlagi katerega je bila dokumentacija tudi dopolnjena. Agencija RS za okolje je dne 1. 3. 2023 podala ponovno mnenje št. 35403-16/2022-7 z dne 1. 3. 2023 in pojasnilo mnenja št. 35403-16/2022-9 z dne 30. 3. 2023, ki ugotavlja sprejemljivost nameravane gradnje z vidika njene pristojnosti z upoštevanjem pogojev, ki se nanašajo na izvedbo gradnje in uporabo objekta. Po pridobitvi prvega mnenja ARSO in ZVKDS je bila dokumentacija dopolnjena (kot prej navedeno), dopolnitev pa se je nanašala le na vsebino z vidika hrupa in emisij v zrak ter uskladitev te vsebine med dokumentacijo. Vsebina z vidika kulturne dediščine se ni spreminjala. Upravni organ je zato ugotovil, da ponovno mnenje ZVKDS ni potrebno. Enako velja za mnenje MONM.

Upravni organ je na podlagi vpogleda v PGD, DGD, PVO, Aneks k PVO, Prostorski informacijski sistem in vsa pridobljena mnenja v zvezi s predmetno gradnjo ugotovil, da:

- je obravnavani odsek državne hitre ceste umeščen na območje Mestne občine Novo mesto. Trasa hitre ceste se začne na območju sedanjega AC priključka Novo mesto vzhod na avtocesti A2 Ljubljana – Obrežje, ki večinoma ni poseljeno. V nadaljevanju prečka območje Ločne, kjer se stanovanjska območja prepletajo z območji poslovnih in trgovskih dejavnosti, nato prečka reko Krko in v nadaljevanju gozdne in kmetijske površine s potokom Bajer (Šajser ali Slatenski potok). Sledi potek mimo naselja Velika Cikava, kjer prečka obstoječo Šentjernejsko cesto in v nadaljevanju po zahodni strani poslovno – industrijske cone Cikava in načrtovanega športno rekreacijskega centra (ŠRC) Osredek, kjer se preko Šentjoške ceste priključuje na obstoječo glavno cesto (Belokranjska cesta). Šentjoška cesta poteka med zaselkoma Na Peščenu in Dejčetova pot;
- PVO obravnava odsek hitre ceste od priključka Novo mesto – vzhod do priključka Osredek, ki obsega izgradnjo hitre ceste, ureditev priključkov, mostov, nadvozov, podvozov in deviacij ter izgradnjo dvopasovne Šentjoške ceste z nivojskimi križišči kategoriziranih in nekategoriziranih cest, vključno z lokacijo zasipa z zemeljskim izkopom v Dolnji Težki Vodi. Zaradi izgradnje hitre ceste in ostalih ureditev se bo prestavilo, zamenjalo in zaščitilo tudi vode gospodarske javne infrastrukture. PVO vključuje tudi presojo vplivov na območju transportnih poti in gradbišča ter vplive povezanih in drugih posegov na območju, ki so predstavljeni v PVO;
- bodo vplivi, 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 svetlobnega onesnaževanja, nebstveni, ob upoštevanju dodatnih omilitvenih ukrepov oz. pogojev, ki jih mora investitor upoštevati, da bi preprečil, zmanjšal ali odstranil škodljive vplive na okolje, ki jih je upravni organ določil v IV. točki izreka tega dovoljenja in kot je obrazloženo v nadaljevanju;
- so ostali vplivi v času pripravljalnih del in gradnje ter uporabe oz. obratovanja objekta, obravnavani v PVO, ob upoštevanju projektnih rešitev in z upoštevanjem vseh zahtev, določenih v zakonskih in podzakonskih predpisih in v DPN, ocenjeni kot nebstveni oziroma jih ni. Podrobnejši opisi in obrazložitve v zvezi s tem izhajajo iz PVO, navedenem v točki III. izreka tega dovoljenja;
- iz mnenj Agencije RS za okolje izhaja, da je nameravana gradnja z vidika emisij v tla, vode, zrak, hrupa, svetlobnega onesnaževanja ter elektromagnetnega sevanja in ravnanja z odpadki sprejemljiva oziroma sprejemljiva ob upoštevanju ukrepov, navedenih v PVO ter Aneksu k PVO in dodatnih zahtev, ki izhajajo iz navedenih mnenj.

#### 10.1 Varstvo pred hrupom

Načrtovana hitra cesta s spremljajočimi ureditvami se bo izvajala na območju Mestne občine Novo Mesto, kjer so stopnje varstva pred hrupom določene v 108. členu OPN MONM v povezavi s podrobno namensko rabo prostora, in sicer glede na Uredbo 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). Hitra cesta poteka na vzhodnem območju Novega mesta pretežno po območjih kmetijskih zemljišč v bližini centralnih dejavnosti (raba CD, CU), posameznih stanovanjskih in zelenih površin (raba Z, SS, SK), v zaključnem delu pa se približa proizvodnih površinam (raba IG). Stanovanjska pozidava ter na hrup občutljive površine v okolici hitre ceste so v celoti razvrščene v III. stopnjo varstva pred hrupom. Območja z II. stopnjo varstva pred hrupom v OPN MONM niso določena.

Obremenitev s hrupom na obravnavanem območju v obstoječem stanju povzročajo avtocestni (AC) odseki A2/0024 Trebnje – Novo mesto in A2/0025 Novo mesto – Kronovo ter promet po državnih cestah, kjer sta prevladujoča vira hrupa glavna cesta G2-105 na odsekih AC – Ločna – Novo mesto – Metlika ter regionalna cesta R2-419/1024 Novo mesto – Šentjernej, in lokalnih cestah. Obstoječa obremenitev okolja s hrupom je ocenjena na podlagi podatkov obratovalnega monitoringa na AC in državnem cestnem omrežju za leto 2016, podatkov obratovalnega monitoringa hrupa za podjetje Krka d.d. za leto 2018 in Revoz d.d. za leto 2017 ter tudi računske ocene obremenitve s hrupom ob državnem in lokalnem cestnem omrežju v širši okolici gradbišča državne ceste na podlagi prometnih podatkov za leto 2022.

Neposredno ob avtocesti je poselitev relativno redka. V posameznih obdobjih dneva je bilo v letu 2016 glede na mejne vrednosti za linijske vire hrupa, določene v preglednici 3 priloge 1 Uredbe o hrupu, zaradi prometa po avtocesti v oddaljenosti 2.500 m od meje DPN s hrupom čezmerno obremenjenih v večernem obdobju 1, v nočnem 4 in v celodnevem obdobju 1 stavb z varovanimi prostori (skupno 29 prebivalcev). V dnevnem obdobju ni bila čezmerno obremenjena nobena stavba. Mejni vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev, določeni v preglednici 2 priloge 1 Uredbe o hrupu, nista bili preseženi pri nobeni stavbi z varovanimi prostori.

Neposredno ob glavni cesti G2-105 na odsekih št. 0254 in 0257 (AC – Ločna – Krka) je poselitev redka. Tako v letu 2016 na omenjenih dveh odsekih mejne vrednosti za linijske vire hrupa pri nobeni stavbi z varovanimi prostori v vplivnem območju niso bile presežene. Na odseku glavne ceste G2-105 Krka – Revoz – Metlika (št. 1511, 0255 in 0256) je bilo letu 2016 v posameznih obdobjih dneva glede na mejne vrednosti za linijske vire hrupa čezmerno obremenjenih v dnevnem obdobju 46, v večernem 73, v nočnem 80 in v celodnevem obdobju 70 stavb z varovanimi prostori (skupno 1044 prebivalcev). Glede na mejni vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev je bilo v nočnem obdobju čezmerno obremenjenih 32 in v celodnevem obdobju 18 stavb z varovanimi prostori (skupno 195 prebivalcev). Velika večina s hrupom čezmerno obremenjenih stavb in prebivalcev ob glavni cesti G2-105 leži južno od podjetja Revoz d.d. ob odseku št. 0256 NM (Revoz) – Metlika na območju Ulice Ivana Roba, Belokranjske ceste ter Ulice Pie in Pina Mlakarja.

Na odseku regionalne ceste R2-419/1204 Novo mesto - Šentjernej je bilo letu 2016 v posameznih obdobjih dneva glede na mejne vrednosti za linijske vire hrupa čezmerno obremenjenih v dnevnem obdobju 25, v večernem 50, nočnem 61 in celodnevem obdobju 48 stavb z varovanimi prostori (skupno 792 prebivalcev). Glede na mejni vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev je bilo v nočnem obdobju čezmerno obremenjenih 8 in v celodnevem obdobju 2 stavbi z varovanimi prostori (skupno 44 prebivalcev). Večina s hrupom čezmerno obremenjenih stavb in prebivalcev ob cesti leži na območju Žabje vasi, Velika Cikava ter ob Šentjernejski cesti.

Dodatno obremenitev s hrupom na širšem obravnavanem območju povzroča tudi obratovanje večjih podjetij Krka d.d. in Revoz d.d. ter občasno druge dejavnosti. Iz rezultatov obratovalnih

monitoringov za obe podjetji je razvidno, da pri nobeni stavbi z varovanimi prostori obremenitev s hrupom v letu 2018 zaradi obratovanja podjetja Krka d.d. oz. v letu 2017 zaradi obratovanja Revoz d.d, mejne vrednosti kazalcev hrupa, določene v preglednici 4 priloge 1 Uredbe o hrupu, niso bile presežene. Podjetji nista povzročali čezmerne obremenitve s hrupom.

Računska ocena obremenitve s hrupom ob državnem in lokalnem cestnem omrežju v širši okolici načrtovane hitre ceste, ki je vključevala 63,5 km cest in upoštevala administrativne omejitve hitrosti voženj ter obrabne plasti vozišča, je na podlagi podatkov o prometnih obremenitvah v letu 2022 pokazala, da je na obravnavanem cestnem omrežju obremenitev s hrupom glede na mejne vrednosti najbolj problematična v nočnem obdobju. V ožji okolici načrtovane gradnje je obremenitev s hrupom povečana predvsem pri stavbah ob regionalni cesti R2-419/1204 Novo mesto – Šentjernej (Šentjernejska cesta, Velika Cikava) in glavni cesti G2-105/0256 Novo mesto (Revoz) – Metlika (Ulica Ivana Roba, Belokranjska cesta). S hrupom so čezmerno obremenjene tudi stavbe, ki ležijo v neposredni bližini Šmarješke ceste. Pri najbolj izpostavljenih stavbah ob Šentjernejski cesti, Ulici Ivana Roba in Šmarješki cesti je v nočnem obdobju presežena mejna vrednost za celotno obremenitev s hrupom (Šmarješka cesta 20 in 28), mejna vrednost za vir hrupa pa je presežena v vseh obdobjih dneva.

Ocena obremenjenosti okolja s hrupom, skladno s prilogo 4 Uredbe o hrupu, je podana v Elaboratu obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja, št. načrta 2017-027c/PVO, januar 2018, dopolnjeno november 2018, dopolnjeno september 2019, oktober 2020, september 2022, november 2022 in januar 2023, Epi Spektrum d.o.o. (tekstualna priloga Aneksa k PVO, v nadaljevanju Ocena obremenjenosti okolja s hrupom), vsebina pa povzeta tudi v Aneksu k PVO.

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

Med gradnjo se bo obremenitev s hrupom povečala v okolici gradbišča, ki je vir hrupa v skladu s 17. točko prvega odstavka 3. člena Uredbe o hrupu, in sicer zaradi gradbenih del, obratovanja gradbene mehanizacije in razstreljevanja kamnine. Največji gradbeni posegi na območju posega bodo pripravljala zemeljska dela (izkop, odvažanje in začasno skladiščenje materiala), obratovanje delovnih naprav in strojev na gradbišču, razstreljevanje kamnine na območju AC priključka, rušitve obstoječih stavb in objektov, nasipavanje materiala, pilotiranje za temelje večjih objektov in transport gradbenega materiala. Obremenitev s hrupom bo največja pri intenzivnih zemeljskih delih, rušenju obstoječih objektov (15 objektov) in pilotiranju za temelje večjih objektov (viadukt in most čez Krko), občasno bo povečana tudi motnja zaradi razstreljevanja kamnine na območju AC priključka, ki pa leži v oddaljenosti več kot 470 m od najbližje stanovanjske pozidave. Obremenitev s hrupom bo povečana tudi ob transportnih poteh zaradi prevozov materiala za potrebe gradnje, in sicer do odzemnih mest gradbenega materiala (kamnolomi, betonarne, asfaltne baze, ...) ter do lokacije zasipa Dolnja Težka Voda. Gradbišču in gradbiščnim potem najbližje stavbe so na območju gradnje faze 3 in 4 (Krka, Velika Cikava, Šentjernejska cesta). Ob državnem in lokalnem cestnem omrežju kjer se bo izvajal transport za potrebe gradnje je gostota pozidave in poselitve največja ob glavni cesti G2-105/0256 Novo mesto (Revoz)–Metlika in ob regionalni cesti R2-419/1204 Novo mesto–Šentjernej (Velika Cikava, Šentjernejska cesta), večje število stanovanjskih stavb leži tudi ob Šmarješki cesti.

Obremenitev s hrupom med gradbenimi deli je bila ocenjena na podlagi predvidenega scenarija in terminskega plana gradnje, ki je opredeljen v Elaboratu gradbišča in ukrepov v času gradnje, št. 535 GRAD, januar 2018, dopolnitev november 2018, september 2019, november 2019, dopolnitev oktober 2020, september 2022 in januar 2023, BPI d.o.o.; v nadaljevanju Elaborat gradbišča in ukrepov v času gradnje), in v katerem je opredeljena dinamika gradnje po posameznih fazah gradnje, način izvedbe gradbenih del in za to potrebna gradbena mehanizacija, količina viškov in potrebnega gradbenega materiala ter s tem povezani prevozi po

gradbišču in po dovoznih cestah v širši okolici gradbišča. Načrtovana gradnja, ki bo razdeljena na 5 faz z 10 koraki, bo predvidoma v celoti trajala 48 mesecev (podrobnejši terminski plan je prikazan na sliki 1 na str. 23 Aneksa k PVO), intenzivna gradbena dela in transport materiala pa bodo trajali do 18 mesecev. V Elaboratu gradbišča in ukrepov v času gradnje je predvideno, da bo gradnja potekala med delovniki od ponedeljka do sobote, in sicer gradbena dela na gradbišču do največ 12 ur na dan med 6. in 18. uro od ponedeljka do petka in največ 10 ur na dan med 6. in 16. uro ob sobotah. Dodatno so časovno omejena tudi intenzivna gradbena dela v bližini stavb z varovanimi prostori (med 8. in 16. uro med delovniki) in izkop najtrših kamenin na odprtem s tehnologijo razstreljevanja (od ponedeljka do petka med 9 in 15. uro).

Transport za potrebe gradnje in izkopenega materiala bo potekal po začasnih gradbiščnih poteh (makadamska izvedba), gradbiščnih priključkih in po državnem cestnem omrežju, in sicer:

- avtocesta A2/0024 priklj. »NM – zahod - «priklj. »NM - vzhod«,
- avtocesta A2/0025 priklj. »NM – vzhod - «priklj. »Kronovo«,
- glavna cesta G2-105 odsek 0254 Novo mesto (AC – Ločna),
- glavna cesta G2-105 odsek 0257 Novo mesto ( Ločna – Krka),
- glavna cesta G2-105 odsek 1511 Novo mesto (Krka),
- glavna cesta G2-105 odsek 0255 Novo mesto (Krka - Revoz),
- glavna cesta G2-105 odsek 0256 Novo mesto ( Revoz) - Metlika,
- regionalna cesta R2-419/1204 Novo mesto – Šentjernej,
- glavna mestna cesta LG 299273 Šmarješka cesta (na odseku od gradbišča mostu 5-01 čez Krko do G2-105),
- lokalna cesta LC 295211 Ragovo – Krka (na odseku od gradbišča mostu 5-01 čez Krko do G2-105).

Uporaba drugih cest lokalnega cestnega omrežja na širšem območju gradnje HC za potrebe gradnje ni dovoljena. V primeru uporabe lokalnih cest je le ta mogoča ob soglašanju lokalne skupnosti. Ocenjeno je, da bo na glavnih dovoznih cestah (G2-105, R2-419) v času gradnje na letnem povprečju dnevno do 40 prevozov tovornih vozil, na lokalnem cestnem omrežju (Šmarješka cesta, Ragovo–Krka) pa manj kot 10 prevozov na dan.

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 osnovi računskega modela z izhodišči in predpostavkami, ki so podrobno opisane v Oceni obremenjenosti okolja s hrupom. Ocenjen je bil neposredni vpliv obratovanja gradbišča in transporta za potrebe gradnje, sprememba prometnih tokov na prometnem omrežju zaradi delnih zapor prometa in celotna obremenitev okolja s hrupom v času gradnje, ki vključuje vpliv obratovanja gradbišča in transport za potrebe gradnje ter promet po obstoječem cestnem omrežju, pri katerem je upoštevana preusmeritev prometa zaradi delovnih omejitev in začnih zapor v času 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 mejno vrednost kazalca celodnevne obremenitve  $L_{dvn}$ , v skladu s preglednico 6 priloge 1 Uredbe o hrupu. Mejne vrednosti za gradbišče in za linijske vire hrupa na območjih s III. stopnjo varstva pred hrupom so enake. V skladu z Uredbo o hrupu se za vrednotenje kazalcev hrupa upošteva dolgoročna povprečna raven hrupa, izračunana na letni ravni. Vrednosti kazalcev hrupa v času gradnje so bile določene v imisijskih računskih točkah pri 19 najbližjih stanovanjskih stavbah.

Rezultati računskega modela pri oceni neposrednega vpliva zaradi obratovanja gradbišča so pokazali, da:

- je na vplivnem območju gradnje viadukta in mostu čez Krko pričakovati povečano obremenitev s hrupom, saj bo pri pilotiranju temeljev viadukta in mostu dodatno prisoten prispevek zaradi impulznega hrupa. Območja s pričakovano povečano obremenitvijo s hrupom so:
  - od km 1,3+90 do km 1,4+70, levo; stanovanjski stavbi Šmarješka cesta 41 in 43 (gradnja viadukta);
  - od km 1,4+85 do km 1,5+55, levo; stanovanjski stavbi Šmarješka cesta 40 in 42 (gradnja viadukta, mostu čez Krko in rušitve bližnjih stavb);
  - od km 1,5+00 do km 1,5+60, desno; stanovanjska stavba Šmarješka cesta 34 (gradnja viadukta, mostu čez Krko in rušitve bližnjih stavb);
  - od km 1,6+80 do km 1,8+90, levo; stanovanjske stavbe Krka 1, 2 in 4 (gradnja mostu čez Krko ter nasipa državne ceste);
- na letnem povprečju mejne vrednosti kazalcev hrupa, ki ga bo povzročalo gradbišče ne bodo presežene pri nobeni stavbi z varovanimi prostori, obremenitev s hrupom na letni ravni bo po oceni dosegala največ  $L_{dan}$  62,0 dB(A) in  $L_{dvn}$  59,0 dB(A), in sicer v imisijski računski točki na naslovu Šmarješka cesta 34.

V času gradnje hitre ceste bo povečana tudi celotna obremenitev s hrupom, in sicer zaradi cestnega prometa po obstoječem cestnem omrežju, obratovanja gradbišča ter dodatnega gradbiščnega transporta po državnem in lokalnem cestnem omrežju. Na celotno obremenitev s hrupom bo vplivala tudi delna preusmeritev prometa na cestnem omrežju v širši okolici posega, ki bo posledica delovnih omejitev ali zapor na AC priključku NM-vzhod in posameznih navezovalnih deviacijah, kar bo povzročilo spremembo prometnih tokov na širšem cestnem omrežju Novega mesta. Posredni vplivi lahko nastanejo predvsem zaradi delne ali popolne zapore:

- AC priključka Novo mesto vzhod (AC odsek A2/0124),
- Otoške ceste (regionalna cesta R2-448/1512 Novo mesto (Ločna-Mačkovec)),
- Šentjernejske ceste (regionalna cesta R2-419/1204 Novo mesto-Šentjernej),
- Belokranjske ceste (glavna cesta G2-105/0256 Novo mesto (Revoz)-Metlika) in
- Šmarješke ceste (lokalna cesta).

V času delnih ali popolnih zapor je tako pričakovana preusmeritev prometa na alternativne prometne povezave, zaradi česar se bo obremenitev s hrupom ob teh prometnicah v časovnem omejenem obdobju lahko delno povečala.

Ocena možne spremembe prometnih tokov na širšem prometnem omrežju Novega mesta v času gradnje ter posrednega in daljinskega vpliva na obremenitev okolja s hrupom je povzeta po Študiji prometa v času gradnje 3. razvojne osi jug na odseku od AC A2 Ljubljana - Obrežje priključek Novo mesto - vzhod do priključka Osredok (št. 19-820, november 2019, dopolnitev maj 2020, dopolnitev oktober 2020, PNZ d.o.o.; v nadaljevanju Študija prometa v času gradnje), kot podlage za proučevanje prometa, obvozov in zapor v času gradnje. Študija prometa v času gradnje je proučevala možne scenarije in preveritev prepustnosti cestnega omrežja v koničnih urnih obremenitvah in določitev scenarija z najmanjšim vplivom na odvijanje prometa na cestnem omrežju Novega mesta v času gradnje z upoštevanjem prometnih obremenitev v letu 2022. Dodatno je pri posameznih scenarijih ocenjena pričakovana sprememba emisije hrupa zaradi cestnega prometa na širšem prometnem omrežju. Na podlagi rezultatov Študije prometa v času gradnje in na podlagi podrobnejšega proučevanja tehnologije gradnje je bil izbran scenarij zapor, t.i. scenarij S11, ki se je izkazal za najbolj učinkovitega tako v prometnem smislu kot v smislu še sprejemljivih vplivov na okolje. S predvidenim scenarijem S11 se zagotavlja, da AC priključek Novo mesto vzhod in vsi kraki priključka Novo mesto vzhod ostanejo odprti, razen za smer Novo mesto – Ljubljana (iz in proti Ljubljani), ki se navezuje na avtocesto preko priključka Novo mesto zahod po obstoječi regionalni cesti R2-448/0222 Priklj. NM zahod – Ločna. V okviru prometne rešitve je na Šmarješki, Šentjernejski in Belokranjski cesti dodatno predvidena izvedba polovičnih

zapor prometa z zagotavljanjem izmenične prevoznosti na vseh cestah v območju gradbišč. Ocenjeno je, da bo s predlagano rešitvijo pričakovana preusmeritev prometa na možne alternativne poti z izjemo regionalne ceste R2-448/0222 minimalna, posledično občutnega vpliva na povečanje obremenitve s hrupom ob obstoječih državnih in lokalnih cestah na poselitvenem območju Novega mesta, ki bi lahko dodatno vplivala na zdravje ljudi, ne bo. Na regionalni cesti, ki je trenutno prometno neobremenjena, je na odseku med priključkoma NM zahod in NM vzhod pričakovano povečanje emisije hrupa za približno 7 dB(A), vendar je območje ob regionalni cesti R2-448/0222, ki poteka vzporedno z AC, v širšem pasu brez stanovanjske pozidave, najbližje stanovanjske stavbe ležijo v oddaljenosti 430 m od osi ceste. Zaradi intenzivnih gradbenih del je sicer možno (v kolikor bo potrebno) krajše zaprtje oz. popolna zavora severne izvozne rampe priključka Novo mesto - vzhod (smer Krško – Novo mesto), in sicer največ 4 mesece, vendar je v Študiji prometa v času gradnje ocenjeno, da tudi v tem primeru povečanje emisije hrupa na letni ravni ne bi bilo večje od 0,5 dB.

#### Prometna obremenitev - preusmeritve zaradi scenarija 11 – brez gradbiščnega prometa

V primerjavi z obstoječim stanjem se bo tako pri scenariju S11 (brez gradbiščnega prometa) promet po večini cest v neposredni okolici posega zaradi delovnih omejitev in delnih zavor delno zmanjšal, izjema je le regionalna cesta R2-448/0222 priključek NM-zahod–Ločna, na katero bo zaradi začasne zapore prometa na priključnem kraku iz in za Ljubljano preusmerjen promet med AC priključkoma Novo mesto zahod in vzhod. Tovorni promet se bo na večini cest tudi zmanjšal, poleg R2-448 je izjema tudi Šmarješka cesta, po kateri se bo število vozil > 3,5 t zaradi delnih omejitev na glavnih prometnicah povečalo za približno 50 na dan.

#### Prometna obremenitev - preusmeritve zaradi scenarija 11 – z gradbiščnim prometom

Ne glede na dodatni gradbiščni transport se bo v primerjavi z obstoječim stanjem v času gradnje v neposredni okolici hitre ceste emisija hrupa cestnega prometa zaradi delovnih omejitev ter začasnih zavor in s tem povezane preusmeritve prometa na alternativne prometnice delno zmanjšala. Delno povečanje emisije hrupa cestnega prometa v dnevnem obdobju (do 0,1 dB(A)) je pričakovano le na glavni cesti G2-105/0256 v smeri Težke vode (Belokranjska cesta) in regionalni cesti R2-419/1204 do območja gradbišča ter do 0,4 dB(A) ob Šmarješki cesti. Povečanje emisije hrupa na Šmarješki cesti je predvsem posledica povečanja prometa tovornih vozil zaradi preusmeritev iz glavnih mestnih prometnic (+ 50 vozil/dan > 3,5 t), medtem ko bo vpliv gradbiščnega prometa manjši (+ 8 vozil/dan > 3,5 t).

Rezultati računskega modela pri oceni celotne obremenitve s hrupom so pokazali, da:

- bo v času gradnje, tako kot v obstoječem stanju, celotna obremenitev s hrupom v ožji okolici posega povečana pri stavbah na naslovu Šentjernejska cesta in Velika Cikava (ob regionalni cesti R2-419/1204), s hrupom bodo čezmerno obremenjene tudi stavbe, ki ležijo v neposredni bližini Šmarješke ceste. V primerjavi z obstoječim stanjem ne bo dodatno čezmerno obremenjena nobena stavba z varovanimi prostori;
- se bo celotna obremenitev s hrupom v času gradnje sicer najbolj povečala pri stavbah, ki ležijo v bližini gradbišča hitre ceste na območju prečkanja Krke (Šmarješka cesta, Krka) in ob Šentjernejski cesti. Pri stavbah, ki so čezmerno obremenjene že v obstoječem stanju, se bo celotna obremenitev s hrupom med gradnjo delno povečala pri treh stavbah na zahodnem delu Šmarješke ceste (Šmarješka cesta 18, 20 in 28) v smeri navezave na glavno cesto G2-105 (v nočnem obdobju do 0,3 dB(A) in v celodnevem obdobju do 0,3 dB(A));
- bo pri stavbah ob Šmarješki cesti največji vpliv na povečanje obremenitve s hrupom povzročila delna preusmeritev prometa zaradi delovnih omejitev in začasnih zavor v času gradnje, medtem ko bo vpliv transporta gradbiščnega materiala na celotne povečanje obremenitve s hrupom zanemarljiv.

Gradnja bo potekala na območju, kjer je obremenitev s hrupom na območju navezav na obstoječe cestno omrežje povečana že v obstoječem stanju. Za zmanjšanje obremenitve s hrupom v za hrup občutljivih obdobjih dneva, pri izpostavljenih stavbah in v varovanih prostorih v okolici gradbišča in zaradi transporta za potrebe gradnje je upravni organ v točki IV./1.1 izreka tega dovoljenja določil izvedbo začasnih protihrupni ograj oz. začasnih gradbiščnih ograj na posameznih območjih, ki bodo med gradnjo bolj obremenjena s hrupom, časovno omejitev gradnje na dnevni čas in dodatno časovno omejitev bolj intenzivnih gradbenih del ter izkopa najtrših kamenin, časovno omejitev transporta za potrebe gradnje in omejitev poteka transporta za potrebe gradnje skozi strnjena naselja in po lokalnem cestnem omrežju. Poleg navedenega morajo biti vse delovne naprave, gradbeni stroji inčasne gradbiščne naprave, ki obratujejo na prostem tudi redno vzdrževani s strani pooblaščenih serviserjev proizvajalcev teh strojev in morajo ustrezati standardom glede emisije hrupa oziroma dovoljenih zvočnih moči v skladu s Pravilnikom o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06 in 17/11 – ZTZPUS-1) in po smernicah 97/68/EC, 2004/26/EC in 2006/105/EC. S tem bodo zmanjšanje tudi emisije hrupa zaradi obratovanja delovnih strojev.

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.

#### 10.1.b Pričakovani vplivi v času uporabe oz. obratovanja in pogoji

V času obratovanja bo hitra cesta stalen in prevladujoč vir hrupa (17. točka prvega odstavka 3. člena Uredbe o hrupu), zaradi česar je ob bližnjih stanovanjskih območjih pričakovana povečana obremenitev s hrupom. Poselitev je največja na območju med priključkom Mačkovec in priključkom Cikava, in sicer v 50 m pasu ob trasi bodoče hitre ceste leži 1 stavba z varovanimi prostori, v 100 m pasu 12, v 200 m pasu 56 in v 500 m pasu 273 stavb z varovanimi prostori (skupno 985 stalno in 35 začasno prijavljenih prebivalcev). Najbližje stavbe z varovanimi prostori so na območju mostu čez Krko (Šmarješka cesta in zaselek Krka) ter na območju priključka Cikava (Šentjernejska cesta). V 50 m pasu ob Šentjoški cesti ne leži nobena stavba z varovanimi prostori, v 100 m pasu je 1, v 200 m pasu 53 stavb in v 500 m pasu 248 stavb z varovanimi prostori (skupno 820 stalno in 59 začasno prijavljenih prebivalcev). Najbližje stavbe z varovanimi prostori so na območju križišča Revoz ob Ulici Ivana Roba.

Obremenitev s hrupom v času obratovanja nove hitre ceste je bila ocenjena z računskim modelom na podlagi prometnih podatkov za leto 2043 (povprečni dnevni letni promet - PLDP) in ovrednotena glede na prometno napoved ob upoštevanju delne izvedbe hitre ceste od priključka NM-vzhod do priključka Osredok vključno s Šentjoško cesto (Etapa 1+2), ki je predmet tega dovoljenja, in ob upoštevanju celotne izvedbe oz. 1. in 2. dela (Etapa 1+2+3+4) 3. razvojne osi do priključka Malin. Prometna napoved tako ob upoštevanju delne izvedbe do priključka Osredok (Etapa 1+2) predvideva večje prometne obremenitve le na območju priključnih cest priključka Cikava (povprečno ca 6%) ter na območju priključka Osredok, Šentjoške ceste in obstoječe glavne ceste (Belokranjska cesta). Na območju priključka Osredok je predvidenih tudi do ca 100 % več vozil, na Šentjoški cesti do ca 30 % več vozil, na glavni cesti pa do okoli 70 % več vozil.

Ocenjena je bila obremenitev s hrupom z upoštevanjem emisije hrupa nove hitre ceste in priključnih cest, ki so del posega, brez protihrupnih graj in ob upoštevanju končnega predloga protihrupnih ukrepov ter celotna obremenitev s hrupom, pri čemer so upoštrevane vse navezovalne deviacije in poteki državnih cest izven območja posega v leto 2043 vključno s

prometom po Šmarješki cesti in lokalni cesti Ragovo–Krka (slednja v smeri zaselka Krka skladno z določili 17. točke 3. člena Uredbe o hrupu sicer ni vir hrupa). Obremenitev s hrupom zaradi obratovanja hitre ceste je ovrednotena glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za linijske vire (III. območje varstva pred hrupom) v skladu s preglednico 3 priloge 1 Uredbe o hrupu, celotna obremenitev pa glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev, ki jo povzročajo linijski viri hrupa (III. območje varstva pred hrupom) v skladu s preglednico 2 priloge 1 Uredbe o hrupu. Pri izračunu obremenitve s hrupom je upoštevana bodoča administrativna omejitev hitrosti, ki je med 90 in 110 km/h za lahka in 80 km/h za težka vozila na hitri cesti, na priključnih deviacijah in na Šentjoški cesti je upoštevana omejitev hitrosti 50 km/h. V okviru izgradnje bodoče hitre ceste je predvidena na celotni potezi glavne trase ceste vgradnja tišje obrabne plasti – delno absorpcijska SMA 11 PmB prevleka (»tišji asfalt«). Prav tako je predvidena vgradnja iste obrabne plasti na Šentjoški cesti, vseh priključnih rampah in krožiščih v priključkih Mačkovec in Cikava. Obstoječa AC odseka A2/0024, A2/0025 ter priključek A1/0124 NM vzhod so v zatečenem stanju že preplaščeni z delno absorpcijsko prevleko SMA, tudi pri rekonstrukciji AC priključka je predvidena vgradnja delno tišjega asfalta. Poleg izračuna prostorske porazdelitve hrupa so bile obremenitve s hrupom izračunane tudi na 66 izbranih imisijskih točkah v ravnini fasade stavb z varovanimi prostori ter 12. točkah na prostem v območju ŠRC Osredok.

Računska ocena obremenitve s hrupom za plansko obdobje leta 2043 kaže na to, da bi bile zaradi obratovanja hitre ceste kot vira hrupa z upoštevanjem administrativne omejitve hitrosti in tišje vozne površine ter brez izvedbe dodatnih protihrupnih ukrepov mejne vrednosti kazalcev hrupa za linijske vire presežene pri več stavbah z varovanimi prostori (v dnevnem obdobju pri 3 stavbah, v večernem pri 5, v nočnem pri 6 in v celodnevem obdobju pri 3 stavbah z varovanimi prostori), in sicer zlasti na območju mostu čez Krko (Šmarješka cesta, Krka) in na območju priključka Cikava (Šentjernejska cesta, Velika Cikava). Pri 2 stavbah je za stanje brez dodatnih protihrupnih ukrepov ocenjeno tudi preseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev s hrupom. Glede na strukturo prometa (tranzit) bo s hrupom čezmerno obremenjeno območje v letu 2043 največje v nočnem obdobju.

V Študiji obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite, Državna cesta Novo mesto – priključek Maline, 3. razvojna os – južni del, Prvi del: etapa 1 in 2, od priključka NM – vzhod do priključka Osredok, PGD, št. 17\_626/HR, 535, januar 2018, dopolnitev julij 2018, september 2022 in januar 2023, PNZ d.o.o., je za območja in stavbe z ocenjenim preseganjem mejnih vrednosti kazalcev hrupa izdelan predlog protihrupnih ukrepov, ki vključuje ukrepe na viru (tišji asfalt SMA, tihe dilatacije na premostitvenih objektih in administrativno omejitev hitrosti vozil), ukrepe za preprečevanje razširjanja hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi) ter ukrepe na stavbah (pasivna protihrupna zaščita).

Poleg vgradnje tišje obrabne plasti (opisano zgoraj) so kot ukrep za zmanjšanje emisije hrupa na viru na premostitvenih objektih predvidene tudi tihe dilatacije, in sicer na območju reke Krke in priključka Cikava. Kot ukrep za preprečevanje razširjanja hrupa v okolje je predvidena izvedba 4 sklopov protihrupnih ograj in nasipa v skupni dolžini 2.381 m ter višine med 2,0 in 2,75 m. Protihrupne ograje so predlagane v absorpcijski izvedbi (APO) in transparentne (TPO), na posameznih mestih zaradi drugih virov hrupa oziroma zaradi postavitve ob deviacijah (priključek Cikava) tudi kot obojestransko absorpcijske (OAPO). Na notranji strani morajo v skladu s standardom SIST EN 1793-1:2017 dosegati visoko stopnjo absorpcije ( $DL\alpha = 8-11$  dB(A)), na zunanji strani pa srednjo stopnjo absorpcije ( $DL\alpha=4-8$  dB(A)). Tehnične karakteristike protihrupne ograje morajo ustrezati standardom SIST EN 1793-2:2013. Protihrupne ograje morajo biti izdelane tako, da se pri prehodu zvoka skozi ograjo, upoštevajoč vse konstruktivne elemente, hrup zmanjša za najmanj 25 dB(A). Izvedba protihrupnih ograj na širšem območju Ločne zniža vrednosti kazalcev hrupa za približno 6,0 dB(A), na širšem območju Velike Cikave pa za približno 5,0 dB(A). Z upoštevanjem protihrupnih ukrepov bodo, glede na oceno, ravni hrupa dosegale

največ  $L_{dan}$  62,7,  $L_{večer}$  59,4,  $L_{noč}$  54,9 in  $L_{dvn}$  63,8, in sicer v imisijski računski točki na naslovu Velika Cikava 15. Z izvedbo protihrupnih ograj območje v planskem letu 2043 ne bo čezmerno obremenjeno s hrupom.

Računska ocena obremenitve s hrupom je pokazala, da bodo, ob upoštevanju predlaganih protihrupnih ukrepov, v letu 2043, zaradi obratovanja bodoče hitre ceste in priključnih deviacij, obremenitve s hrupom na stavbah z varovanimi prostori nižje od predpisanih mejnih vrednosti kazalcev hrupa v Uredbi o hrupu, razen pri eni stavbi z varovanimi prostori, t.j. Šentjernejska cesta 41, ki leži ob regionalni cesti R2-419/1204 in je s hrupom cestnega prometa čezmerno obremenjena že v obstoječem stanju. Za odpravo čezmerne obremenitve s hrupom je za to stavbo predlagana preveritev potrebnosti izvedbe dodatne pasivne protihrupne zaščite.

#### Celotna obremenitev

Obremenitev s hrupom se bo ob obstoječem cestnem omrežju brez nove cestne povezane še naprej povečevala zaradi pričakovanega naraščanja prometa v prihodnosti. V primeru, če se hitra cesta ne bi izvedla, bi se obremenitev s hrupom v planskem obdobju ob večini državnih in lokalnih prometnic na območju Novega mesta glede na obstoječe stanje delno povečala, v neposredni bližini državne ceste predvsem ob AC omrežju, navezavi na G2-105 in R2-448 v Ločni, ob Šmarješki cesti ter ob regionalni cesti R2-419 (Šentjernejska cesta). Pri tem scenariju bi bile v bližini obravnavanega posega čezmerno obremenjene izpostavljene stavbe ob Šmarješki cesti ter ob regionalni cesti R2-419.

Z izvedbo nove cestne povezave se bo prometna obremenitev glavne ceste G2-105 na vzporednem poteku z državno cesto zmanjšala, delno zmanjšanje prometnih obremenitev je zaradi preusmeritve na bodočo hitro cesto pričakovano tudi na regionalnih ter pomembnejših zbirnih lokalnih cestah. Med drugim je občuten upad prometa pričakovan na Šmarješki cesti, na kateri bo po izvedbi hitre ceste prometna obremenitev med 10.300 vozil/dan na vzhodu (brez izvedbe hitre ceste 14.650 vozil/dan) in 10.600 vozil/dan na zahodu (brez izvedbe hitre ceste 17.740 vozil/dan) (približno 370 vozil >3,5 t).

Celotna obremenitev s hrupom bo tako v času obratovanja državne ceste povečana predvsem na območju prečkanj in navezav na obstoječe cestno omrežje. Povečana skupna obremenitev s hrupom je pričakovana na območjih:

- navezave na avtocesto A2 in na glavno cesto G2-105/0257 (Novo mesto–Ločna), kjer v neposredni bližini ni stanovanjske pozidave;
- navezave na Šentjernejsko cesto (R2-419/1204 Novo mesto–Šentjernej), kjer leži proti vzhodu strnjena stanovanjska pozidava ob Šentjernejski cesti;
- navezave na glavno cesto G2-105 pri tovarni Revoz d.d. (G2-105/0256 Novo mesto–Metlika), kjer leži proti jugu strnjena stanovanjska pozidava ob Ulici Ivana Roba, proti severu pa pozidava ob Drejčevi poti;
- ob Šmarješki cesti severno od Krke, ki poteka pod načrtovanim mostom čez Krko.

Na podlagi primerjave med pričakovano celotno obremenitvijo pri izhodiščnem scenariju brez hitre ceste ter z upoštevanjem načrtovane prometne povezave je ugotovljeno, da se celotna obremenitev s hrupom v okolici posega na nekaterih območjih zmanjša med drugimi tudi na območju Šmarješke ceste, kjer je zaradi izvedbe državne ceste pričakovano približno 30 % zmanjšanje prometa, kar bo ob lokalni cesti kljub izvedbi posega zmanjšalo celotno obremenitev s hrupom do približno 1,5 dB(A).

Na osnovi ocene celotne obremenitve s hrupom za plansko leto 2043 je bilo ugotovljeno, da bo na območju hitre ceste celotna obremenitev s hrupom čezmerna pri stavbi Šentjernejska cesta 41, ki leži na območju navezave državne ceste na regionalno cesto R2-419/1204 Novo mesto–

Šentjernej. V bližnji okolici posega bo obremenitev s hrupom v nočnem obdobju presegala mejno vrednost za celotno obremenitev s hrupom tudi pri stavbi Šmarješka cesta 28, ki leži približno 95 m zahodno od osi državne ceste in 6 m od osi Šmarješke ceste. Iz analize posameznih virov hrupa pri stavbi Šmarješka cesta 28 sledi, da je celotna obremenitev s hrupom pri stavbi Šmarješka cesta 28 čezmerna predvsem zaradi obratovanja Šmarješke ceste, medtem ko bo prispevek nove državne ceste zaradi izvedbe protihrupnih ograj na viaduktu in mostu čez Krko majhen ter bo zanemarljivo vplival na celotno obremenitev s hrupom. Na preostalih izbranih imisijskih točkah celotna obremenitev s hrupom ni čezmerna, posledično vir hrupa hitre ceste, kot nov vir hrupa, lahko poveča obstoječo celotno obremenitev. Ta poveča obremenitev v dopustnih mejah, zato bo obratovanje nove hitre ceste z izvedbo vseh predvidenih protihrupnih ukrepov skladno z določili 10. člena Uredbe o hrupu.

Za zmanjšanje obremenitve s hrupom zaradi obratovanja bodoče hitre ceste in priključnih deviacij ter preprečitev čezmerne obremenjenosti s hrupom pri najbolj izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori je upravni organ tako v točki IV./1.2 izreka tega dovoljenja določil izvedbo tišje obrabne plasti (»tišjega asfalta«) in tihih dilatacij na mostu čez Krko in viaduktu Cikava ter izvedbo protihrupnih ograj/nasipa, kot so navedene v točki I./13, I./14 in I./15 izreka tega dovoljenja. S protihrupnimi ograjami na območju priključka Mačkovec ter viadukta in mostu čez reko Krko se bo zaščitilo naselje Ločna in Krka, s protihrupnima ograjama na območju naselja Velika Cikava pa območje naselja Velika Cikava. Skladnost z mejnimi vrednostmi hrupa iz Uredbe o hrupu ni bila dokazana le za stavbo z varovanimi prostori na naslovu Šentjernejska cesta 41 (višje etaže), zato je treba za preprečitev čezmerne obremenitve s hrupom ter doseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa v skladu z Uredbo o hrupu ter s tem zaščito bivalnih prostorov v stavbi z varovanimi prostori na naslovu Šentjernejska cesta 41 izvesti pasivno protihrupno zaščito, in sicer že pred začetkom gradnje, kar je upravni organ določil v točki IV./1.1 izreka tega dovoljenja. Obseg in vrsta ukrepov na posamezni stavbi mora biti natančneje določen v elaboratu pasivne protihrupne zaščite, ki mora biti izdelan v skladu s Pravilnikom o zaščiti pred hrupom v stavbah (Uradni list RS, št. 10/12, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1).

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.

## 10.2 Varstvo zraka

Območje Mestne občine Novo mesto, v kateri se bo izvajala načrtovana gradnja, je 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), 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, razvrščeno v aglomeracijo SIC – celinsko območje, kjer so, 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), ravni onesnaževal pod mejnimi vrednostmi. Ciljno vrednost presegajo ravni koncentracij ozona, zgornji ocenjevalni prag presegajo koncentracije delcev  $PM_{10}$  in benzo(a)pirena medtem ko so med spodnjim in zgornjim ocenjevalnim pragom koncentracije delcev  $PM_{2,5}$ .

Skladno z Uredbo o kakovosti zraka je obravnavano območje glede na onesnaženost zraka s svincem, arzenom, kadmijem in nikljem, uvrščeno v območje SITK (območje težke kovine), kjer so ravni onesnaževal pod mejnimi ali ciljnimi vrednostmi.

V Novem mestu se, v okviru državnega monitoringa za spremljanje kakovosti zraka, izvajajo kontinuirane meritve koncentracij delcev PM<sub>10</sub> na stalnem merilnem mestu za spremljanje kakovosti zraka od leta 2010 in za ozon od leta 2020. Glede na razpoložljive podatke Agencije RS za okolje je srednja letna koncentracija delcev PM<sub>10</sub> v letu 2020 in 2021 dosegala 19 µg/m<sup>3</sup>, kar pomeni, da mejna letna koncentracija ni bila presežena (ta, glede na Uredbo o kakovosti zraka, znaša 40 µg/m<sup>3</sup>). Mejna dnevna koncentracija je bila v letu 2020 presežena 10-krat in v letu 2021 3-krat. Število preseganj mejne dnevne koncentracije (ta, glede na Uredbo o kakovosti zraka, znaša 50 µg/m<sup>3</sup>) ni presegalo dopustnega števila 35-krat na leto, ki je prav tako določena v Uredbi o kakovosti zraka.

Delci PM<sub>10</sub> so lahko naravnega ali antropogenega izvora. V naseljih predstavljajo pomemben vir delcev predvsem izpusti iz prometa in individualnih kurišč ter resuspenzija s cestnišč, za vse te vire pa so značilne nizke višine izpustov, navadno nižje od 20 m, zato ti viri občutno prispevajo k ravnom onesnaženosti zunanjega zraka pri tleh. Epidemiološke študije kažejo, da imajo z vidika onesnaženosti zraka najbolj negativen vpliv na zdravje prav delci. Povišane ravni delcev PM<sub>10</sub> se tipično pojavljajo v zimskih mesecih, ko se v primeru anticiklonskih razmer s šibkimi vetrovi v prizemnih plasteh pogosto pojavi temperaturni obrat. Obenem so v zimskih mesecih najbolj aktivna mala kurišča, ki imajo največji prispevek k izpustom delcev PM<sub>10</sub>. Trendi onesnaženosti z delci PM<sub>10</sub> v obdobju med 2010 in 2021 kažejo, da je onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> od leta 2017 v upadu. Letna mejna vrednost na merilnem mestu v Novem mestu v obdobju izvajanja meritev (od leta 2010) ni bila presežena, bolj problematična so preseganja dnevne mejne vrednosti (24-urna mejna koncentracija PM<sub>10</sub> za varovanje ljudi 50 µg/m<sup>3</sup> je lahko presežena največ 35-krat v koledarskem letu), ki so omejena na hladno polovico leta (januar in februar ter november in december). V Novem mestu dovoljeno število preseganj dnevne mejne vrednosti koncentracij delcev PM<sub>10</sub> v obdobju 2010 do 2021 ni bilo preseženo v letih 2014, 2017, 2018, 2019, 2020 in 2021, kar je predvsem posledica milejših zim in manjše porabe kuriva ter v zadnjih dveh letih posredno zaradi ukrepov za obvladovanje epidemije. Razlike med posameznimi leti so predvsem posledica vremenskih razmer v hladni polovici leta. Višje koncentracije delcev in s tem tudi večje število preseganj so povezani z daljšimi obdobji stabilnega vremena, ko prihaja do izrazitih temperaturnih inverzij. Po drugi strani pa so daljša padavinska obdobja, pogosti prehodi vremenskih front in višje temperature povezani z nižjimi ravnmi delcev.

Na ravni delcev vplivajo trije poglaviti viri, ki so na letnem nivoju zastopani približno v enakih deležih. Delež prometa in resuspenzije na letnem nivoju predstavlja 35 %, v zimskem obdobju pa 21 %. Delež sekundarnih anorganskih delcev, ki nastajajo z oksidacijo in pretvorbo plinastih izpustov (predvsem SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> in NH<sub>3</sub>) znaša približno tretjino tako na letnem nivoju kot tudi v zimskem času (letni nivo 35%, zimsko obdobje 37%). Ravni sekundarnih delcev so regionalne narave in odražajo stanje na širšem območju, saj nanje bolj kot lokalni izpusti vpliva gibanje zračnih mas. Izpusti zaradi izgorevanja lesne biomase predstavljajo v zimskem obdobju 42 %, na celoletni ravni pa 30 %.

Povprečna letna koncentracija ozona je v letu 2020 dosegala 39 µg/m<sup>3</sup>, v letu 2021 pa 46 µg/m<sup>3</sup>. Ciljna 8 urna vrednost v letu 2020 ni bila presežena medtem ko je bila v letu 2021 presežena 7-krat. Podatki za leto 2020 so sicer zaradi prevelikega izpada podatkov le informativnega značaja.

Emisija delcev PM<sub>10</sub> in ocena dodatne onesnaženosti zraka je podana v Elaboratu ocene kakovosti zraka v času gradnje in obratovanja, št. načrta 2017-027b/PVO, januar 2018, dopolnitev julij 2018, september 2019, november 2019, september 2022, november 2022 in januar 2023, Epi Spektrum d.o.o. (v nadaljevanju Elaborat ocene kakovosti zraka), vsebina pa povzeta tudi v Aneksu k PVO.

## 10.2.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 in dovoznih cest, z začasnih odlagališč razsutega materiala (emisije delcev  $PM_{10}$ ), z območja razstreljevanja kamnine in z območja začasnih gradbiščnih naprav. Dodatno bodo povečane emisije onesnaževal tudi zaradi uporabe gradbene mehanizacije in transportnih sredstev (emisije dušikovih oksidov, delcev  $PM_{10}$  in hlapnih organskih spojin). V okolici gradbišč na kakovost zraka praviloma pomembno vplivajo le emisije delcev  $PM_{10}$ , medtem ko emisije ostalih onesnaževal ne povzročajo občutnega povečanja onesnaženosti zraka. Emisije prašnih delcev in s tem zapraševanje okolice ter vpliv na kakovost zraka pri najbližjih stavbah so praviloma največje v času izkopov ob suhem in vetrovnem vremenu ter pri prevozih gradbenega materiala po gradbiščnih in drugih transportnih poteh, ki potekajo ob gosteje poseljenih območjih. Gradbiščni platoji in transportne poti se bodo na posameznih območjih neposredno približali stanovanjski pozidavi (opisano v točki 10.1.a te obrazložitve).

Obremenitev z emisijami delcev  $PM_{10}$  bo največja pri intenzivnih zemeljskih delih na gradbišču ter ob transportnih poteh od lokacij odvzema gradbenega materiala na gradbišče in od gradbišča do lokacij za vnos. Skupna površina gradbišča bo ca. 74 ha, razstreljevanje na območju AC priključka se bo izvajalo na 5,5 ha (emisija delcev v času razstreljevanja je posledica izvedbe vrtin in samega miniranja), emisija delcev  $PM_{10}$  pa je upoštevana na ca. 10,5 km gradbiščnih in 11 km dovoznih poti. Čas obratovanja gradbišča in transport v času gradnje sta opisana v točki 10.1.a te obrazložitve. Zaradi umestitve obravnavanega odseka hitre ceste bo potrebnih 1.962.856 m<sup>3</sup> izkopov zemljine vključno s ca. 140.000 m<sup>3</sup> izkopov humusa. Celoten zemeljski izkop se bo ponovno uporabil na istem gradbišču. Zemeljski izkopi, ki se bodo vgrajevali in zasipavali ob trasi hitre ceste, priključnih cest in na območju zasipa Dolnja Težka Voda, se bodo stabilizirali z dodatkom 4 % apna. Pri tem izvedba apnene stabilizacije lahko povzroča nekontrolirano prašenje med gradnjo. Večji vir prašenja bo tudi drobljenje večjih frakcij materiala. Na gradbišču 1. faze (priključek Novo mesto vzhod – območje razstreljevanja) bosta namreč locirana drobilca, ki se bosta uporabljala za drobljenje mineralnega materiala v manjše frakcije zaradi lažjega transporta materiala in/ali za vgradnjo v nasipe. Obratovanje gradbene mehanizacije na gradbišču bo omejeno med delovniki med 6. in 18. uro ter ob sobotah med 6. in 16. uro. Za drobljenje je predvideno skupaj 568.215 m<sup>3</sup> materiala.

Emisije delcev  $PM_{10}$  med gradnjo so ocenjene na podlagi podatkov o organizaciji gradbišča in gostoti prevozov na neasfaltiranih internih poteh po gradbišču in na utrjenih gradbiščnih cestah in dovoznih poteh. Pri izračunu dodatne onesnaženosti zraka med gradnjo so upoštevane neposredne emisije zaradi del na gradbišču ter emisije zaradi resuspenzije prašnih delcev z neasfaltiranih in asfaltiranih gradbiščnih poti, dodatno zaradi razstreljevanja kamnine in obratovanja začasnih gradbiščnih naprav (drobilniki). Izračun je pokazal, da bi skupne emisije delcev  $PM_{10}$  zaradi obratovanja gradbišča in zaradi transportnih poti (neutrjene gradbiščne ceste in dovozne ceste) ob hkratnem obratovanju celotnega gradbišča in brez izvajanja ukrepov za preprečevanje prašenja, v času največje intenzivnosti gradnje, na dnevni ravni dosegale do 20,6 kg/h, na letni ravni pa 15,0 kg/h. Največje bi bile emisije z neutrjenih gradbiščnih cest, ki bi ob neupoštevanju omilitvenih ukrepov v času največje intenzivnosti gradnje in prevoza tovornih vozil na dnevnem nivoju dosegale 9,1 kg/h. Emisije z gradbišča, dovoznih cest, apnene stabilizacije nasipov in zaradi premičnih drobilnikov ter razstreljevanja bodo nižje. Z upoštevanjem omilitvenih ukrepov oziroma protiprašnih ukrepov se emisije delcev zmanjšajo, in sicer je ocenjena skupna maksimalna dnevna emisija delcev  $PM_{10}$  7,1 kg/h, povprečna letna pa 5,5 kg/h, od tega največ z območja gradbišča, in sicer v povprečju 3,4 kg/h. Zmanjšata se predvsem količina in gostota melja na gradbiščnih poteh in dovoznih cestah, kar je možno doseči z rednim in učinkovitim izvajanjem protiprašne zaščite vozniških površin in vozil. Prav tako je z vezavo prahu z močenjem

ter zajemom in filtriranjem odpadnega zraka možno občutno zmanjšati emisijo  $PM_{10}$  s premičnih drobilnikov, območja razstreljevanja in apnene stabilizacije.

V času gradnje hitre ceste in spremljajočih ureditev se bo emisija delcev  $PM_{10}$  z gradbišča in dovoznih cest najbolj povečala na naslednjih območjih:

- stanovanjska stavba Pod Trško goro 99a, in sicer zaradi povečane emisije zaradi intenzivnih gradbenih del v času izgradnje krožišča priključka NM Mačkovec (2-2) s priključnimi deviacijami,
- stanovanjski stavbi Šmarješka cesta 41 in 43, in sicer zaradi povečane emisije zaradi intenzivnih gradbenih del v času gradnje viadukta,
- stanovanjske stavbe Šmarješka cesta 34, 40 in 42, in sicer zaradi povečane emisije zaradi intenzivnih gradbenih del v času gradnje viadukta ter rušitve stavb Šmarješka cesta 36 in 38,
- stanovanjske stavbe Krka 1, 2 in 4, in sicer zaradi povečane emisije zaradi intenzivnih gradbenih del v času gradnje mosta in zemeljskega nasipa;
- stanovanjske stavbe Šentjernejska cesta 41 in 24 ter Cikava 15 in 13, in sicer zaradi povečane emisije zaradi transporta po Šentjernejski cesti ter intenzivnih gradbenih del v času izgradnje priključka NM Cikava (2-3) s priključnimi deviacijami,
- stanovanjska stavba Na Lazu 35, in sicer zaradi povečane emisije zaradi intenzivnih gradbenih del v času izgradnje priključka na Belokranjsko cesto.

Zaradi načrtovanega posega je določen tudi količinski prispevek k onesnaženosti zraka oziroma dodatna obremenitev. Z modelnim izračunom sta bili ocenjeni dodatna srednja letna in najvišja dnevna koncentracija delcev  $PM_{10}$  zaradi obratovanja gradbišč ter gradbiščnih in transportnih poti, in sicer na podlagi ocenjenih povprečnih dnevnih emisij delcev za posamezne vire onesnaževanja. Ocena dodatne letne onesnaženosti zraka obsega izračun prostorske porazdelitve delcev  $PM_{10}$  v okolici gradbišča ter izračun koncentracije delcev pri najbližjih stanovanjskih stavbah v višini 2 m od tal, in sicer na 20 lokacijah. Iz ocene dodatne obremenitve zunanjega zraka z emisijami delcev  $PM_{10}$  zaradi gradnje hitre ceste s priključnimi deviacijami izhaja, da:

- bi najvišja dnevna koncentracija zaradi obratovanja gradbišča brez izvajanja omilitvenih ukrepov pri vsaj 6 stanovanjskih stavbah v bližini posega v času intenzivnih gradbenih del presegala mejno dnevno koncentracijo ( $50 \mu g/m^3$ ), pri eni stavbi je ocenjeno preseganje mejne letne koncentracije ( $40 \mu g/m^3$ ),
- so največje dodatne obremenitve okolja brez izvedbe dodatnih ukrepov ocenjene pri stavbah, ki ležijo neposredno ob predvidenih navezavah na obstoječe cestno omrežje (Šmarješka cesta, Pod Trško goro - deviacija R2-448/1512 Novo mesto (Ločna - Mačkovec), Velika Cikava in Šentjernejska cesta – deviacija R2-419/1204 Novo mesto - Šentjernej in navezava nove povezovalne ceste na G2-105/0256 v bližini Revoza), na območju osrednjega dela hitre ceste na območju pod Trško goro pa dodatno obremenitev povzroča tudi obratovanje drobilcev,
- se bodo z upoštevanjem omilitvenih ukrepov (prekrivanje tovora s ponjavami, čiščenje vozila pred vključevanjem na javno cestno omrežje, vlaženje gradbišča itd.) najvišje dnevne koncentracije in povprečne letne koncentracije delcev  $PM_{10}$  občutno zmanjšale, in sicer na dnevni ravni do največ  $31 \mu g/m^3$  (brez omilitvenih ukrepov bi dosegle največ  $78 \mu g/m^3$ ) in na letnem povprečju do  $15 \mu g/m^3$  (brez omilitvenih ukrepov bi dosegle največ  $36 \mu g/m^3$ ),
- z upoštevanjem omilitvenih ukrepov, glede na oceno, mejne dnevne in letne koncentracije  $PM_{10}$ , določene v Uredbi o kakovosti zraka, ne bodo presežene. Pri tem je ocenjena dodatna obremenitev okolja še vedno največja na območju navezav na obstoječe cestno omrežje (naselje Velika Cikava ob R2-419/1204 in Na Lazu ob G2-105/0256) ter na območju ob Šmarješki cesti severno od Krke, vendar bodo gradbena dela v neposredni bližini teh stavb

bolj kratkotrajnega značaja (ureditev deviacij, rušitev stavb, pripravljala dela na premostitvenih objektih) in ne bodo povzročala dolgotrajne obremenitve prebivalcev.

Pri oceni dodatne onesnaženosti z delci  $PM_{10}$  v času gradnje je upoštevano, da celotno gradbišče, transport materiala, razstreljevanje ter vse začasne gradbiščne naprave obratujejo hkrati v celotnem obdobju izvedbe posega (najslabši možni scenarij). Ocenjena onesnaženost zraka v času gradnje je glede na pričakovan dejanski scenarij gradnje delno precenjena, kar še posebej velja za najvišje dnevne koncentracije, ki so tako le informativne narave.

S ciljem zmanjšanja negativnih vplivov razpršenih emisij prašnih delcev  $PM_{10}$  zaradi gradnje hitre ceste, priključnih deviacij in drugih ureditev je upravni organ, tudi na podlagi mnenja Agencije RS za okolje št. 35403-16/2022-7 z dne 1. 3. 2023, v točki IV./2.1 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe. Ti se nanašajo zlasti na preprečevanje oz. zmanjšanje emisij delcev zaradi obratovanja gradbišča in transportnih poti, zmanjšanje emisije delcev zaradi obratovanja delovnih strojev ter omejitev gradnje v sušnih obdobjih in vetrovnem vremenu oz. neugodnih razmerah. Za omejevanje širjenja prašnih delcev in s tem zmanjšanje onesnaženosti zraka z delci na območjih s povečano obremenitvijo z delci  $PM_{10}$  oz. pri najbolj izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori (severni del naselja Pod Trško goro, vključno s stanovanjsko stavbo Pod Trško goro 99a, stanovanjski stavbi Šmarješka cesta 41 in 43, stanovanjski stavbi Šentjernejska cesta 41 in 24, stanovanjski stavbi Velika Cikava 15 in 13 in stanovanjska stavba Na Lazu 15) ter za zaščito rekreacijskih ter centralnih in posameznih proizvodnih površin, je določena tudi izvedba začasnih protiprašnih zaslonov skupne dolžine 639 m in višine 2,5 m. Poleg protiprašnih zaslonov so v točki IV./1.1 izreka tega dovoljenja določene tudi začasne protihrupne ograje oz. polne gradbiščne ograje dolžine 421 m (na lokacijah ob stanovanjskih stavbah Šmarješka cesta 34, 40, 41, 42 in 43 ter stanovanjskih stavbah Krka 1, 2 in 4). Zaradi povečanega ozadja trdih delcev, do katerega lahko pride predvsem v kurilni sezoni, bi lahko skupna koncentracija delcev med gradnjo pri najbolj izpostavljenih stavbah občasno presegala mejno dnevno koncentracijo, zato je tudi določeno, da je treba na teh območjih izvajati redno in učinkovito izvajanje protiprašnih ukrepov. Prav tako je omejena gradnja v hladni polovici leta, ko je zabeleženih največ preseganj z delci  $PM_{10}$ . Hkrati je treba upoštevati tudi vse druge zahteve in protiprašne ukrepe (npr. organizacijske ukrepe na gradbišču, postopke mehanske obdelave na gradbišču, zahteve za gradbeno mehanizacijo) iz Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2) in zahteve iz Pravilnika o nalaganju in pritrjevanju tovora v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 70/11).

Pričakovano je tudi povečanje emisij onesnaževal zraka zaradi dodatnega prevoza izkopnega in gradbenega materiala za potrebe gradnje. Na skupne emisije onesnaževal v širši okolici posega bo vplivala tudi delna preusmeritev prometa na cestnem omrežju v širši okolici posega, ki bo posledica delovnih omejitev ali zapor na AC priključku NM-vzhod in posameznih navezovalnih deviacijah zaradi delnih zapor prometnic zaradi potreb gradnje. Pričakovana je preusmeritev prometa na alternativne prometne povezave, zaradi česar se bo kakovost zraka ob teh prometnicah v časovnem omejenem obdobju lahko delno poslabšala. S predlagano rešitvijo zapor (scenarij S11), ki je opisana v točki 10.1.a te obrazložitve je pričakovana preusmeritev prometa na možne alternativne poti z izjemo regionalne ceste R2-448/0222 minimalna. Območje ob regionalni cesti R2-448/0222, ki poteka vzporedno z AC, je sicer v širšem pasu brez stanovanjske pozidave, najbližje stanovanjske stavbe ležijo v oddaljenosti 430 m od osi ceste. Tovorni promet se bo na večini cest zmanjšal, poleg R2-448 je izjema Šmarješka cesta, po kateri se bo število vozil >3,5 t zaradi delnih omejitev na glavnih prometnicah povečalo za približno 50 na dan.

Zaradi transporta izkopnega in gradbenega materiala v času gradnje državne ceste se bodo glede na izhodiščne stanje emisije dušikovih oksidov, hlapnih organskih spojin in delcev  $PM_{10/2,5}$  na

širšem prometnem omrežju povečale med 0,2 in 0,4 %, na omrežju dovoznih cest pa med 0,2 in 0,6 %. Emisije žvepovega dioksida, benzena in ogljikovega monoksida se bodo delno zmanjšale (med 0,2 in 0,6% na širšem prometnem omrežju). Povečanje emisije onesnaževal na državnem in lokalnem omrežju bo sorazmerno majhno in ne bo bistveno vplivalo na kakovost zraka na območjih ob dovoznih cestah ter ob večini cest, kjer je pričakovana preusmeritev prometa v času gradnje. Izjema bodo emisije delcev  $PM_{10}$  zaradi resuspenzije delcev s tal, ki bodo predvsem na območju navezav gradbišča na državno in lokalno cestno omrežje večje kot v obstoječem stanju.

Posredni vpliv gradnje državne ceste na spremembo prometnih tokov na širšem prometnem omrežju bo z upoštevanjem delno modificiranega obratovanja AC priključkov NM-zahod in NM-vzhod ter dodatnih ukrepov za zagotavljanje izmeničnega prometa na navezovalnih državnih in lokalnih cestah (Šmarješka, Šentjernejska in Belokranjska cesta) sorazmerno majhen, posledično občutnega povečanja emisije onesnaževal ter poslabšanja kakovosti zraka ob obstoječih državnih in lokalnih cestah na poselitvenem območju Novega mesta, ki bi lahko dodatno vplivala na zdravje ljudi, ne bo.

#### 10.2.b Pričakovani vplivi v času uporabe oz. obratovanja in pogoji

Med obratovanjem bo stalen vir emisij onesnaževal v zrak promet po novi hitri cesti in priključnih deviacijah. Emisija onesnaževal, ki so značilna za promet, zaradi novo načrtovane ceste in priključnih deviacij je ocenjena računsko na podlagi prometnih podatkov za leto 2043 (povprečni dnevni letni promet - PLDP) za dve prometni situaciji, kot sta predstavljeni v točki 10.1.b te obrazložitve. Pri upoštevanju 1. dela izvedbe državne ceste do priključka Osredok (Etapa 1+2) bodo v letu 2043 na državni cesti prometne obremenitve med 15.270 in 29.740 vozil/dan, vozil >3,5 t bo med 1.440 in 2.240. Na Šentjoški cesti bo po oceni 15.270 vozil/dan, od teh 1.440 vozil >3,5 t. Ob izvedbi celotne poteze državne ceste do Malin (Etapa 1+2+3+4) bo prometna obremenitev državne ceste v letu 2043 med 22.600 in 36.580 vozil/dan (med 1.950 in 3.220 vozil >3,5 t), na Šentjoški cesti 11.730 vozil/dan, od teh 850 vozil >3,5 t.

Emisije onesnaževal dušikovih oksidov -  $NO_x$ , hlapnih organskih spojin - HOS, delcev  $PM_{10}/PM_{2,5}$ , žvepovega dioksida- $SO_2$ , benzena in ogljikovega monoksida - CO so določene računsko po metodi HBEFA 4.2 z upoštevanjem emisijskih faktorjev za leto 2022 in za leto 2043 z upoštevanjem tehničnih izboljšav vozil v prihodnosti. Pri tem je upoštevan prometni scenarij za mestno okolje z gostim prometom.

Ocenjene neposredne emisije onesnaževal zraka zaradi cestnega prometa po hitri cesti znotraj območja DPN v letu 2043 z upoštevanjem emisijskih faktorjev za obstoječe stanje (leto 2022) dosegajo:

- Etapa 1+2: 31 ton  $NO_x$ , 1,3 ton HOS, 0,3 ton delcev  $PM_{10/2,5}$ , 0,1 ton  $SO_2$ , 0,2 t CO in 0,04 t benzena,
- Etapa 1+2+3+4: 34 ton  $NO_x$ , 1,5 ton HOS, 0,4 ton delcev  $PM_{10/2,5}$ , 0,1 ton  $SO_2$ , 0,2 t CO in 0,04 t benzena.

Z upoštevanjem napovedi zmanjšanja emisijskih faktorjev v prihodnosti bodo emisije onesnaževal zraka zaradi cestnega prometa v letu 2043 občutno manjše in bodo z upoštevanjem obstoječega cestnega omrežja in novogradnje hitre ceste (etapa 1+2) dosegale: 4 ton  $NO_x$ , 0,6 ton HOS, 0,1 ton delcev  $PM_{10/2,5}$ , 0,05 ton  $SO_2$ , 0,1 t CO in 0,01 t benzena.

Zaradi preusmeritve prometa na novo cestno povezavo se bodo emisije onesnaževal ob obstoječem omrežju glavnih in regionalnih cest zmanjšale, posledično se bo na območju stanovanjske pozidave neposredno ob obstoječih cestah izboljšala tudi kakovost zraka. Ob novi cestni povezavi je sicer pričakovano povečanje onesnaženosti zraka, a je to območje z izjemo

območja prečkanja Krke ter območja ob Šentjernejski cesti sorazmerno redko pozidano, zato čezmerne vpliva zaradi cestnega prometa po državni cesti pri bližnji stanovanjski pozidavi ne bo.

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 emitira več svinca, bistveno je omejena tudi emisija benzena in žvepla. Pri tekoči vožnji, ki je značilna za avtoceste, so manjše tudi specifične emisije ogljikovega monoksida. Ocena vpliva na kakovost zraka v času obratovanja hitre ceste je izvedena za vsa primarna (neposredna) onesnaževala, ki so značilna za izpuste cestnega prometa ( $NO_2$ ,  $PM_{10}/PM_{2,5}$ ,  $SO_2$ , benzen in CO) ter jih vključujejo razpoložljive računske metode, medtem ko ocena emisij za sekundarna onesnaževala (ozon in onesnaževala v delcih) z uporabljenimi metodami ocenjevanja ni možna, njihova neposredna in posredna emisija zaradi prometa pa je sorazmerno majhna.

Kakovost zraka je zato 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 zaradi emisij prometa na pomembnih prometnicah načrtovanega cestnega omrežja v planskem obdobju leta 2043 v različnih oddaljenostih od cestnega omrežja. Dodatno so ocenjene tudi srednje letne imisijske koncentracije ogljikovega monoksida, žveplovega dioksida, benzena in delcev  $PM_{2,5}$ , ki pa ob cestnem omrežju ne povzročajo pomembnega vpliva na kakovost zraka. Pri emisiji delcev  $PM_{10}$  in  $PM_{2,5}$  so zraven emisije izpustov upoštevane tudi posredne emisije zaradi obrabe pnevmatik in zavor ter obrabne plasti cestišča. Ocenjeni sta skupna onesnaženost zraka in neposredna onesnaženost v različnih razdaljah od ceste, pri čemer je za ozadje privzeta povprečna onesnaženost zraka za srednje veliko mesto, ki znaša  $25 \mu g/m^3$  za  $NO_2$ ,  $26 \mu g/m^3$  za  $PM_{10}$ ,  $300 \mu g/m^3$  za CO,  $5 \mu g/m^3$  za  $SO_2$ ,  $2 \mu g/m^3$  za benzen in  $18 \mu g/m^3$  za  $PM_{2,5}$ . Pri izračunu je upoštevana povprečna hitrost vetra  $1,3 \text{ m/s}$ . Dodatno je pri oceni celotne onesnaženosti zraka ocenjeno tudi število preseganj mejne urne vrednosti dušikovega dioksida in mejne dnevne vrednosti delcev pri upoštevanju dejanskih ravni ozadja v zadnjem obdobju na območju Novega mesta in širše okolice ( $20 \mu g/m^3$  za  $NO_2$  in  $19 \mu g/m^3$  za  $PM_{10}$ ).

Onesnaženost zraka v okolici hitre ceste se bo delno povečala, največje povečanje je pričakovano na odseku med priključkoma Mačkovec in Cikava, kjer bo prometna obremenitev ceste in hitrost vožnje največja ter pri dušikovih oksidih zaradi mestnega režima vožnje ob Šentjoški cesti. Glede na izračune, neposredna onesnaženost zraka v okolici državne ceste dosega na letnem povprečju pri upoštevanju prometnih obremenitev za izgradnjo hitre ceste od priključka NM-vzhod do priključka Osredek vključno s Šentjoško cesto (etapa 1+2), ki je predmet tega dovoljenja, v 10 m pasu ob hitri cesti 13 % mejne letne vrednosti za  $NO_2$  in 9 % mejne letne vrednosti za  $PM_{10}$  (glede na Uredbo o kakovosti zraka za obe onesnaževali znaša  $40 \mu g/m^3$ ), ob Šentjoški cesti 17 % mejne letne vrednosti za  $NO_2$  in 8 % mejne letne vrednosti za  $PM_{10}$ . Izračuni kažejo, da čezmerne onesnaženosti zaradi neposrednega obratovanja hitre ceste (neposredna onesnaženost), v 10 m pasu od hitre ceste, ne bo. Koncentracije onesnaževal z oddaljenostjo od ceste še padajo. Zaradi neposredne onesnaženosti kot posledice cestnega prometa bo mejna dnevna vrednost  $PM_{10}$  presežena v razdalji 10 m od hitre ceste do največ 4-krat na leto (dovoljeno 35-krat na leto), v razdalji 50 m pa do 3-krat na leto, medtem ko mejna urna vrednost  $NO_2$  ne bo presežena. Neposredna onesnaženost zraka zaradi ostalih izpustov prometa po državni cesti bo manjša. V neposredni bližini obravnavanih prometnic (10 m pas) bo na letnem povprečju onesnaženost zraka z delci  $PM_{2,5}$  dosegala do 5 % mejne vrednosti, z žveplovim dioksidom do 0,3 % mejne vrednosti in z benzenom do 0,2 % mejne vrednosti. Za ogljikov monoksid je

predpisana 8-urna mejna vrednost ( $10 \text{ mg/m}^3$ ), v 10 m pasu ob državni cesti pa bo imisija CO dosegala do 0,2 % te mejne vrednosti ( $24 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ).

Skupna obremenitev okolja z delci  $\text{PM}_{10}$  bi bila z upoštevanjem povprečnega ozadja za srednje veliko mesto čezmerna, saj bi bilo v tem primeru v bližini hitre ceste preseženo letno dovoljeno število preseganj mejne dnevne koncentracije  $\text{PM}_{10}$ . Pri upoštevanju povprečne onesnaženosti zraka za srednje veliko mesto, bi bila mejna urna vrednost  $\text{NO}_2$  v letu presežena 2-krat, mejna dnevna vrednost  $\text{PM}_{10}$  pa 32-krat, kar je blizu dopustnega števila preseganj mejne urne vrednosti za  $\text{PM}_{10}$  (35-krat na leto). Ocenjeno število preseganj mejne dnevne vrednosti delcev  $\text{PM}_{10}$  v 10 m pasu od osi obravnavanih cest je med 38 in 45 na leto, v 50 m pasu pa med 38 in 39 na leto, kar presega dopustno število preseganj. Urna mejna vrednost dušikovega dioksida bi bila v okolici državne ceste z upoštevanjem ozadja presežena do 3-krat na leto in ne bi presežala dopustnega števila preseganj (18-krat letno).

Z upoštevanjem dejanskih ravni ozadja na območju Novega mesta in širše okolice v zadnjih dveh letih (ocenjeno  $20 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  za  $\text{NO}_2$  in izmerjeno  $19 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  za  $\text{PM}_{10}$ ) je ocenjeno občutno manjši vpliv na število preseganj mejne vrednosti delcev  $\text{PM}_{10}$ . Pri upoštevanju dejanskih ravni ozadja bo mejna dnevna vrednost delcev  $\text{PM}_{10}$  presežena do največ 22-krat v letu, kar ne presega dopustnega števila 35-krat na leto ter ne bo presežala dopustnega števila preseganj.

Neposredna onesnaženost zraka zaradi prometa po državni cesti ne bo presežala mejnih vrednosti onesnaževal, vpliv na skupno onesnaženost zraka pa je pogojen predvsem z onesnaženostjo ozadja, ki se v zadnjih letih občutno manjša. V neposredni bližini državne ceste ni veliko stanovanjskih stavb, najbolj bo izpostavljena pozidava ob Šmarješki cesti in ob Krki, ki leži nivoletno pod državno cesto (most, viadukt) ter ob Šentjernejski cesti (regionalna cesta R2-419), kjer pa je onesnaženost zraka zaradi cestnega prometa povečana že v obstoječem stanju.

Zaradi neugodnih vremenskih razmer v hladni polovici leta, ko so na območju Novega mesta koncentracije delcev praviloma višje in s tem tudi večje število preseganj z delci  $\text{PM}_{10}$ , je upravni organ, na podlagi mnenja Agencije RS za okolje št. 35403-16/2022-7 z dne 1. 3. 2023, v točki IV./2.2 izreka tega dovoljenja določil omilitven ukrep, ki se nanaša na omejitev hitrosti vozil na hitri cesti v hladni polovici leta s čimer se bo zmanjšal vpliv na onesnaženost zraka zaradi obratovanja hitre ceste v času najbolj neugodnih pogojev za prekomerno onesnaženost zunanjega zraka. Za zmanjšanje resuspencije s cestišča je določeno tudi redno in ustrezno vzdrževanje vozniških površin.

Kumulativni vpliv emisij onesnaževal zaradi prometa je pričakovan v času obratovanja drugega dela hitre ceste od priključka Osredok do Malin (etapa 3 in 4). Glede na izračune bo ob hkratnem obratovanju 1. in 2. dela hitre ceste (Etapa 1+2+3+4, trasa od priključka NM-vzhod do priključka Maline) oz. ob upoštevanju končnega prometnega omrežja v 10 m pasu od hitre ceste onesnaženost zraka dosegala največ 15 % mejne letne vrednosti za  $\text{NO}_2$  in 11 % mejne letne vrednosti za  $\text{PM}_{10}$ . Neposredna onesnaženost zraka zaradi izpustov prometa po hitri cesti tudi pri upoštevanju končnega prometnega omrežja ne bo povzročila čezmerne obremenitve okolja. Pri končnem prometnem omrežju bo v neposredni bližini obravnavanih prometnic (10 m pas) na letnem povprečju onesnaženost zraka z delci  $\text{PM}_{2,5}$  dosegala do 6 % mejne vrednosti, z žveplovim dioksidom do 0,4 % mejne vrednosti in z benzenom do 0,2 % mejne vrednosti. Letna koncentracija ogljikovega monoksida pa bo dosegala do največ 0,3% 8-urna mejne vrednosti. Tako kot ob izvedbi le prvega dela bo tudi ob izvedbi obeh delov letno dovoljeno število preseganj mejne dnevne koncentracije  $\text{PM}_{10}$  (35-krat na leto), pri upoštevanju povprečne onesnaženosti zraka za srednje veliko mesto ( $26 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ), preseženo, saj je ocenjeno število preseganj v 10 m pasu od osi obravnavanih cest med 38 in 48 na leto, v 50 m pasu pa med 35 in 41 na leto. Urna mejna vrednost dušikovega dioksida bo v okolici hitre ceste z upoštevanjem povprečnega ozadja

za srednje veliko mesto skladno s smernico presežena do 3-krat na leto in ne bo presegala dopustnega števila preseganj (18-krat letno). Pri upoštevanjem dejanskih ravni ozadja na območju Novega mesta in širše okolice v zadnjih dveh letih bo mejna dnevna vrednost delcev  $PM_{10}$  v neposredni bližini hitre ceste presežena do največ 24-krat v letu, ob Šentjoški cesti pa 18-krat ter ne bo presegala dopustnega števila preseganj. Pri končnem prometnem omrežju bo dodatna onesnaženost zraka z delci  $PM_{2,5}$  v neposredni bližini državne ceste dosegala do največ  $1,5 \mu g/m^3$ , v 50 m pasu pa do  $1,3 \mu g/m^3$  ter ne bo bistveno vplivala na celotno onesnaženost zraka z delci  $PM_{2,5}$ . Ob Šentjoški cesti se bodo koncentracije onesnaževal zaradi preusmeritve prometa pri končnem prometnem omrežju zmanjšale.

### 10.3 Varstvo pred vibracijami

V obstoječem stanju na ožjem vplivnem območju prometnic na območju obravnavane lokacije ni stavb, ki bi bile obremenjene z vibracijami zaradi obstoječega cestnega prometa. Podatkov o morebitnih poškodbah stavb, ki bi bile posledica vibracij zaradi cestnega prometa, ni na voljo.

Pravne podlage za ocenjevanje vpliva gradbenih posegov in obratovanja virov vibracij na obremenjevanje okolja z vibracijami, v slovenski zakonodaji ni niti na ravni EU, zato so bili v okviru presoje vplivov na okolje za oceno potencialnih vplivov obremenitev z vibracijami med izvedbo nameravanega posega in po njej ter pri izdelavi načrta spremljanja stanja uporabljeni naslednji standardi:

- ISO 2631-2:2003 Evaluation of human exposure to whole-body vibration;
- ISO 4866:2010 Mechanical vibration and shock - Vibration of buildings - Guidelines for the measurement of vibrations and evaluation of their effects on buildings;
- DIN 4150-1:2001 Erschütterungen im Bauwesen - Vorermittlung von Schwingungsgrößen;
- DIN 4150-2:1999 Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden;
- DIN 4150-3:2013 Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen;
- ONORM S 9020:1986-08-01 Bauwerkserschütterungen; Sprengerschütterungen und vergleichbare impulsförmige Immissionen.

V splošnem velja, da lahko povzročajo vibracije nizkih frekvenc poškodbe stavb pri maksimalnih hitrostih delcev 50 mm/s, kar pa ne velja za posebej občutljive zgradbe, kot so zgodovinski spomeniki, pri katerih je ta meja lahko tudi le 2 mm/s. Mejna maksimalna hitrost, pri kateri vibracije stavbe z veliko verjetnostjo predstavljajo resno motnjo pri njihovih prebivalcih, je po ISO 2631-2:2003 1 mm/s, zmerno motnjo med 0,5 in 1 mm/s, pod vrednostjo 0,5 mm/s pa vibracije niso zaznavne. Zgornje meje, pri katerih je neposredno ogroženo zdravje ljudi, so bistveno višje (5-10 mm/s).

Kriteriji za oceno vpliva vibracij so določeni glede na to, ali vibracije učinkujejo samo na gradbeno konstrukcijo objekta, dodatno pa, če je objekt naseljen. V prvem primeru se ocenjuje vpliv na gradbeno konstrukcijo (DIN 4150-3:2013), v drugem primeru se dodatno ocenjuje vpliv vibracij na prebivalce (DIN 4150-2:1999). DIN 4150-3 predpisuje merjenje hitrosti nihanj v vseh smereh, pri oceni pa se upošteva največja izmerjena vrednost. Vpliv vibracij na stalno ali občasno naseljene stavbe po DIN 4150-2 se ocenjuje glede na izmerjene maksimalne efektivne vrednosti faktorja  $KBFT_m$ , pri tem pa je pomembna vrsta območja, v katerem so stavbe, in dnevni čas. V primeru miniranja je treba upoštevati mejne vrednosti nihajnih hitrosti vibracij, ki so odvisne od vrste objektov. Upoštevan je standard ÖNORM S 9020.

Vpliv vibracij je največji na stavbe, ki so od meje gradbišča in transportnih poti oddaljene manj kot 10 m.

### 10.3.a Pričakovani vplivi v času pripravljanih del in gradnje ter pogoji

Gradnja bo neposredno vplivala na obremenitev z vibracijami na gradbišču, na območjih ob gradbišču ter ob gradbiščnih poteh in dovoznih cestah. Povečano emisijo vibracij je pričakovati na območjih izkopov kamnine in razstreljevanja na območju AC priključka Novo mesto, izkopov temeljev viaduktov in mostov ter pri izvedbi sidranj podpornih konstrukcij. Vibracije, ki jih bodo povzročila gradbena dela, bodo impulznega in kratkotrajnega značaja, v manjši meri trajnega značaja.

Vpliv vibracij na bližje objekte bo največji v času pripravljanih zemeljskih del, rušitve obstoječih objektov (15 objektov), utrjevanja spodnjega ustroja, pilotiranja za temeljenje večjih objektov, in sicer na območju gradnje mosta 5-01 čez Krko in viadukta 6-02, kjer ležijo najbolj izpostavljene stavbe med 30 in 50 m od stebrov mosta oziroma viadukta (predvideno je temeljenje z uvrstavanjem pilotov - sistem Benotto) ter protihrupnih ograj. Vir vibracij bo tudi transport za potrebe gradnje s težkimi tovornimi vozili po državnem in lokalnem cestnem omrežju. Največ gradbiščnega transporta bo po AC A2, glavni cesti G2-105 med AC in odcepom za Težko vodo in regionalni cesti R2-419 medtem ko bo na lokalnem omrežju (Šmarješka cesta in lokalna cesta Ragovo-Krka) sorazmerno malo gradbiščnega prometa (v povprečju manj kot 10 vozil na dan). Vse dovozne državne in lokalne ceste so s tovrnim prometom obremenjene že v obstoječem stanju, zato bistvene spremembe na povečan vpliv vibracij ob dovoznih cestah v času gradnje ne bo. Obremenitev bo povečana le v dnevnem obdobju, ko bo transport za potrebe gradnje dovoljen.

V 1. fazi gradnje bo v okolici AC priključka Novo mesto-vzhod na območju trših kamnin (V. in delno IV. kategorija) potrebno razstreljevanje kamnine. Skupaj je za miniranje predvideno 825.000 m<sup>3</sup> materiala na skupni površini 5,5 ha (globina do 15 m). Ocenjeno celotno obdobje razstreljevanja je pri uporabi 5 vrtnih garnitur 7 mesecev. Razstreljevanje za razrahljanje kamnine bo neposredno vplivala na obremenitev z vibracijami zaradi uporabe razstreliva, jakost vpliv pa je pogojena predvsem z geološkimi lastnosti posameznega območja. Ocenjeno vplivno območje vibracij zaradi razstreljevanja dosega na karbonatnem območju 60 m od območja odstrelov. Glede na večjo oddaljenost bivalnega okolja od območja razstreljevanja (najbližje stavbe Pod Trško Goro so od območja razstreljevanja oddaljena več kot 470 m) vpliva razstreljevanja na povečano obremenitev bivalnega okolja z vibracijami ne bo.

Območje z možnim povečanim vplivom vibracij je ocenjeno na 10 m pas od gradbišča hitre ceste, gradbiščnih poti in dovoznih cest, po katerih bo potekalo več gradbiščnega prometa. Širše območje z možnim povečanim vplivom zaradi razstreljevanja za karbonatno področje je ocenjeno na 60 m, kjer poselitve ni. Gradbišče se najbolj približa stanovanjski poselitvi na območju mostu čez Krko (Šmarješka cesta), priključka Cikava (Šentjernejska cesta, Velika Cikava) in križišča Revoz (Na Lazu). V 10 m pasu od meje gradbišča leži skupno 5 stanovanjskih stavb, v katerih prebiva 22 stalno prijavljenih prebivalcev, in sicer:

- Šmarješka cesta 40, km 1,505, levo
- Šmarješka cesta 42, km 1,530, levo
- Šmarješka cesta 34, km 1,535, desno
- Šentjernejska cesta 41, deviacija 1-07, km 40, desno
- Na Lazu 35, deviacija 1-44 km 115, levo.

Z namenom omilitve in zmanjšanja vpliva vibracij je upravni organ v točki IV./3 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe, ki se nanašajo na način izvedbe temeljenja, ki z vibracijami manj obremenjuje okolje, dosledno obveščanje prebivalcev za zmanjšanje vznemirjenosti prizadetih prebivalcev zaradi vibracij iz gradbišča in omejitve pri izvedbi razstreljevanja. V točki IV./1.1 izreka tega dovoljenja so določeni tudi ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom, ki se

nanašajo na časovno omejitev obratovanja gradbišča in transporta, časovno omejitev intenzivnih gradbenih del s povečanimi impulznimi karakteristikami, časovno omejitev razstreljevanja in vodenje transporta za potrebe gradnje izven stanovanjske poselitve, kot so opisani v obrazložitvi točke 10.1.a Varstvo pred hrupom. Ti pogoji veljajo tudi za zmanjšanje obremenitve okolja z vibracijami. Z namenom spremljanja stanja vpliva vibracij in poznavanja morebitnih posledic ter njihovo sanacijo je določen tudi popis in dokumentiranje najbolj vibracijam izpostavljenih objektov, ki ležijo v 10 m pasu od meje gradbišča. Popis in dokumentiranje je določeno tudi za objekte na naslovu Velika Cikava 13 (deviacija 1-07, km 495, levo), Šentjernejska cesta 24 (deviacija 1-07, km 440, levo) in Ulica Ivana Roba 33 (deviacija 1-51, km 285, levo), ki so določeni za popis v Elaboratu 9/11 Načrt monitoringa v času gradnje in obratovanja, št. 2017-027a/MONI, januar 2018, dopolnitev julij 2018, BPI d.o.o., Maribor.

Glede na predvideno vrsto gradbene mehanizacije, obratovalnega časa gradbišča, količine prevoženega materiala, predvideni dinamiki prevozov in upoštevanju vseh omilitvenih ukrepov, se skupna obremenitev z vibracijami pri najbližjih stavbah po oceni ne bo bistveno povečala.

#### 10.4 Varstvo tal in podzemnih voda

Na odseku od AC do potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) je značilno večje nihanje debeline pliokvartarnega pokrova, večji delež grušča v pliokvartarnih nanosih, večja debelina sloja preperele in razpokane kamnine, prevladovanje liasno – doggerski oolitni plastovitega apnenca in dolomita. Na odseku od potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) in do Osredka pa je značilno manjše nihanje debeline pliokvartarnega pokrova, ki je v splošnem večja, manjši delež grušča v pliokvartarnih nanosih, manjša debelina sloja preperele in razpokane kamnine, prevladovanje spodnjemalmski grebenski apnenec z brečo. Na obravnavanem območju se nahajata evtrična rjava in rjava pokarbonatna prst. Na območju gradnje načrtovanega posega je bilo izvedeno vzorčenje tal in ocena stanja tal. Analiza je pokazala, da na obravnavanem zemljišču opozorilna in kritična imisijska vrednost nista doseženi za nobenega izmed analiziranih parametrov (vsebnosti Cd, Cr, Cu, Ni, Pb, Zn, Hg, As, TOC, pH vrednost, specifična električna prevodnost, celotni fosfor, tekstura, suha snov, sejalna analiza (kamenje > 2mm in > 200 mm), organski parametri: AOX kot klor v izlužku, mineralna olja, PAH, BTX, PCB, atrazin in simazin) glede na Uredbo o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih v tleh (Uradni list RS, št. 68/96 in 41/04 – ZVO-1). V gozdnih tleh so bile presežene predpisane mejne imisijske vrednosti za Cd, Ni, Co (kadmij, nikelj in kobalt), v tleh na zatravljenih površinah je presežena predpisana mejna imisijska vrednost za Co (kobalt), vendar so povečane vsebnosti kovin na obravnavanem območju odraz naravnih lastnosti tal.

Znotraj obravnavanega območja so tla obremenjena z odpadki na eni lokaciji, kjer je bilo evidentirano divje odlagališče (stacionaža HC-107 2.1+20.00). Sestava odpadkov omenjenega divjega odlagališča je izključno gradbeni material.

Celotno obravnavano območje se nahaja na območju vodnega telesa podzemne vode Dolenjski kras (SIVTPodV1011). Na območju prevladujejo karbonatne kamnine, ki predstavljajo razpoklinske in različno zakrasele vodonosnike. Padavinska voda hitro ponikne in odteka vertikalno skozi nezasičeno cono proti gladini podzemne vode. Nezasičena cona v okolici Novega mesta znaša okoli 10 m. Na površju se nad karbonatnimi kamninami pojavlja različno debela plast gline, ki pa zaradi spremenljivega lateralnega raztezanja in izklinjanja ne predstavlja ustrezne zaščitne bariere pronicajoči spremenljivo onesnaženi vodi s ceste. Po javno dostopnih podatkih Agencije RS za okolje je bilo kemijsko stanje vodnega telesa, glede na razpoložljive podatke, v obdobju od leta 2006 do leta 2020, ocenjeno kot dobro. Prav tako se tudi količinsko stanje v ocenjevalnem obdobju od 2008 do 2013 ocenjuje s skupno oceno dobro, s srednjo stopnjo zaupanja. Trasa ceste ne posega v vodovarstvena območja zajetij pitne vode. Najbližje zajetje

Dolnje Težke Vode z vodovarstvenimi pasovi se nahaja okoli 700 m vzhodno od lokacije za vnos viškov zemeljskih izkopov Dolnje Težke Vode ter okoli 2,5 km JV od zaključka obravnavanega odseka hitre ceste.

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

Med pripravljalnimi deli in gradnjo bodo nastali vplivi na strukturo tal. V sklopu del bo namreč nastalo 1.962.856 m<sup>3</sup> izkopov zemljine in kamnin ter plodne zemlje in rodovitne zemljine, ki se bodo ponovno porabili na območju gradbišča za izdelavo nasipov, zasipov in izravnava terena. Ne glede na predhodne analize, ki so pokazale, da tla niso onesnažena, bo pred ponovno uporabo na gradbišču treba še skladno z drugo alinejo tretjega odstavka 4. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2) dokazati, da zemeljski izkop, pridobljen z gradbenimi deli na gradbišču, ni onesnažen z nevarnimi snovmi, tako da bi se moral uvrstiti med nevarne gradbene odpadke v skladu s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki. Transport gradbene mehanizacije bo potekal po obstoječem cestnem omrežju, zato ne bo prišlo do dodatnih sprememb fizikalnih in mehanskih lastnosti tal oz. do poškodb tal zaradi uporabe gradbene mehanizacije.

Na gradbišču je možen tudi posreden vpliv na kemijsko stanje tal zaradi povečane frekvence gradbenih strojev. Predvsem gre za povečane koncentracije suspendiranih delcev, težkih kovin (GB, Zn, C, Fe, C, C in Ni) in produktov izgorevanja pogonskih goriv. Po absorpciji v tla je po interakciji s snovmi v tleh možen tudi nastanek sekundarnih onesnaževal. Povečana frekvenca gradbenih strojev poveča tudi verjetnost pojava nesreče z izlitjem nevarnih snovi. V kolikor gradbena mehanizacija ne bi bila tehnično brezhibna oz. kot posledica razlitja iz rezervoarjev oz. hidravličnih sistemov strojev na gradbišču, bi bilo možno razpršeno in počasno kapljanje onesnaževal v tla. Onesnaževalo bi se absorbiralo v zaglinjene sedimente, ob predpostavki takojšnjega izkopa onesnažene zemljine ne bi prišlo do večjega onesnaženja. V primeru nezgodnega dogodka bi lahko prišlo do razlitja v količini 200 kg dizelskega goriva, kot je prostornina rezervoarja za gorivo delovnih strojev. Zaradi vzpostavitve gradbišča obstaja tudi možnost tveganja za onesnaženje podzemne vode, zlasti vpliv na kemijsko stanje podzemne vode z motornimi olji in gorivi iz gradbenih in transportnih strojev na območju gradbišča. Na obremenitve podzemnih vod lahko vpliva tudi spiranje gradbiščnih površin ob deževju. Padavinske odpadne vode lahko namreč vsebujejo produkte zgorevanja in ostanke dizelskega goriva, ostanke mazalnih in motornih olj ter obrabne delce pnevmatik in prometnih površin. Ob primernem vzdrževanju strojev in ustrezni organizaciji gradbišča je možnost onesnaženja majhna.

Na obravnavanem območju ni vodovarstvenih območij pitne vode. Poseg med pripravljalnimi deli in gradnjo predvidoma ne bo vplival na pitno vodo, vendar je zaradi zelo občutljivega razpoklinkega in kraškega terena treba upoštevati osnovne omilitvene ukrepe za varovanja podzemne vode med gradnjo, da se prepreči vsako možno onesnaženje podzemne vode, zlasti z nevarnimi snovmi.

Za preprečitev morebitnega onesnaženja z nevarnimi snovmi v času gradnje je zato upravni organ v točki IV./4.1 izreka tega dovoljenja določil dodatne pogoje, ki se nanašajo predvsem na preprečevanje razlitja, izpiranja ali izluževanja goriv, motornih olj ali drugih pri delu potrebnih nevarnih kemikalij v tla ter sanacijske ukrepe v primeru nesreče. Ti so namenjeni predhodnemu preprečevanju vnosa nevarnih snovi v tla oz. v primerih nezgodnih dogodkov omilitvi njihovih posledic, s čimer bo preprečeno oz. zmanjšano tveganje onesnaženja tal in posredno podzemne vode z nevarnimi snovmi v času gradnje.

Ker obstaja možnost onesnaženja tal pri premeščanju odpadkov iz evidentiranega divjega odlagališča na obravnavanem območju, na katerem naj bi se nahajali gradbeni odpadki, je upravni organ v točki IV./4.1 izreka tega dovoljenja tudi določil, da je treba pred začetkom del odpadke na evidentiranem divjem odlagališču, skladno s predpisi s področja ravnanja z odpadki, ustrezno odstraniti.

Zaradi pretežno plitkih vkopov neposrednih vplivov na podzemno vodo ni pričakovati, razen na območjih zmanjšanih posevkov temeljnih tal, kjer bo najverjetneje treba odstraniti površinska glinena tla do globine 3 do 4 m. V okviru Hidrogeološkega poročila je bila izmerjena globina podzemne vode pri Žabji vasi (piezometer NMPz-1/10) v sušnem obdobju na približno 13,5 m, nekaj dni po poplavih pa na približno na 2,5 m, kar so zelo verjetno maksimalne možne kote podzemne vode. V primeru izvedbe del v obdobju z veliko količino padavin lahko tako pride do posega pod nivo gladine vodnega telesa podzemne vode. Zaradi tega bo v času gradnje še bolj povečana ranljivost vodonosnika za onesnaženje, vendar se je negativnim vplivom v veliki meri možno izogniti z izbiro ustreznega časa gradnje in na način, da se dela ustavi, če se gladina podzemne vode dvigne nad nivo izkopa gradbenih jam. Globlji vkopi v nasičeno plast vodonosnika bodo tudi pri pilotiranju podpornih stebrov premostitev čez reko Krko (cestni most in most za pešce in kolesarje) ter pri pilotiranju podpor za most čez potok Bajer (Šajser ali Slatenski potok). Pri tem obstaja možnost onesnaženja podzemne vode z betonskimi mešanicami in nevarnimi snovmi v primeru razlitja iz gradbene mehanizacije in transportnih vozil. Zmanjšanje vpliva je možno s spremljanjem nivoja podzemne vode, z ustrežno organizacijo gradbišča in pogoji ter ustreznimi sanacijskimi ukrepi v primeru nesreče kot so določeni v točki IV./4.1 izreka tega dovoljenja.

Vpliva na podzemne vode zaradi morebitne obremenitve s fekalnimi vodami med gradnjo ne bo, ker bodo na gradbišču nameščena kemična stranišča. Prav tako gradnja ne bo vplivala na količinsko stanje vodnega telesa podzemnih voda.

#### 10.4.b Pričakovani vplivi v času uporabe oz. obratovanja in pogoji

V času uporabe hitre ceste bodo trajno prisotni splošni vplivi, ki so posledica prometne obremenitve. V glavnem gre za emisije suspendiranih delcev, težkih kovin (GB, Zn, C, Fe, C, C in Ni) Na, Cl in ostalih produktov izgorevanja pogonskih goriv (Br, PAH - policiklični aromatski ogljikovodiki). Raziskave vsebnosti teh elementov v tleh v bližini cest kažejo na izredno nizke stopnje mobilnosti, zato vpliva na širše območje ne gre pričakovati.

Obstaja tudi verjetnost nesreče z razlitjem nevarnih snovi. Najslabši scenarij predvideva izredni dogodek - prevrnitev kamionske cisterne, ki vozi 20 m<sup>3</sup> goriva. Zaradi visoke ranljivosti vodonosnikov ter pričakovane gostote prometa (več od 12.000 EOV) se bo na celotni trasi zagotovila točkovna odvodnja padavinske vode. S projektom, natančno opisano v 3.13 Načrtu odvajanja, čiščenja in ponikanja padavinskih voda, št. 13-1355, 535, PNZ d.o.o., je načrtovano kontrolirano odvodnjavanje odpadne padavinske vode v zaprtem sistemu z zadrževanjem in čiščenjem vode pred izpustom v okolje. Voda s cestišča se bo zbirala ob nižje ležečem robniku in se odvajala v cestne požiralnike – peskolove. Preko meteornih kanalov se bo odpadna padavinska voda stekala v čistilne objekte (5 zemeljskih zadrževalnih bazenov z lovilniki olj in 1 betonski zadrževalni bazen z lovilnikom olja), kjer se bo voda, onesnažena s cestnimi odplakami, zadržala in kontrolirano ter prečiščena izpuščala v odvodnike Krko, Bajer (Šajser ali Slatenski potok) ali ponikovalnice. Vsi lovilniki olj so koalescenčni in morajo ustrezati standardu SIST EN 858-2. Glede na navedeno je sistem sposoben zadržati izlitje olja do prihoda ustreznih služb. V primeru nesreče z razlitjem nevarnih snovi iz vozil je tako tveganje za onesnaženje podzemne vode in vpliv na kemijsko stanje vodnega telesa podzemnih voda, ob kontrolirani odvodnji padavinske odpadne vode s cestišča, zmanjšano na minimum. Pri tem mora biti sistem vzdrževan

in kontroliran, hkrati pa morajo imeti vzdrževalci cest pripravljen načrt za takojšnje ukrepanje ob morebitnem razlitju onesnaževal, kar je upravni organ določil kot omilitveni ukrep v točki IV./4.2 izreka tega dovoljenja.

#### 10.5 Varstvo površinskih voda

Glavni vodotok na obravnavanem območju je Krka, ki na širšem območju Novega mesta teče po do 20 m globoki dolini, ki mestoma prehaja v sotesko. Nad Novim mestom ter pod Otočcem se tok reke izenači z dolinskim oziroma kotlinskim dnom. Na širšem obravnavanem območju se v Krko izliva levi pritok Bršljinski potok. Desni pritoki z območja Gorjancev so Težka voda s Klamferjem in Petelincem, Škrjanski potok zahodno od Novega mesta in Bajer (Šajser ali Slatenski potok) na vzhodni strani mesta. Krka in večina pritokov ima značilnosti kraških vodotokov z upočasnjenim odzivanjem v padavinskih obdobjih, vendar z daljšimi odtoki.

Obravnavani odsek hitre ceste poteka po prispevnem območju vodnega telesa VT Krka Soteska – Otočec (SI18VT77). Prav tako neposredno s prečkanjem ali svojo bližino posega še v površinski vodotok Bajer (Šajser ali Slatenski potok). Reka Krka je opredeljena kot vodotok 1. reda, Bajer pa je vodotok 2. reda. Po kategorizaciji ureditve vodotokov sta Bajer ter Krka na območju prečkanja uvrščena v 1.-2. oz. 2. razred (sonaravno urejeni vodotoki). V državno mrežo spremljanja kakovosti površinskih voda je vključena le Krka. Glede na razpoložljive in javno dostopne podatke Agencije RS za okolje je bilo kemijsko stanje reke Krke na obravnavanem vodnem telesu, na merilnem mestu Otočec (št. 7100), v letih 2014, 2018 in 2020, ocenjeno kot dobro. Kemijsko stanje v organizmih (bioti) je bilo v letu 2018 ocenjeno kot slabo zaradi povišanih vrednosti živega srebra in bromiranega difenileterja. Ekološko stanje je bilo glede na razpoložljive podatke v letu 2016 in 2017 z vidika splošno fizikalno-kemijskih elementov kakovosti in posebnih onesnaževal ocenjeno kot zelo dobro, v letu 2018 z vidika splošno fizikalno-kemijskih elementov kakovosti zelo dobro in posebnih onesnaževal dobro in v letu 2019 z vidika splošno fizikalno-kemijskih elementov dobro (BPK5 in nitrat) oz. zelo dobro (celotni fosfor) ter posebnih onesnaževal dobro.

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

Na vodno in priobalno zemljišče reke Krke in potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) predmetna gradnja poseže zaradi izvedbe premostitvenih objektov čez vodotoka zaradi česar bi lahko, ob neprimernem ravnanju, prišlo do začasnih emisij v površinske vode, kar bi vplivalo na biološke elemente ter na kemijsko in fizikalno kemijske elemente, ki podpirajo biološke elemente. Povečano onesnaženje vode bi se kazalo predvsem kot prisotnost trdnih delcev v vodi oz. povečana vsebnost neraztopljenih snovi oz. povečana kalnost. Dolgotrajna in stalna povečana kalnost vode in usedanje suspendiranih delcev bi lahko predstavljala motnjo, ki bi lahko povzročila spremembe v strukturi združb vodnih organizmov. Kakovost vode se po prenehanju gradbenih del v sistemu površinskega vodotoka sicer lahko povrne na obstoječe stanje dokaj hitro. Zaradi uporabe betonskih materialov pri gradnji mostov in izvajanju vodnogospodarskih ureditev, bi lahko v primeru onesnaženja prišlo tudi do sprememb kislosti vode – vpliv na kemijsko stanje površinskih voda.

Gradbišča in transportna mehanizacija lahko vplivajo na obremenitve površinskih vodotokov predvsem s padavinskimi vodami, ki se z gradbišča in transportnih poti stekajo v površinske vodotoke. Te padavinske odpadne vode lahko vsebujejo produkte zgorevanja in ostanke dizelskega goriva, ostanke mazalnih in motornih olj ter obrabne delce pnevmatik in prometnih površin. Vpliv je možno omiliti z ustrezno organizacijo gradbišča. Do večjega onesnaženja površinskih vod – Krke in potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) pa bi lahko prišlo le v primeru

nezgodnega dogodka, npr. razlitja večje količine dizelskega goriva in v kolikor bi odpovedali vsi varnostni ukrepi. Vpliv bi bil prisoten tako na kemijsko kot tudi ekološko stanje vodotoka.

Zaradi gradbenih del, ki tangirajo oz. se približajo reki Krki in potoku Bajer (Šajser ali Slatenski potok) je upravni organ v točki IV./5.1 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe z namenom preprečitve poslabšanja kemijskega in ekološkega stanja reke Krke in potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok). Za preprečitev onesnaženja z naftnimi derivati, motornimi olji in drugimi nevarnimi snovmi so pogoji določeni tudi v točki IV./4.1 izreka tega dovoljenja in opisani v obrazložitvi točke 10.4.a Varstvo tal in podzemnih voda. Ti pogoji veljajo tudi za varstvo površinskih voda, saj bo njihovo izvajanje prav tako preprečilo morebitno prehajanje onesnaževal v vodotok.

Vplivov na količinsko stanje vodnega telesa površinske vode VT Krka Soteska – Otočec ne bo saj odvzemi vode iz površinskih vodotokov niso predvideni.

#### 10.5.b Pričakovani vplivi v času uporabe oz. obratovanja in pogoji

Skupna dolžina cestnega mostu čez reko Krko bo znašala 310 m, širina bo 22,6 m, višina nad vodno gladino pa ca. 16 m. Most za pešce in kolesarje, ki bo skupne dolžine 150 m, višina nad vodno gladino bo znašala ca. 7 m, je konstrukcijsko ločen od cestnega mostu. Oba mostova sta brez podpor v strugi reke Krke. So pa podpore pri cestnem mostu, ki so temeljene na pilotih oz. plitvem temelju ter s krajnima opornikoma, ki sta globoko temeljena na pilotih, tik ob vodnem ter na priobalnem zemljišču na levem bregu in na robnem delu vodnega in priobalnega zemljišča na desnem bregu. Prav tako krajna opornika pri mostu za pešce in kolesarje, ki sta globoko temeljena na dveh pilotnih stenah, sestavljena iz petih pilotov, na desnem bregu posegata v rob vodnega in priobalnega zemljišča. Tako na levem kot tudi desnem bregu je temeljenje odmaknjeno od vodne gladine (Q100) okoli 16-21 m. Odvodnjavanje iz premostitev je predvideno s talnimi izlivniki, priključenimi na vzdolžno kanalizacijo, ki bo speljana preko lovilnika olj v zadrževalna bazena. Na območju premostitve potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) niso predvidene nobene vodnogospodarske ureditve potoka, saj stebri predvidenega mostu ne posegajo v samo strugo potoka, le na desnem bregu posegajo na priobalno zemljišče z umestitvijo temeljev podpore.

Ocenjeno je, da premostitve ne bodo imele niti začasnega niti trajnega vpliva na večino elementov kakovosti. Izjema je vpliv na element morfoloških razmer, to je struktura obrežnega pasu, na katerega bo imela izvedba premostitev neposreden in trajen vpliv, ki se bo izražal kot izguba rastja in sprememb strukture tal brežin. Vpliv bo izražen na majhni površini na levem in desnem bregu Krke, in sicer kot uničena obrežna vegetacija na območju mostu. Uničenih bo okoli 700 m<sup>2</sup> kvalifikacijskega habitatnega tipa Ilirski hrastovo-belogabrovi gozdovi in še okoli 1240 m<sup>2</sup> druge lesno-grmovne obrežne vegetacije, območje pod mostom pa bo po vsej verjetnosti utrjeno v širini cestnega telesa (okoli 22 m na vsaki strani). Za zmanjšanje vpliva na strukturo obrežnega pasu je upravni organ v točki IV./5.2 izreka tega dovoljenja določil omilitveni ukrep, ki se nanaša na ohranjanje brežin reke Krke in potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) kolikor se le da oz. sonaravno ureditev le-teh.

Med uporabo ceste se lahko kontinuirano sproščajo onesnaževala, ki so vezana na odvijanje prometa, vzdrževanje cestne in obcestne infrastrukture. V izogib onesnaženju površinske vode je predvideno kontrolirano odvodnjavanje cestnega telesa v zaprtem sistemu z zadrževanjem in čiščenjem vode pred izpustom v okolje kot je opisano v točki 10.4.b te obrazložitve. Negativnih vplivov na kemijsko in ekološko stanje površinskih vodotokov v času uporabe ceste zato ni pričakovati. V primeru nesreče z razlitjem nevarnih snovi iz vozil je tveganje za onesnaženje

vodotokov, zaradi kontrolirane odvodnje padavinske odpadne vode s cestišča, zmanjšano na minimum. Z ustrezno intervencijo je daljinski vpliv možno preprečiti.

#### 10.6 Poplavna in erozijska varnost

Predmetna gradnja na območjih tik ob Krki in potoku Bajer (Šajser ali Slatenski potok) poseže na poplavna območja, ki so določena s Hidrotehničnim poročilom za DPN za 3. Razvojno os – južni del – odsek od AC A2 do priključka Maline (št. A61-FR/09, julij 2010 in januar 2012, IZVO-R). Čez poplavno območje ob Krki in potoku Bajer (Šajser ali Slatenski potok) potekajo premostitve, vendar so stebri objektov umaknjeni izven poplavnega območja, prav tako je nivo poteka premostitve nad nivojem vode pri poplavah s povratno dobo Q100.

Rečna struga reke Krke je povprečno široka 100 m. Na območju križanja s hitro cesto je rečna dolina globoka med 15 in 20 m. Pobočja so strma in poraščena z obrežno zarastjo. Apnenčasta podlaga je prekrita z relativno stabilno preperino. Križanje se nahaja na vplivnem območju jezua Mačkovec, katerega prelivno polje je na koti 160,16 m n.m. Premostitev je načrtovana 670 m nad jezom (v protitočni smeri). Ob visokih vodah se vpliv jezua zmanjša, gladina Krke pa se ustali pri enotnem padcu. Značilne vode količine Krke v prerezu mostu so  $Q_{100} = 306 \text{ m}^3/\text{s}$ . Po podatkih predhodnih študij je bil pretok  $Q_{100} = 415 \text{ m}^3/\text{s}$ . Na podlagi hidravličnih analiz so bile določene gladine visokih vod Krke. Z upoštevanjem višje vrednosti pretoka je gladina  $Z = 162,56 \text{ m n.m.}$  Z upoštevanjem nižje vrednosti pretoka pa je gladina na koti  $Z = 162,3 \text{ m n.m.}$  Glede na 5. člen Uredbe o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja (Uradni list RS, št. 89/08 in 49/20) so poplavne vode ob Krki uvrščene v srednji in velik razred poplavne nevarnosti. Erozijska nevarnost na tem odseku zaradi vpliva jezua Mačkovec ni pričakovana.

Bajer (Šajser ali Slatenski potok) teče na območju križanja z načrtovano hitro cesto v ozki, meandrirajoči dolini. Pobočja, ki so prekrita z gozdom, so relativno strma. Na posameznih mestih je vidna apnenčasta podlaga. Dno ozke doline je široko 10 do 20 m, struga potoka je široka ca. 3 m. Po tem delu pretočnega prereza se večinoma pretakajo nizke in srednje vode, ob visokih vodah pa je poplavljen celotno dolinsko dno. Hidrološko določene vrednosti visokih vod so  $Q_{100} = 12 \text{ m}^3/\text{s}$ . Glede na oceno, približne hidravlične račune in rečno morfologijo pričakovana visoka voda ne presega kote 170,00 m n.v. (dolinsko dno na območju križanja je na koti 169,5 m n.v.). Po 5. členu Uredbe o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja (Uradni list RS, št. 89/08 in 49/20) se poplavne vode potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) uvrščajo v srednji in velik razred poplavne nevarnosti. Zaradi ravnega dolinskega dna in hitrosti manjših od 1 m/s ter zaradi meandrirajočega poteka struge je območje uvrščeno v majhen razred erozijske nevarnosti.

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

Med pripravljalnimi deli in gradnjo bi ob neprimernem ravnanju s plodno in rodovitno zemljino ter vgradnim materialom lahko prišlo do začasnega negativnega vpliva na poplavno in erozijsko varnost na odsekih, kjer se nahajajo poplavne površine ob Krki in potoku Bajer (Šajser ali Slatenski potok). Ob nastopu visokih vod lahko med pripravljalnimi deli in gradnjo pride do manjših odtekanj ali preusmeritev, ki pa s primernim pristopom h gradbenim delom ne bodo imela negativnega vpliva. V času izvajanja gradbenih del lahko močno deževje vpliva tudi na stabilnost brežin vodotokov, kar lahko povzroči plazenje tal v vodotok, zato je treba brežine med gradnjo ustrezno zavarovati.

Za preprečitev zmanjšanja poplavne in erozijske varnosti v času gradnje je upravni organ določil omilitvene ukrepe v točki IV./6 izreka tega dovoljenja. V navedeni točki so vključeni tudi splošni pogoji, ki jih je določila Direkcija RS za vode v mnenju št. 35508-4102/2020-3 z dne 23. 9. 2020, na podlagi katerega upravni organ tudi ugotavlja, da je gradnja z vidika upravljanja z vodami, sprejemljiva.

#### 10.7 Varstvo narave

Trasa hitre ceste in spremljajoče ureditve so umeščene v dinarsko-kraški svet, za katerega je značilna velika habitatna pestrost, kar se odraža tudi v večji biodiverziteti živalstva. Poleg vrst pa so na območju prisotni tudi habitatni tipi z veliko naravovarstveno vrednostjo.

##### Rastlinstvo in habitatni tipi

Pestre ekološke razmere obravnavanega območja so izoblikovale zelo raznoliko vegetacijsko odejo. Zaradi prevladujoče karbonatne matične podlage s prevladujočim deležem apnenca so klimatogene združbe na opisanem območju razvite na velikih površinah, nizanje gozdnih združb po vegetacijskih pasovih pa je jasno izraženo. Znotraj vplivnega območja načrtovanega posega je bilo evidentiranih več habitatnih tipov, med katerimi so tudi tisti, ki se prednostno, glede na druge habitatne tipe, prisotne na celnem območju Republike Slovenije, ohranjajo v ugodnem stanju ali pa so lokalno oz. regionalno redki in imajo visoko naravovarstveno vrednost. Od gozdnih habitatnih tipov so bila evidentirana ilirska hrastova belogabrovja (Physis 41.2A), ki se pojavlja tudi v kombinaciji s Srednjeevropskimi toploljubnimi bazifilnimi grmišči (Physis 31.812) in v večji meri z Ekstraconalnimi smrekovji (Physis 42.25). Ob vodotokih najdemo obrežna vrbovja (Physis 44.1). Med habitatni tipi grmišč in travišč so na območju kartiranja prisotni srednjeevropska toploljubna bazifilna grmišča (Physis 31.812), srednjeevropski kseromezofilni nižinski travniki na razmeroma suhih tleh in nagnjenih legah s prevladujočo visoko pahovko (Physis 38.221), ki se pojavlja tudi v kombinaciji z Leščevjem (Physis 31.8C), srednjeevropski higomezofilni nižinski travniki na srednje vlažnih tleh s prevladujočo visoko pahovko (Physis 38.222), ki se pojavlja tudi v kombinaciji z njivami (Physis 82.11) in ruderalnimi združbami (Physis 87.2). Višje vrednotene površine na območju kartiranja so še reke in potoki (Physis 24.1). Preostale evidentirane površine na obravnavanem območju pripadajo urbanim (vasi, ceste, ipd.) in intenzivneje gojenim kmetijskim površinam (njive, opuščene njive, intenzivno gojeni sadovnjaki).

##### Živalstvo

Za živalstvo so v okolici trase hitre ceste najpomembnejši gozdni predeli (Gotenski boršt), ki nudijo življenjski prostor gozdnim vrstam, vodotoki reka Krka in potok Bajer (Šajser ali Slatenski potok), predvsem s stališča vrst, vezanih na vodne in obvodne habitate ter mozaična kmetijsko kulturna krajina, kjer imajo svoje habitate predvsem sinantropne vrste. Zaradi te velike raznolikosti obravnavano območje predstavlja pomemben življenjski prostor živalim, ki so vezane na gozd, reke in potoke, vlažne in suhe travnike ter kulturno krajino.

##### Sesalci

Na širšem obravnavanem območju se lahko pričakuje več vrst sesalcev iz redov žužkojedov, netopirjev, glodavcev in zveri, med njimi več naravovarstveno pomembnih vrst. Območje trase nudi primerne habitate za netopirje predvsem na lokacijah, kjer je predvideno prečkanje vodotokov. Ustrezno prehranjevališče predstavljajo netopirjem predvsem vodotoki obrasli z obrežno drevesno vegetacijo ter gozdne površine okrog potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok). Na širšem območju posega (do 5 km) je več evidentiranih kotišč različnih vrst netopirjev, in sicer navadnega/ostrouhega netopirja (*Myotis myotis/blythii*), poznega netopirja (*Eptesicus serotinus*) in malega podkovnjaka (*Rhinolophus hipposideros*). Na lokaciji načrtovane trase hitre ceste ni znanih jam, ki bi nudila zatočišče ali prezimovališče netopirjem, se pa nahajajo v širši okolici. Prepletanje odprtih površin in gozdnega prostora nudi dobre prehranske pogoje za srnjad in

divjega prašiča. Reka Krka z ugodno strukturo obrežij zagotavlja ustrezen življenjski prostor za vidro (*Lutra lutra*). Pomembni habitati vidre so tudi pritoki Krke, ki so ekomorfološko še v dokaj ugodnem naravnem stanju. Reka Krka je prav tako življenjski prostor bobra (*Castor fiber*), katerega številčnost narašča, s tem pa tudi njegova razširjenost.

#### Ptice

Velik pomen za ptice, predvsem v negnezditvenem obdobju, ima na obravnavanem območju reka Krka. V zadnjih nekaj letih je bilo na Krki zabeleženih 35 vrst vodnih ptic, večina v času prezimovanja. Najpogostejše vrste na Krki med gradom Otočec in izlivom reke Temenice pri Češči vasi so mali ponirek (*Tachybaptus ruficollis*) in mlakarica (*Anas platyrhynchos*), ki sta najštevilčnejša ter tudi siva čaplja (*Ardea cinerea*), kormoran (*Phalacrocorax carbo*), labod grbec (*Cygnus olor*), liska (*Fulica atra*), zelenonoga tukalica (*Gallinula chloropus*) in vodomec (*Alcedo atthis*). Z naravovarstvenega vidika je najpomembnejša vrsta obravnavanega območja mali ponirek, saj ima prezimujoča populacija (15 – 20 % vseh prezimujočih malih pionirkov v Sloveniji) te vrste na odseku reke med gradom Otočec in izlivom Temenice ne le nacionalni, temveč celo evropski pomen. Naravovarstveno bolj pomembne so tudi populacije vodomca, kateremu Krka predstavlja prehranjevalni habitat, populacija pa v zimskem času šteje do 10 prezimujočih osebkov, ter zelenonoge tukalice, ki na obravnavanem območju predstavlja 8 % v Sloveniji prezimujočih zelenonogih tukalic.

#### Dvoživke in plazilci

Registrirane migracije dvoživk in črne točke so na cesti od Novega mesta proti Črmošnjicam, kjer teče potok Težka voda in v bližini Rateža, kjer teče Rateški potok. Več dvoživk se lahko pričakuje tudi v okolici potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok). Zaradi prepleta gozdnega območja in kmetijske krajine se na območju pričakuje navadno krastačo (*Bufo bufo*), hribskega urha (*Bombina variegata*), sekuljo (*Rana temporaria*), rosnico (*Rana dalmatina*), žabe iz rodu zelenih žab (*Pelophylax* sp.), zeleno rego (*Hyla arborea*), navadnega pupka (*Lissotriton vulgaris*), planinskega pupka (*Lchthysaura alpestris*), velikega pupka (*Triturus alpestris*) in navadnega močerada (*Salamandra salamandra*). Večina naštetih dvoživk so zakonsko zavarovane vrste in uvrščene na Rdeči seznam ogroženih vrst Slovenije (Pravilnik o uvrstitvi ogroženih rastlinskih in živalskih vrst v rdeči seznam, Uradni list RS, št. 82/02 in 42/10; v nadaljevanju Pravilnik o uvrstitvi).

#### Ribe, raki in obloustke

Trasa prečka dva vodotoka Krko in potok Bajer (Šajser ali Slatenski potok). V reki Krki je evidentiranih 30 vrst rib in potoku Bajer 3 vrste. 3 vrste rib so zavarovane z Uredbo o zavarovanih prosto živečih živalskih vrstah (Uradni list RS, št. 46/04, 109/04, 84/05, 115/07, 32/08 – odl. US, 96/08, 36/09, 102/11, 15/14, 64/16 in 62/19; v nadaljevanju Uredba o zavarovanih živalskih vrstah), 17 pa jih je vključenih na Rdeči seznam (Pravilnik o uvrstitvi). Na izlivu potoka Bajer v Krko so evidentirana drstišča petih vrst rib: platnice (*Rutilus virgo*), podusti (*Chondrostoma nasus*), klena (*Squalius cephalus*), mreke (*Barbus*) in ogrice (*Vimba*). Potok Bajer ima tudi status rezervata za ohranjanje populacij domorodnih vrst.

#### 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 gradnjo hitre ceste območje neposrednega in daljinskega vpliva znaša 1000 metrov za vse skupine medtem ko za gradnjo mostu ali viadukta območje neposrednega in daljinskega vpliva 500 metrov za vodne ptice, vodne in obrečne habitatne tipe, ribe, piškurje, rake, mehkužce in vidre. 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 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, na podlagi Uredbe 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 Krka s pritoki (SI3000338) – fizično prečkanje z mostom,
  - POO Rakovnik (SI3000378) – oddaljenost od posega ca 1700 m,
  - POV Krakovski gozd – Šentjernejsko polje (SI5000012) – oddaljenost od posega ca 1800 m,
  - POO Kotarjeva prepadna (SI3000052) – oddaljenost od posega ca 1200 m;
- zavarovana območja:
  - spomenik oblikovane narave Grajski park Grm (ID 1250) – oddaljenost od posega ca 500 m,
  - spomenik oblikovane narave Kettejev drevored (ID 1249) – oddaljenost od posega ca 1500 m,
  - naravni spomenik Lipe na Trški gori (ID 1243) – oddaljenost od posega ca 500 m,
  - naravni spomenik Kotarjeva prepadna (ID 1238) – oddaljenost od posega ca 1200 m, vsi razglašeni z Odlokom o razglasitvi naravnih znamenitosti in nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov v občini Novo mesto (Uradni list RS, št. 38/92 in 37/99) in
  - naravni spomenik Krka (ID 1252) – fizično prečkanje z mostom, razglašen z Odlokom o varstvu reke Krke, njenih pritokov in bregov (Skupščinski Dolenjski list, št. 21/72, 12/73 in 9/88).

Na obravnavanem območju oziroma v njegovi neposredni bližini se nahajajo še naslednja območja, ki imajo s predpisi na področju ohranjanja narave poseben status:

- 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:
  - Krka - reka, ID območja 65100 - fizično prečkanje z mostom, ter
- naravne vrednote, določene s Pravilnikom o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10, 23/15, 7/19 in 53/23), in sicer:
  - Krka, ID 128 – fizično prečkanje z mostom,
  - Slatenski potok, ID 8484 – fizično prečkanje z mostom,
  - Napoleonova vrba (ID 8453) – oddaljenost od posega ca 10 m.

V bližini nameravanega posega (do 100 m) je evidentiranih tudi nekaj geomorfoloških naravnih vrednot:

- jama Lisičja luknja (ID 44373),
- jama Qlandija 1 (ID 50178),
- jama Qlandija 2 (ID 50179),
- jama Šparova jama (ID 48182).

Trasa prečka območje pričakovanih podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot – karbonatov, in sicer v dolžini okoli 3 km. Gradbišče posega tudi na naravni vrednoti Težka voda (ID8162) in Petelinec (ID 8485), vendar gre le za transport po obstoječi cesti.

Glede na zgoraj navedeno je na podlagi 101.e in 33.a v povezavi z 117. členom člena 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 – ZZNSPP in 18/23 – ZDU-10) treba izvesti presojo sprejemljivosti nameravanega posega v naravo na varovana območja 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 izgradnje državne ceste Novo mesto – priključek Maline, 3. Razvojna os – južni del, prvi del: etapa 1 in 2, od priključka NM - vzhod do priključka Osredok na varovana območja, št. 1391-17 VO, februar 2018, dopolnjeno november 2018, januar 2019, oktober 2019, november 2019, februar 2020 in julij 2020, AQUARIUS d.o.o. Ljubljana, Aneksa k Dodatku za presojo sprejemljivosti vplivov izgradnje državne ceste Novo mesto – priključek Maline, 3. Razvojna os – južni del, prvi del: etapa 1 in 2, od priključka NM - vzhod do priključka Osredok na varovana območja, št. 1391-17 VO, september 2022 in dop. november 2022, AQUARIUS d.o.o. (v nadaljevanju Aneks k Dodatku za presojo sprejemljivosti) in, v obravnavanem postopku pridobljenega, strokovnega mnenja Zavoda RS za varstvo narave OE Novo mesto, št. 6-II-338/2-O-20/AH z dne 30. 7. 2020, ugotavlja, da so vplivi nameravane gradnje hitre ceste s spremljajočimi ureditvami v času gradnje in po izvedbi oz. v času obratovanja, na varstvene cilje območij natura 2000 POO Krka s pritoki in POV Krakovski gozd – Šentjernejsko polje sprejemljivi in ocenjeni kot nebistveni ob upoštevanju omilitvenih ukrepov (ocena C).

V ponovnem postopku je bil upravnemu organu predložen tudi Aneks k Dodatku za presojo sprejemljivosti, kjer so bili podatki o namenski rabi in podatki o kmetijskih in gozdnih zemljiščih usklajeni z drugo dokumentacijo. Glede na navedeno je upravni organ ugotovil, da ponovno mnenje Zavoda RS za varstvo narave ni potrebno.

Gradnja hitre ceste in spremljajočih ureditev ter njeno obratovanje, zaradi oddaljenosti in zaradi dejstva, da na območju ni vodotokov, ki bi se iztekali v smeri proti Kotarjevi prepadni, ne bo imela vpliva (ocena A) na območja Natura POO Rakovnik in POO Kotarjeva prepadna oz. naravni spomenik Kotarjeva prepadna. Prav tako, zaradi oddaljenosti in njihove siceršnje umeščenosti v urbano območje, ne bo vpliva (ocena A) na zavarovana območja, in sicer spomenik oblikovane narave Grajski park Grm, spomenik oblikovane narave Kettejev drevored in naravni spomenik Lipe na Trški gori.

Upravni organ na podlagi prej navedenega mnenja Zavoda RS za varstvo narave tudi ugotavlja, da načrtovane ureditve glede na predvidene omilitvene ukrepe, obrazložene v nadaljevanju, ne bo imel bistvenih vplivov na elemente biotske raznovrstnosti, naravne vrednote in ekološko pomembno območje. V obravnavanem postopku je bilo pridobljeno tudi mnenje Zavoda za ribištvo Slovenije št. 4202-110/2020/2 z dne 21. 8. 2020, na podlagi katerega upravni organ ugotavlja, da je s stališča varstva rib in njihovih populacij obravnavani poseg, sprejemljiv.

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

Gradnja mostu hitre ceste in mostu za pešce ter kolesarje, ki je predvidena preko območja Natura 2000 POO Krka s pritoki bo posegla v cono habitata naslednjih kvalifikacijskih vrst območja Natura 2000 POO Krka s pritoki: navadni škrdžek, ozki vretenec, bolen, navadni koščak, pohra, velika nežica, nežica, kapelj, keslerjev globoček, platnica, zlata nežica, upiravec, pezdirk, črtasti medvedek, rogač, eremit, puščavnik, močvirska sklednica, bober, vidra in navadni netopir ter v cono kvalifikacijskega HT 3260 Vodotoki v nižinskem in montanskem pasu z vodno vegetacijo zvez *Ranunculon fluitantis* in *Callitricho-Batrachion* ter HT 91L0 Ilirski hrastovo – belogabrovi

gozdovi (*Erythronio-Carpinion*). Cone ostalih kvalifikacijskih vrst in habitatnih tipov, ki so določeni za območje Natura 2000 POO Krka s pritoki, so od načrtovanih ureditev oddaljeni več kot 600 m. Območje Natura 2000 POV Krakovski gozd – Šentjernejsko polje je od načrtovanega posega oddaljeno ca. 1800 m.

Zaradi gradnje mostov, ki potekata preko območja Natura 2000 POO Krka s pritoki, bo uničena obrežna vegetacija. Uničenega bo ca 700 m<sup>2</sup> ha kvalifikacijskega habitatnega tipa 91L0 Ilirski hrastovo – belogabrovi gozdovi (*Erythronio-Carpinion*), kar je 0,04 % cone habitatnega tipa in še ca. 1240 m<sup>2</sup> druge lesno – grmovne obrežne vegetacije, ki predstavlja življenjski prostor kvalifikacijskim vrstam živali navedenega območja Natura 2000.

Med gradnjo bo uničenih tudi ca 39,8 ha naravovarstveno pomembnih habitatnih tipov, od tega največ (okrog 28,83 ha) ilirskih hrastovih belogabrovij, saj trasa hitre ceste poteka preko enega manjšega gozdnega kompleksa in preko zahodnega dela gozdnega kompleksa Gotenski boršč. Uničenih bo tudi cca 8,7 ha HT Srednjeevropski higromezofilni nižinski travniki na srednje vlažnih tleh s prevladujočo visoko pahovko in cca 2,24 ha HT Srednjeevropski kseromezofilni nižinski travniki na razmeroma suhih tleh in nagnjenih legah s prevladujočo visoko pahovko. Na območju trase bo vpliv neposreden in trajen, na območju celotnega gradbišča pa začasen. Vpliv na vegetacijo bo neposredno ob gradbišču opazen tudi kot usedanje prahu na nadzemne organe rastlin, zaradi česar se lahko zmanjša prevodnost listnih rež (zamašitev rež). Vpliv bo začasen, saj bodo prašni delci sproti s padavinami in vetrom odstranjeni, negativne posledice pa na vegetaciji ne bodo izražene.

Podpore v strugi reke Krke niso predvidene, vendar kljub temu ob gradnji premostitev čez reko Krko (temeljenje opor mostu, ureditev brežin pod mostom) in potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) obstaja nevarnost, da se bodo dolvodno sproščale suspendirane snovi (povečana kalnost), ki lahko povzročijo mehanske poškodbe na dihalih vodnih organizmov. Vpliv kaljenja dolvodno upada, vodni tok se zaradi jezov in pregrad umiri in suspendirani delci se posedejo. Na reki Krki je ca 630 m dolvodno od posega jez Mačkovec, ki bo omilil morebitni vpliv kaljenja dolvodno. Pri temeljenju opor mostu bo prišlo tudi do vibracij, ki se bodo širile po vodi in negativno vplivale na vedenje tamkajšnjih rib. Tudi gradnja v času drstenja rib bi lahko imela negativne posledice na ribje populacije, saj bi zmotila potek razmnoževanja in s tem začasno vplivala (zmanjšala) na velikost lokalnih populacij rib. Prav tako ob gradnji premostitvenih objektov in betoniranju brežin obstaja nevarnost izcejanja betonskih odplak, goriv, olj, zaščitnih premazov in drugih škodljivih in/ali strupenih snovi v vodo, ki bi lahko imele za ribje populacije in populacije drugih vodnih živali uničujoč vpliv. Vpliv se lahko omili s primerno tehnično in časovno izvedbo del.

Vpliv na prostoživeče sesalce in ptice bo v okolici gradbišča izražen predvsem kot motnja vsakodnevnega ritma živali in obredov kot so parjenje, razmnoževanje, kotenje, prehranjevanje in podobno. Vzrok bo večja obremenjenost območja s hrupom in povečana prisotnost človeka v neposredni okolici gradbišča. Vpliv na ptice bi bil največji v času gnezdenja. Ker je na območju prisotna tudi vidra, ki je aktivna ponoči je pomembno, da se gradbena dela na območju habitata vidre ponoči ne izvajajo. V primeru neustreznega osvetljevanja gradbišča, bi svetlobno sevanje motilo življenjske cikle (razmnoževanje, selitve, prehranjevanje...) ptic, netopirjev, žuželk in drugih, predvsem nočno in večerno aktivnih živali. Z oddaljenostjo od gradbišča se vplivi povečane obremenjenosti s hrupom, povečane prisotnosti človeka in neustreznega osvetljevanja gradbišča zmanjšujejo, zato bo vpliv na kvalifikacijske vrste ptic, ki so določene za POV Krakovski gozd – Šentjernejsko polje majhen oz. nebiten.

V času gradnje bo močno povečana verjetnost vnosa tujerodnih rastlinskih vrst na degradirane površine, še posebej ob vodotokih. Te vrste so pogosto zelo ekspanzivne in lahko povsem izrinejo

rastlinske vrste, ki so na danem območju naravno prisotne. Še posebej velika verjetnost obstaja za naselitev tujerodnega dresnika (*Fallopia sect. Reynoutria*).

Za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo škodljivih vplivov na naravo je upravni organ v točki IV./7.1 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe, ki se nanašajo na preprečitev onesnaženja vodotoka in s tem negativnega vpliva na številčnost populacij vodnih organizmov in posredno njihovih plenilcev, preprečitev negativnega vpliva na razmnoževanje in številčnost ribjih populacij in posredno njihovih plenilcev, preprečitev dolgotrajnejšega vznemirjanja vrst in izoliranost populacij, preprečitev vznemirjanja ptic v času prezimovanja, preprečitev vpliva na vedenje vrst, ohranjanje habitatov vrst in kvalifikacijskih habitatnih tipov, omilitve vpliva na populacijo vidre in preprečitev vnosa ter razširjanja invazivnih vrst rastlin. Časovna omejitev gradbenih del na odprtih površinah na dnevni čas, ki jo je upravni organ določil v točki IV./1.1 izreka tega dovoljenja bo preprečila negativen vpliv na vidro, ki je aktivna ponoči.

#### 10.7.b Pričakovani vplivi v času uporabe oz. obratovanja in pogoji

Obratovanje ceste bo vplivalo na prostoživeče živali predvsem s hrupom vozil in s trajno izgubo habitata. Povišana vrednost hrupa na eni strani otežuje zvočno komunikacijo in na drugi ustvarja uspešnejše razmere za plenilce. Hrup moti tudi vsakodnevni ritem živali in obrede kot so parjenje, razmnoževanje, kotenje, prehranjevanje in podobno. Negativen vpliv zaradi hrupa bo deloval predvsem na sesalce in ptice. Zaradi bližine stanovanjske poselitve in industrijske cone so živali na neko raven hrupa deloma že prilagojene. Širjenje hrupa v okolje pa bo na določenih delih, med drugim tudi na območju mostu, ki prečka območje Natura 2000 POO Krka s pritoki, zmanjšano zaradi predvidenih protihrupnih ukrepov (protihrupne ograje in nasipi). Umestitev ceste v naravno območje pomeni tudi neposreden vpliv s trajno izgubo življenjskega in prehranjevalnega habitata, obenem pa pomeni tudi fragmentacijo habitata. Največji bo vpliv v predelih, kjer trasa poteka po gozdu in po sklenjenih kmetijskih površinah, ki so na območju pretežno mozaično sestavljene iz travnikov, njiv in manjših površin gozdno–grmovnih fragmentov.

Neposredno pod mostom čez reko Krko se bo vegetacija zaradi zmanjšane količine padavin predvidoma posušila. Vpliv se bo kazal kot izguba rasti in sprememba strukture tal brežin. Ker podpore v strugi reke niso predvidene negativnega vpliva na morfološko stanje vodotoka in posledično na vodne in obvodne kvalifikacijske vrste ne bo.

Z izgradnjo prometnice se bodo spremenile tudi življenjske razmere mobilnih prostoživečih vrst na širšem območju. Za večino živalskih vrst predstavlja cesta neprehodno oviro v prostoru, prehod je mogoč le na nadvozih in podvozih oz. pod prepusti, mostovi. Za zagotovitev varnosti uporabnikov cest na eni strani in divjadi ter prostoživečih živali pred prometom na drugi strani je celotna hitra cesta s priključki vred ograjena z varovalno ograjo. Višina ograje je 2,0 m. Višina mreže je 1,60 m odprtine 8/8 cm, na vrhu pa se montira 2 žici v razmiku 20 cm. Negativni vpliv zaradi fragmentacije habitata je lahko trajen in neposreden ter najbolj opazen pri sesalcih in dvoživkah. Prehajanje divjadi in drugih prostoživečih živali je na trasi hitre ceste predvideno v sklopu cestnih objektov (podvozi, nadvozi, mostovi). Most čez reko Krko bo omogočal prehajanje kvalifikacijskim vrstam vidri in bobru ter drugim živalim na območju reke Krke. Na območju kmetijske krajine južno od Krke sta predvidena dva nadvoza z makadamsko cesto. Na območju manjšega gozdnega kompleksa v okolici potoka Bajer (Šajser ali Slatenski potok) bo omogočen prehod divjadi pod mostom, ki bo dolžine 108 m, širine 21,6 m in svetle višine 13 m ter skozi makadamski podvoz 3-07. V gozdnem kompleksu Gotenski boršt je predviden makadamski podvoz 3-08.

Med obratovanjem lahko pride do negativnega vpliva zaradi povozov, predvsem žuželk, dvoživk, plazilcev, ptic in netopirjev. Kot prej navedeno, bo večjim sesalcem dostop na cestišče

preprečevala ograja. Večja gostota dvoživk se lahko pričakuje zlasti ob potoku Bajer (Šajser ali Slatenski potok), zato je pomembno, da se na tem območju postavi varovalno - usmerjevalno ograjo za dvoživke.

Med uporabo ceste se kontinuirano sproščajo tudi onesnaževala, vezana na odvijanje prometa, vzdrževanje cestne in obcestne infrastrukture, ki bi z odvajanjem odpadne padavinske vode s cestišča lahko prehajala v reko Krko in s tem negativno vplivala na vodne organizme, tudi kvalifikacijske vrste območja Natura 2000 POO Krka s pritoki. S projektom je predvideno kontrolirano odvodnjavanje cestnega telesa v zaprtem sistemu z zadrževanjem in čiščenjem vode pred izpustom v okolje, s čimer bo preprečeno onesnaženje vodotoka in s tem negativen vpliv na številčnost populacij vodnih organizmov in posredno njihovih plenilcev.

Neustrezno osvetljevanje cestišča v naravnem okolju in morebitno osvetljevanje mostu bi lahko trajno moteče vplivalo na nočno aktivne živali, predvsem žuželke in netopirje. Razsvetljava privablja žuželke, s tem pa tudi njihove plenilce – netopirje, zaradi česar se lahko poveča tudi število njihovih povozov. Osvetlitev vozišča s cestno razsvetljavo je zaradi prometne varnosti predvidena le na območju vseh pomembnejših križišč in vseh izvennivojskih priključkov, ob deviacijah 1-1, 1-2, 1-2a in 1-7 ter na delu Šentjoške ceste. Pomembno je, da se uporabijo svetilke, ki ne bodo sevale nad vodoravnico in bodo oddajale toplo belo svetlobo (barvna temperatura 2700 K), ki manj privablja žuželke kot modra ali UV svetloba. Osvetljenost okolice bo padla pod 1 lux že na razdalji 5 m. Osvetlitev cestnega mostu čez Krko ni predvidena, osvetlitev mostu čez Krko za kolesarje in pešce pa je predvidena le z LED trakom z nizko svetilnostjo.

Za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo škodljivih vplivov na naravo v času uporabe ceste je upravni organ v točki IV./7.2 izreka tega dovoljenja določil omilitvene ukrepe, ki se nanašajo zlasti na preprečitev razrasti in razširjanja invazivnih tujerodnih vrst rastlin, zmanjšanje število povozov dvoživk in trkov ptic, zahteve glede zadrževalnih bazenov in omejitev osvetljevanja pod makadamskimi podvozi. V navedeno točko je vključen tudi pogoj glede uporabe ustreznih svetilk, ki ga je z vidika sprejemljivosti svetlobnega onesnaževanja okolja, v mnenju št. 35403-17/2020-4 z dne 8. 9. 2020, podala tudi Agencija RS za okolje.

#### 10.8 Varstvo kmetijskih in gozdnih zemljišč

Glede na namensko rabo največji delež znotraj obravnavanega območja predstavljajo površine cest (okoli 92 %), najboljša kmetijska zemljišča predstavljajo okoli 3 % ter gozdna zemljišča okoli 2 %.

Na območju nameravanega posega je med najboljša kmetijska zemljišča uvrščeno okoli 85 % kmetijskih zemljišč. Glede na boniteto zemljišč, s katero se izraža proizvodno sposobnost zemljišča, so bonitetne ocene kmetijskih zemljišč v večini višje od 50 točk, ni pa kmetijskih zemljišč z bonitetno oceno nad 75 bonitetnih točk. Na območju znotraj meje posega se nahaja 40 kmetijskih gospodarstev, ki imajo na obravnavanem območju kmetijska zemljišča večinoma v rabi kot njive in trajne travnike. Hidromelioracijskih sistemov v vplivnem območju gradnje ni.

Na obravnavanem območju se nahajajo predvsem hrastovi, belogabrovi in smrekovi gozdovi ter gozdovi rdečega bora. Gozdna zemljišča na območju nameravanega posega imajo skoraj vsa poudarjeno ekološko, proizvodno in socialno funkcijo na prvi stopnji poudarjenosti. Obravnavano območje na S in J posega v robni del gozdov s posebnim namenom in primestne gozdove. Gozdovi s posebnim namenom so varovani z Odlokom o razglasitvi gozdov s posebnim namenom v Mestni občini Novo mesto (Uradni list RS, št. 31/14) v skladu s katerim so krčitve gozda v primestnem gozdu v celoti prepovedane, vendar je dopustno umeščanje infrastrukturnih

vodov v soglasju s pristojno javno gozdarsko službo. Primestni gozdovi so varovani z OPN MONM. Na obravnavanem območju prevladujejo gozdovi z majhno požarno ogroženostjo, le na manjšem delu posega na severu se nahajajo gozdovi z veliko požarno ogroženostjo.

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

Med gradnjo bo prišlo po dejanski rabi do poseganja na okoli 30 ha kmetijskih zemljišč. Večinoma gre za njive in vrtove (okoli 43 %) ter trajne travnike (okoli 40 %). Po namenski rabi bo zaradi gradnje izgubljenih okoli 3,26 ha kmetijskih zemljišč, kjer prevladujejo najboljša kmetijska zemljišča (okoli 85 %). Med gradnjo bodo prizadeta kmetijska zemljišča 40 kmetijskih gospodarstev na površini okoli 19 ha. Po dejanski rabi bo med gradnjo prizadetih okoli 31 ha gozdnih zemljišč ter okoli 1 ha posameznih dreves in grmičevja. Glede na namensko rabo se bo zaradi gradnje poseglo na okoli 2 ha gozdnih zemljiščih.

Vpliv gradnje bo na območjih umeščanja objektov (ceste, nasipi itd.) neposreden in bo pomenil trajno izgubo kmetijskih in gozdnih zemljišč. Po izvedbi načrtovane gradnje bo po dejanski rabi izgubljenih okoli 24 ha kmetijskih površin, večinoma njiv, vrtov in trajnih travnikov ter prav tako okoli 24 ha gozdnih zemljišč in 0,5 ha posameznih dreves in grmičevja. Glede na namensko rabo pa bo trajno izgubljenih okoli 0,41 ha kmetijskih zemljišč in okoli 0,02 ha gozdnih zemljišč. Na ostalih površinah gradbišča, dostopnih in transportnih poteh, pa bo vpliv posreden, in se bo izražal v obliki oviranega dostopa, ovirane kmetijske obdelave in gozdarstva, gaženja oziroma poškodb sosednjih zemljišč in gozdnega roba ter povečanega prašenja. Zaradi tlačenja tal in s tem pritiska lahko pride do poškodb koreninskih sistemov drevja. Možno je tudi onesnaženje kmetijskih zemljišč z naftnimi derivati in drugimi nevarnimi snovmi, v primeru nesreč z razlitjem nevarnih snovi, a je verjetnost takega dogodka zelo majhna. Strukturiranost in funkcija gozdnega roba bo ohranjena, saj je predvidena zasaditev gozdnega roba.

Rodovitno zemljinjo (ca. 48.110 m<sup>3</sup>) se bo začasno skladiščilo ločeno in uporabilo za ureditev ob trasi hitre ceste in priključnih cest, večji del pa na območju zasipa Dolnja Težka Voda.

Vpliv na zmanjšanje kmetijskih in gozdnih površin zaradi trajne zasedbe zemljišč ni mogoče preprečiti. Bo pa zmanjšan vpliv gradnje na kmetijska in gozdna zemljišča izven območja gradbišča oz. ureditev in zagotovljeno ustrezno ravnanje z rodovitno zemljo za ponovno uporabo z omilitvenimi ukrepi oz pogoji, ki jih je upravni organ določil v točki IV./8 izreka tega dovoljenja.

V predmetnem postopku je bilo pridobljeno mnenje MKGP, Direktorata za kmetijstvo št. 351-1/2011/26 z dne 10. 9. 2020 in mnenje Zavoda za gozdove Slovenije, OE Novo mesto, št. 3407-89/2017-16 z dne 17. 8. 2020. Na podlagi mnenj upravni organ ugotavlja, da MKGP izdaja pozitivno mnenje o sprejemljivosti nameravane gradnje z vidika varstva kmetijskih zemljišč ter da so vsebine s področja gozdarstva ustrezne, zato je načrtovani poseg s stališča gozdarstva sprejemljiv. V ponovnem postopku so se v dopolnjeni dokumentaciji spremembe nanašale tudi na zemljišča (kmetijska in gozdna), vendar je bila ponovno določena le namenska raba, ki se je uskladila s spremembo OPN MONM, ki je le to določil, zato je upravni organ ugotovil, da ponovno mnenje MKGP in Zavoda za gozdove ni potrebno.

#### 10.9 Varstvo kulturne dediščine

Trasa hitre ceste tangira oziroma poteka tik ob 12 enotah kulturne dediščine. Vse so registrirane kot arheološka najdišča. Dve enoti sta zavarovani kot kulturni spomenik.

Arheološka dediščina:

- režim varovanja: arheološko najdišče:

- Novo mesto - Arheološko območje Brezovica, EŠD 9468,
- Novo mesto - Arheološko najdišče Brezovica, EŠD 15643,
- Novo mesto - Arheološko območje Velike njive, EŠD 9447,
- Smolenja vas - Arheološko območje Mahovnice, EŠD 3994,
- Smolenja vas - Arheološko območje Lajpek, EŠD 3871,
- Novo mesto - Arheološko območje Drgančevje, EŠD 11136,
- Novo mesto - Arheološko območje Velika Cikava, EŠD 956,
- Novo mesto - Arheološko območje Žabja vas, EŠD 15640,
- Novo mesto - Arheološko najdišče Kovačev laz, EŠD 28468,
- Novo mesto - Arheološko območje Gotensko polje, EŠD 9457,
- režim varovanja: spomenik,
  - Smolenja vas – Gomilno grobišče, EŠD 8650 in
  - Ždinja vas – Prazgodovinska gomila, EŠD 8656, obe razglašeni z Odlokom o razglasitvi nepremičnih kulturnih spomenikov lokalnega pomena na območju Mestne občine Novo mesto (Dolenjski uradni list, št. 30/16 in 29/19).

V PVO je obravnavana tudi enota kulturne dediščine Novo mesto - Rifljeva domačija, EŠD 22419, ki se nahaja ob načrtovani hitri cesti in je bila zavarovana kot profana stavbna dediščina. Iz javno dostopnih podatkov, Registra kulturne dediščine, je razvidno, da je Rifljeva domačija zavedena kot dokumentirano (arhivsko) gradivo, kar pomeni, da je enota dediščine izgubila dediščinske lastnosti, ostane pa evidentirana v registru, čeprav se v prostoru ne varuje več.

Na območju lokacije zasipa z zemeljskim izkopom v Dolnji Težki vodi in vplivnem območju ni registriranih enot kulturne dediščine.

#### 10.9.a Pričakovani vplivi v času pripravljanih del in gradnje ter pogoji

Med gradnjo bodo vplivi na kulturno dediščino omejeni na morebitne poškodbe arheoloških ostalin v primeru poseganja na arheološka najdišča. Transportne poti bodo večinoma potekale po trasi nove hitre ceste, začasne lokacije za skladiščenje zemeljskih izkopov ali gradbenega materiala na enotah kulturne dediščine niso predvidene.

V ponovnem postopku je bilo pridobljeno novo, pozitivno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Službe za kulturno zaščito, Območne enote Novo mesto (v nadaljevanju ZVKDS), št. 35105-0382/2017-48 z dne 10. 1. 2023. Na podlagi mnenja upravni organ ugotavlja, da mora investitor ob gradnji oz. ob vseh zemeljskih delih povezanih z obravnavanim projektom, ki potekajo znotraj registriranih enot nepremične kulturne dediščine, upoštevati zahteve iz tretje dopolnitve kulturnovarstvenih pogojev ZVKDS št. 35105-0382/2017/38 z dne 8. 6. 2020, kulturnovarstveno mnenje št. 35105-0407/2018/4 z dne 19. 12. 2018 in dopolnilne kulturnovarstvene pogoje ZVKDS št. 35105-0400/2018/12 z dne 17. 12. 2021 (sklep o popravku št. 35105-0400/2018/14 z dne 17. 2. 2022). Zahteve iz navedenih dokumentov so ponovno navedene v točki IIIa.-IIIc. predmetnega mnenja. Upravni organ je v celoti sledil strokovnemu mnenju pristojnega mnenjedajalca s področja varovanja kulturne dediščine in zahteve iz mnenja določil v točki IV./9 izreka tega dovoljenja. Glede pogoja III.b mnenja ZVKDS upravni organ pojasnjuje, da prestavitev magistralnega plinovoda ni predmet zahteve investitorja, zato ga upravni organ ni določil kot pogoj v izreku tega dovoljenja. ZVKDS je v mnenju po pregledu predložene dokumentacije (citirana v mnenju) in izvedenem postopku tudi ugotovil, da je investitor v projektni dokumentaciji upošteval veljavni varstveni režim in zahteve iz predhodno izdanih kulturnovarstvenih pogojev in mnenj ZVKDS (tretja dopolnitev kulturnovarstvenih pogojev ZVKDS št. 35105-0382/2017/38 z dne 8. 6. 2020, kulturnovarstveno mnenje št. 35105-0407/2018/4 z dne

19. 12. 2018 in dopolnilne kulturnovarstvene pogoje ZVKDS št. 35105-0400/2018/12 z dne 17. 12. 2021).

Po pridobitvi mnenja ZVKDS je bila dokumentacija sicer ponovno dopolnjena, vendar pa se je dopolnitev nanašala le na vsebino z vidika hrupa in emisij v zrak ter uskladitev te vsebine med dokumentacijo. Vsebina z vidika kulturne dediščine se ni spreminjala. Upravni organ je zato ugotovil, da ponovno mnenje ZVKDS ni potrebno.

10.10 Upravni organ je v točki VII. izreka tega dovoljenja v času pripravljanih del in gradnje ter v času uporabe oz. obratovanja hitre ceste določil spremljanje stanja okolja, vplivov posega in omilitvenih ukrepov z namenom pravočasnega evidentiranja tveganj in preprečitve potencialnih negativnih vplivov na okolje. Celostni načrt okoljskega monitoringa je podan v elaboratu 9/11 Načrt monitoringa v času gradnje in obratovanja, št. 2017-027a/MONI, januar 2018, dopolnitev julij 2018, BPI d.o.o., Maribor, 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. Spremljanje stanja okolja se tako nanaša na spremljanje vplivov posega na posamezne dejavnike okolja, in sicer v času pripravljanih del in gradnje na hrup, zrak, vibracije, naravo, površinske in podzemne vode, tla, kulturno dediščino, kmetijska zemljišča, in v času uporabe oz. obratovanja na hrup, površinske (padavinske odpadne vode) in podzemne vode ter krajino. Način in obseg spremljanja stanja narave v času uporabe oz. obratovanja hitre ceste pa je bolj podrobno opredeljen v točki VII. izreka tega dovoljenja.

(7) 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 št. 35105-37/2020/74 z dne 17. 12. 2020 je bilo objavljena na spletnih straneh e-uprave od 18. 12. 2020 do 18. 1. 2021, celotna dokumentacija (javna objava, zahteva za izdajo gradbenega dovoljenja, PGD, DGD, PVO, Študija prometa v času gradnje in mnenja) pa na spletnih straneh MOP od 18. 1. 2021 dalje.

V času javne objave je udeležbo v postopek priglasilo 27 fizičnih oseb. Civilna iniciativa tretja razvojna os – jug in Združenje ROVO sta status stranskega udeleženca v postopku pridobila že pred javno objavo. Upravni organ je glede podanih prijav v času javne objave ugotovil, da pravnega interesa za sodelovanje kot stranski udeleženec v postopku ne izpolnjuje 16 oseb, tem je bil status zavrnjen s sklepi št. 35105-37/2020/80 1096-07 z dne 14. 1. 2021, nadalje št. 35105-37/2020/133 1096-07, 35105-37/2020/134 1096-07, 35105-37/2020/135 1096-07, 35105-37/2020/136 1096-07, 35105-37/2020/137 1096-07, 35105-37/2020/138 1096-07, 35105-37/2020/139 1096-07, 35105-37/2020/140, vsi z dne 31. 3. 2021 ter s sklepom št. 35105-37/2020/141 z dne 12. 4. 2021. Upravni organ iz spisnih podatkov ugotavlja, da so sklepi dokončni in izvršljivi.

Upravni organ je v postopku, skladno z določili 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 in 175/20 – ZIUOPDVE, v nadaljevanju ZUP), zaradi varstva pravic strank in stranskih udeležencev razpisal ustne obravnave, ki so bile izvedene dne 12. 5. 2021 in 13. 5. 2021. Na ustne obravnave je povabil investitorja in trinajst stranskih udeležencev. Vabila so vsa izkazana. Obravnave se nista udeležila dva stranska udeleženca, ki svoje odsotnosti nista opravičila. Ker so bile prostorske zmožnosti organa za izvedbo obravnav omejene, so se zaradi preprečevanja širjenja Covid-19 določeni predstavniki investitorja obravnave udeležili preko videokonference. Navedeno je skladno z določili petega odstavka 41. člena GZ, ki omogoča izvedbo videokonference. V tem določilu je tudi navedeno, da zapisnik ustne obravnave podpiše samo uradna oseba, ki vodi ustno

obravnavo preko videokonference. Upravni organ ugotavlja, da v skladu z navedenim osebe, ki so na ustni obravnavi sodelovale preko videokonference, svojih izjav v zapisniku niso podpisale, je pa zapisnik podpisan s strani vodje obravnave.

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 pojasnila v zadevi št. 35105-37/2020 z izjavami z dne 25. 5. 2021. Upravni organ je naveden dopis dne 1. 6. 2021 posredoval investitorju v izjasnitev. Investitor je dne 15. 6. 2021 upravnemu organu posredoval dopis: Dopolnitev zahteve za izdajo gradbenega dovoljenja ter opredelitev investitorja do pisnih izjav stranskih udeležencev v integralnem postopku izdaje gradbenega dovoljenja za gradnjo južnega dela 3. razvojne osi, 1. in 2. etape hitre ceste med AC Ljubljana – Obrežje in priključkom Maline z dne 15. 6. 2021. Navedeno dopolnitev je upravni organ posredoval stranskim udeležencem v seznanitev. Upravni organ je v zvezi z navedenim dne 15. 7. 2021 prejel dopis: Pojasnila v zadevi št. 35105-37/2020, zahteva za dodatna pojasnila organa in seznanitev z dokumenti.

Upravni organ je v ponovnem postopku dne 6. 3. 2023 stranke udeležence pisno seznanil še z dopolnjeno dokumentacijo po sodbi Upravnega sodišča, prejetimi mnenji in ostalimi listinami v spisu in jim dal možnost, da se o listinah pisno izrečejo. V ponovnem postopku je 26. 4. 2023 pripombe podala Civilna iniciativa 3, razvojna os -jug, vezano na te pripombe pa dne 10. 5. 2023 še strokovno mnenje o »optimizaciji« trase državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško, december 2022.

Upravni organ je vse izjave, pripombe in mnenja stranskih udeležencev 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. Upravni organ podaja tudi odgovore glede navedb, ki sta jih v času javne objave podala Mestna občina Novo mesto (dopis z dne 15. 1. 2021) in Civilna iniciativa tretja razvojna os – jug (dopis z dne 18. 1. 2021). Upravni organ ugotavlja, da so določene izjave oz. pripombe stranskih udeležencev istovrstne oz. se nanašajo na isto vsebino, zato je upravni organ združil istovrstna vprašanja in glede teh podal skupna pojasnila. Nadalje upravni organ pojasnjuje, da so podani odgovori na izjave, ki se nanašajo na konkretni postopek in na predloženo dokumentacijo, ki obravnava nameravan poseg. Upravni organ ni pristojen, da se opredeljuje do pravilnosti rešitev v pozitivni zakonodaji. To velja tudi za ugovore, da je bila z odločbo US RS št. U-I-441/18-23 z dne 6. 7. 2022 ugotovljena neustavnost Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2). Upravni organ ugotavlja, da navedena Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju še velja. Prav tako niso stvar tega postopka dejanja, ki jih je v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja izvedel ARSO. Upravni organ v zvezi z navedenim pojasnjuje, da je investitor v vlogi za izdajo gradbenega dovoljenja v integralnem postopku z dne 14. 5. 2020 navedel, da je DARS d.d., kot nosilec posega v prostor, dne 28. 3. 2018, torej pred začetkom veljavnosti GZ, na Agencijo RS za okolje vložil vlogo za izdajo okoljevarstvenega soglasja. Postopek izdaje okoljevarstvenega soglasja je bil v teku in do vložitve vloge za izdajo gradbenega dovoljenja še ni bil zaključen, zato je investitor vlogo vložil v skladu z določilom 100 d člena Zakona o interventnih ukrepih za zajezitev epidemije COVID-19 in omilitve njenih posledic za državljane in gospodarstvo (Uradni list. RS, št. 49/2020 in 61/2020). V tem primeru se postopek za izdajo okoljevarstvenega soglasja po uradni dolžnosti nadaljuje kot postopek za izdajo pisnega mnenja o sprejemljivosti nameravane gradnje z vidika njene pristojnosti, ko organ za gradbene zadeve v skladu z 52. in 107. členom GZ tako zaprosilo posreduje Agenciji Republike Slovenije za okolje. Integralni postopek se je izvedel v celoti, v tem postopku je tukajšnji upravni organ izvedel tudi poseben ugotovitveni postopek v skladu z določili ZUP. Morebitna dejanja ARSO glede stranskih udeležencev se v postopku niso upoštevala, saj je vsa potrebna dejanja izvedel tukajšnji upravni organ, zato dejanja ARSO za ta postopek niso relevantna.

## Postopek sprejemanja DPN

Upravni organ glede pripomb, ki se nanašajo na postopek sprejemanja Uredbe o DPN, naprej navaja, da je to ločen postopek, ki se ni izvedel v tem integralnem postopku. Upravni organ je pripombe, ki se nanašajo na postopek sprejemanja DPN proučil in vpogledal v spis št. 35008-1/2009-MOP: DPN za državno cesto med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in priključkom Maline. Upravni organ glede pripomb ugotavlja sledeče:

V zvezi s trditvami stranskih udeležencev, da je v Uredbi o DPN navedeno, da je bila Uredba o DPN sprejeta na podlagi prehodnih določb 5. odstavka 62. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2; v nadaljevanju ZUPUDPP), kar pa ni prava pravna podlaga, upravni organ navaja, da se je postopek priprave DPN začel v letu 2006, v skladu z Zakonom o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/01, 8/03 - popr. in 58/03 - ZZK-1), nato se je postopek priprave nadaljeval v skladu z Zakonom o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2; v nadaljevanju ZPNačrt), po uveljavitvi ZUPUDPP dne 27. 10. 2010 se je postopek nadaljeval in zaključil v skladu s petim odstavkom 62. člena ZUPUDPP. Ne drži trditve, da določilo 5. odstavka 62. člena ZUPUDPP ni prava pravna podlaga, saj ta člen določa, da če je ob uveljavitvi tega zakona v postopku priprave državnega prostorskega načrta, začetega po ZPNačrt, faza predloga izbora variantnih rešitev v dopolnjenem osnutku državnega prostorskega načrta po ZPNačrt že opravljena, se postopek priprave načrta nadaljuje po določbah od 3. točke 39. člena tega zakona dalje, pri čemer se osnutek načrta izdelava na podlagi predloga izbora variantnih rešitev po ZPNačrt. Faza predloga izbora variantnih rešitev se je zaključila z izdelavo Študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo Državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško, ki jo je junija 2008 izdelalo podjetje Acer d. o. o. iz Novega mesta (v nadaljevanju Študija variant). Vlada RS je dne 24. 6. 2009 sprejela sklep št. 35000-7/2009/4 v katerem navaja, da je bil kot rezultat primerjave v Študiji variant kot najustreznejši predlagan in v marcu 2008 občinam predstavljen potek nove cestne povezave po varianti V – vzhodna C. Nadalje je navedeno, da območje oz. koridor državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu sovпада z optimiziranim predlogom najustreznejše variante na odseku od obeh priključkov na avtocesti A2 do priključka Maline. Iz navedenega izhaja, da je bila ob uveljavitvi ZUPUDPP faza predloga izbora variantnih rešitev že opravljena, in da se postopek nadaljuje ob upoštevanju določil petega odstavka 62. člena ZUPUDPP.

V zvezi z zagotavljanjem udeležbe javnosti v postopku priprave DPN in trditve, da je načrtovanje DPN ves čas potekalo zgolj ob sodelovanju oblastvenih organov in zainteresiranih akterjev upravni organ navaja, da peti odstavek 62. člena ZUPUDPP ureja nadaljevanje postopkov priprave tistih DPN, ki so se v času uveljavitve ZUPUDPP že nahajali v fazi priprave osnutka DPN, torej po odločitvi o najustreznejši varianti. Peti odstavek 62. člena ZUPUDPP določa, da če je ob uveljavitvi ZUPUDPP v postopku priprave DPN, začetega po Zakonu o prostorskem načrtovanju, faza predloga izbora variantnih rešitev v dopolnjenem osnutku DPN po Zakonu o prostorskem načrtovanju že opravljena, se postopek priprave DPN nadaljuje po določbah od 3. točke 39. člena ZUPUDPP dalje, pri čemer se osnutek DPN izdelava na podlagi predloga izbora variantnih rešitev po Zakonu o prostorskem načrtovanju. To pomeni, da se je v zadevnem primeru postopek priprave DPN nadaljeval po določilih 3. do 5. točke 39. člena ZUPUDPP, ki določajo:

- da se javnost in občine v skladu s 25. členom in 26. členom ZUPUDPP seznani z osnutkom DPN iz prvega odstavka 33. člena ZUPUDPP, občine pa hkrati koordinatorju podajo tudi mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja njenih lokalnih javnih služb;

- da se mnenja državnih nosilcev urejanja prostora iz 27. člena ZUPUDPP pridobijo na predlog DPN, izdelanega na podlagi stališč do pripomb in predlogov javnosti ter občin, pridobljenih v okviru seznanitev iz prejšnje točke;
- da se postopek iz 32. do vključno 36. člena ZUPUDPP ne izvede, temveč koordinator in pobudnik po pridobitvi mnenj iz prejšnje točke pošljeta dopolnjen predlog DPN v sprejem vladi.
- Na podlagi 3. točke 39. člena v zvezi s petim odstavkom 62. člena ZUPUDPP in 43. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09) sta koordinator (Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor; v nadaljevanju MOP) in pobudnik (Ministrstvo za promet, Direktorat za ceste; v nadaljevanju MZP) februarja 2011 z javnim naznanilom javnost obvestila o javni razgrnitvi osnutka DPN in okoljskega poročila.

Na javni razgrnitvi, ki je trajala od 3. marca 2011 do 4. aprila 2011, je bilo javno razgrnjeno naslednje gradivo:

- Osnutek državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka na avtocesti A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, ki ga je pod številko naloge: J-05/10, februar 2011, izdelal ACER Novo mesto, d. o. o.;
- Povzetek za javnost;
- Okoljsko poročilo za DPN za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu in Republiko Hrvaško (3. razvojna os - južni del), vključno z Dodatkom za varovana območja (izdelal: OIKOS, svetovanje za razvoj, d. o. o., št. projekta 757, junij 2008);
- Okoljsko poročilo za 3. razvojno os - južni del; 1. etapa: od AC A2 do priključka Maline (izdelal: Aquarius d. o. o. Ljubljana, št. 1213-09 OP, datum: december 2010);
- Dodatek za varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja k okoljskemu poročilu za 3. razvojno os - južni del; etapa 1: od AC A2 do priključka Maline (izdelal: Aquarius d. o. o. Ljubljana, št. 1213-09 VO, datum: december 2010);
- ostale strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve osnutka državnega prostorskega načrta.

Gradivo je bilo javno razgrnjeno:

- na MOP, Direktoratu za prostor, Dunajska cesta 21, Ljubljana,
- na MZP, Direktoratu za ceste, Langusova 4, Ljubljana,
- v prostorih Mestne občine Novo mesto, Oddelek za prostor, Seidlova cesta 1, Novo mesto,
- v prostorih Občine Metlika, Mestni trg 24, Metlika,
- v prostorih Občine Semič, Štefanov trg 9, Semič.

Gradivo iz prve do tretje alineje navedenih gradiv je bilo v istem obdobju javno razgrnjeno tudi v digitalni obliki na spletnih straneh MOP in MZP.

V času javne razgrnitve so potekale javne obravnave:

- 16. marca 2011 ob 18.00 v veliki predavalnici v prostorih zavoda Grm Novo mesto - Centru biotehnike in turizma, Sevnica 13, Novo mesto,
- 18. marca 2011 ob 16.00 v Javnem zavodu Kulturnega centra Semič (velika dvorana), Prosvetna ulica 4, Semič in
- 18. marca 2011 ob 18.30 v Kulturnem domu Metlika, CBE 21, Metlika.

V okviru javne razgrnitve je imela javnost pravico dajati pripombe in predloge na osnutek DPN in okoljsko poročilo. Podaja pripomb in predlogov je bila možna ustno in pisno na javnih obravnavah, v času javne razgrnitve (do 4. aprila 2011) pa pisno na mestih javne razgrnitve, kot zapis v knjigo pripomb in predlogov, ali pa pisno na naslov MOP, Dunajska cesta 48, Ljubljana, oziroma na elektronski naslov [gp.mop@gov.si](mailto:gp.mop@gov.si), ali na naslov MZP, Direktorata za ceste, Langusova 4, Ljubljana, oziroma na elektronski naslov [gp.mzp@gov.si](mailto:gp.mzp@gov.si).

MOP in MZP sta do oktobra 2011 preučila pripombe in predloge javnosti in do njih zavzela stališče. MOP jih je objavil na svojih spletnih straneh in posredoval Mestni občini Novo mesto, Občini Metlika in Občini Semič.

Na podlagi sprejetih stališč do pripomb in predlogov (št. 35008-1/2009-266 z dne 22. 9. 2011) so se nekatere rešitve spremenile, ob tem je prišlo tudi do spremembe meje območja DPN, kot je bila prvotno prikazana v osnutku DPN. Zato se je koordinator, skupaj s pobudnikom in naročnikom odločil, da javnost seznani s spremenjenimi rešitvami. To je izvedel z javno seznanitvijo, ki je trajala 14 dni, hkrati pa so bile spremenjene rešitve predstavljene tudi na javni obravnavi. Na tak način je bila javnosti omogočena konkretna seznantitev s spremenjenimi rešitvami.

Javno naznanilo o javni seznantitvi je bilo objavljeno na krajevno običajen način, v časopisu Dolenjski list, 8. marca 2012. Javna seznantitev je potekala od 15. do 30. marca 2012. Na javni seznantitvi je bilo javnosti na vpogled naslednje gradivo:

- Državni prostorski načrt za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. Spremembe ureditev glede na stališča do pripomb iz javne razgrnitve, ki jo je pod številko projekta J-05/10 v februarju 2012 izdelal Acer Novo mesto d. o. o.;
- Okoljsko poročilo za 3. razvojno os – jug, 1. etapa: od AC A2 do priključka Maline, ki ga je pod številko projekta 1213-09 OP, februar 2012 (dopolnitev po javni razgrnitvi) izdelal Aquarius, d. o. o., Ljubljana.

V času javne seznantitve je bila organizirana javna obravnava in sicer v prostorih zavoda Grm Novo mesto – Centru biotehnike in turizma, Sevno 13, Novo mesto.

V okviru javne seznantitve je imela javnost pravico do vpogleda v javno razgrnjeno gradivo in dajanja pripomb in predlogov na rešitve iz razgrnjenega gradiva. Pripombe in predlogi je bilo mogoče podajati na javni obravnavi in pisno do 30. marca 2012, po navadni pošti in na elektronski naslov MOP (gp.mop@gov.si).

Predstavitev spremenjenih rešitev na območju Ločne in Mačkovca je bila izvedena 16. maja 2012 na zboru krajanov KS Ločna – Mačkovec, 21. junija 2012 pa je bil v prostorih MO Novo mesto organiziran sestanek.

MOP in MZP sta do junija 2012 preučili dodatne pripombe in predloge javnosti ter do njih zavzela stališče. Ministrstvo za okolje in prostor je stališča objavilo na spletni strani in jih posredovalo tudi Mestni občini Novo mesto, Občini Metlika in Občini Semič.

Na podlagi sprejetih stališč do pripomb in predlogov, podanih v času javne seznantitve s spremenjenimi rešitvami (št. 35008-1/2009-368 z dne 4. 6. 2012) je bil v nadaljevanju postopka priprave DPN v juliju 2012 izdelan predlog DPN, ki je bil v usklajevanju in mnenja poslan nosilcem urejanja prostora. Po pridobitvi odločbe o sprejemljivosti vplivov plana na okolje v skladu z Zakonom o varstvu okolja (št. 35409-298/2010/1/30 z dne 28. septembra 2012) je bil zaključen tudi postopek CPVO, predlog DPN pa je bil posredovan v obravnavo in sprejem vladi.

Iz zgoraj navedenega izhaja, da trditev, da je načrtovanje ves čas potekalo zgolj ob sodelovanju oblastnih organov in zainteresiranih akterjev ni utemeljena. Sodelovanje javnosti je bilo zagotovljeno ob upoštevanju veljavne zakonodaje.

V zvezi z možnostjo javnosti, da vpliva na lokacijo predmetnega posega, upravni organ navaja, da je bilo v času javne razgrnitve osnutka DPN s prilogami od 3. marca 2011 do 4. aprila 2011 s strani zainteresirane javnosti podano več predlogov in pripomb na potek oz. zasnovo 3. razvojne osi (hitre ceste). Pripombe so se med drugim nanašale tudi na potek štiripasovnice skozi Mačkovec. Prav tako je bilo podano več pripomb na način priključevanja hitre ceste na avtocesto. MOP in MZP sta vse podane pripombe proučila in do njih zavzela podrobno obrazloženo stališče, ki je bilo javno objavljeno na spletni strani MOP. V stališču je glede poteka in zasnove 3. razvojne osi argumentirano obrazloženo, da rešitve v osnutku DPN temeljijo na varianti 3. razvojne osi, ki je bila na podlagi ugotovitev Študij variant predlagana kot najugodnejša in sicer V-vzhodna C. Nadalje je v stališču podrobneje opisan potek te variante, razlogi za ocenitev te variante kot

najugodnejše, razlogi za načrtovanje 3. razvojne osi kot štiripasovnice in razlogi za opustitev priključka Lešnica in razlogi za priključevanje hitre ceste na obstoječi priključek Novo mesto. Kot že navedeno, so bili utemeljeni predlogi in pripombe zainteresirane javnosti, podani v času javne razgrnitve osnutka DPN, sprejeti in upoštevani. Zato so se nekatere rešitve predvidnega posega spremenile, ob tem je prišlo tudi do spremembe meje območja DPN, kot je bila prvotno prikazana v osnutku DPN. Tudi s spremenjenimi rešitvami v dopolnjenem osnutku DPN je bila javnost seznanjena na način, da je bila izvedena javna seznanimatev, hkrati pa so bile spremenjene rešitve predstavljene tudi na javni obravnavi. Do vseh pripomb (vključno s pripombami na lokacijo hitre ceste) so bila zavzeta stališča (dokument št. 35008-1/2009/368 z dne 4. 6. 2012). Iz navedenega izhaja, da je zainteresirana javnost v času sprejemanja DPN imela možnost, da vpliva na lokacijo predmetnega posega na način, da je imela možnost podaje pripomb in predlogov glede predvidenih rešitev v DPN, vključno s podajo predlogov na potek predvidene trase in na način priključevanja hitre ceste na avtoceste. Vse predloge in pripombe, podane tekom postopka, sta koordinator in pobudnik proučila in do njih zavzela obrazloženo stališče. Utemeljene pripombe oz. predlogi so bile sprejeti in na podlagi teh se je izdelal dopolnjen osnutek DPN.

Glede navedbe, da javne razgrnitve variantnih rešitev ali osnutka ali dopolnjenega osnutka v DPN z obrazložitvijo najustreznejše variante v letu 2009, niti v letu 2010 ni bilo oz. do dne 12. 10. 2010, ko je bil v Uradnem listu objavljen ZUPUDPP, upravni organ navaja, da je bila javna razgrnitev opravljena po izdelavi Osnutka državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka na avtocesti A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. Osnutek je bil izdelan februarja 2011 in je bil ta v skladu z določili ZUPUDPP razgrnjen od 3. marca 2011 do 4. aprila 2011.

Navedba podana v ponovnem postopku, da lokacija posega ni bila niti predmet postopka presoje vplivov na okolje, ni točna. V celoviti presoji vplivov na okolje je bilo predloženo Okoljsko poročilo za 3. razvojno os – jug, 1. etapa: od AC A2 do priključka Maline, ki ga je pod številko projekta 1213-09 OP, februar 2012 (dopolnitev po javni razgrnitvi) izdelal Aquarius, d. o. o., Ljubljana (v nadaljevanju okoljsko poročilo). V poglavju II. 9. je obdelana preveritev alternativnih rešitev. Kot je razvidno, je bilo predmet obdelave šest alternativnih variant lokacije posega, tri vzhodno in tri zahodno od Novega mesta. Navedeni so povzetki ocen posameznih variant s prostorskega vidika, gradbeno – tehničnega vidika, vidika vplivov na okolje in prometno – ekonomskega vidika. Nadalje je navedeno, zakaj je najbolj ugodna varianta V-vzhodna C. V točki III.3 Učinkovitost postopka CPVO je navedeno, da je bil pri izdelavi presojan vpliv na najprimernejšo izbrano varianto V-vzhodna C.

Glede navedbe, da trasa hitre ceste v DPN ni predmet Študije variant, oziroma ne predstavlja zgolj »optimizacije« izbrane trase V-vzhodna C, ampak gre za povsem novo, t.i. sedmo varianto, ki bi morala biti del celovite presoje vplivov na okolje na podlagi Študije variant, kar dokazujejo s strokovnim mnenjem, ki ga je v decembru izdelal mag. Peter Bassin (v nadaljevanju mnenje), upravni organ navaja, da rešitve v DPN temeljijo na varianti V-vzhodna C, ki je bila na podlagi ugotovitev Študij variant predlagana kot najugodnejša. V fazi pridobivanja smernic za pripravo državnega prostorskega načrta in projektnih pogojev ter strokovnih podlag je DARS d.d., v dopolnitvah smernic z dne 9. 9. 2009 zahteval, da je potrebno po vseh kriterijih dokazati ustreznost in upravičenost umestitve novega avtocestnega priključka Lešnica. Ob pripravi strokovnih podlag za DPN je bila glede na dopolnjene smernice DARS izdelana preveritev ustreznosti priključevanja 3. razvojne osi na AC. Glede na izsledke preveritev je bilo ugotovljeno, da se v nadaljevanju načrtuje preureditev obstoječega priključka NM – vzhod, preko katerega se na AC priključi trasa 3. razvojne osi. Upravni organ je vpogledal v mnenje, ki so ga predložili stranski udeleženci in ugotavlja, da to navaja, da se z Uredbo o DPN ne sledi več zastavljenemu konceptu Urbanističnega načrta Novo mesto (izdelal Acer Novo mesto), ki je predvideval potek trase hitre ceste z novim priključkom na avtocesto pri Lešnici, medtem, ko z Uredbo o DPN

določena trasa hitre ceste temu ne sledi več in se na cesto priključuje na območju obstoječega avtocestnega priključka NM-vhod. Po navedbah izdelovalca mnenja gre torej za takšno spremembo, ki zahteva obravnavo v Študiji variant tako, kot je bilo obdelanih preostalih 6 variant, vključno z celovito okoljsko presojo. Upravni organ predloženemu mnenju ni sledil, ker meni, da ta dokument ne izpodbi strokovnih podlag, ki so bile izdelane v času sprejemanja DPN. Upravni organ poleg že navedenega ugotavlja, da je bila optimizirana varianta predmet Okoljskega poročila. V okoljskem poročilu je izrecno navedeno, da je bila trasa je optimizirana z ukinitvijo priključka Lešnica in navezovalne ceste Smolenja vas -Lešnica. S tem se je zmanjšal obseg poseganja na kmetijska zemljišča in kulturno dediščino. Pri optimizaciji se je z okoljskega vidika upoštevalo predvsem izogibanje območjem kulturne dediščine, območjem naravnih vrednot in poseganju v gozdove s posebnim namenom (III.3. UČINKOVITOST POSTOPKA CPVO (2. zvezek)).

Navedba, da se je rešitev, ki je bila izbrana kot najugodnejša na podlagi Študije variant, Acer 2008, spreminjala kar na sestankih, kar naj bi dokazoval zapisnik sestanka z dne 13. 5. 2010, ni točna. Kar se tiče sestanka z dne 13. 5. 2010 pa upravni organ navaja, da je bilo na tem sestanku dogovorjeno, da se vsem občinam (njihovim strokovnim službam) posreduje prikaz optimizirane trase iz idejnega projekta (strokovne podlage za pripravo osnutka DPN). Ker je šlo za delovno, nedokončano gradivo, le-to ni bilo namenjeno širši javni obravnavi in tudi še ni bilo primerno za javne in medijske razprave. Gradivo je bilo namenjeno izključno interni seznanitvi občin oz. njihovim strokovnim službam. Rešitve optimizirane trase iz idejnega projekta je bila osnova za izdelavo osnutka DPN, s katerim je bila javnost seznanjena na zgoraj opisan način.

Glede navedbe, da na javni razgrnitvi osnutka DPN od 3. marca 2011 do 4. aprila 2011 ni bila razgrnjena študija variant, kar naj bi bilo razvidno iz javnega naznanila št. 35008-1/2009 z dne 21. 2. 2011 in iz stališč do pripomb in predlogov z dne 7. 3. 2012, upravni organ navaja, da je v citiranem javnem naznanilu navedeno, da se razgrinja osnutek DPN, povzetek za javnost, okoljsko poročilo za DPN, okoljsko poročilo za 3. razvojno os – južni del, dodatek za varovana območja in ostale strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve osnutka državnega prostorskega načrta. Med strokovnimi podlagami je bila razgrnjena tudi Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje in mejo z Republiko Hrvaško (št. projekta ŠV-S/3-07, Acer Novo mesto d. o. o., junij 2008 – v nadaljevanju študija variant). Seznam strokovnih podlag je bil sestavni del osnutka DPN in sicer pod točko C3 Seznam strokovnih podlag, kjer je pod točko b) navedena študija variant. Glede navedbe, da naj bi bilo iz Pripombe KS Ločna na stališča do pripomb in predlogov z dne 7. 3. 2012 razvidno, da naj ne bi bila razgrnjena študija variant, upravni organ po pregledu pripomb ugotavlja, da to iz dopisa ne izhaja. Pripombe pod točko II.1 se nanašajo na vsebino študije variant, prav tako se pripombe pod točko II.2. nanašajo na vsebino študije variant (upoštevanje 5. kriterija Prostorskega reda Slovenije). Iz pripomb je tako razvidno, da je bila študija variant javnosti dostopna, in da je bilo omogočeno podajanje pripomb na navedeno študijo.

Ob tem upravni organ pojasnjuje, da je bila ne glede na to, da tedaj veljavni Zakon o prostorskem načrtovanju tega ni predpisoval, opravljena posebna seznanitev le s predlogom najustreznejše variante, kot rezultatom »Študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje in mejo z Republiko Hrvaško (št. projekta ŠV-S/3-07, Acer Novo mesto d. o. o., junij 2008), ki je bila kasneje osnova za izdelavo osnutka DPN. Seznanitev je bila izvedena 27. marca 2008 v Novem mestu in sicer za vse občine (njihove strokovne službe) na območju DPN. Na predstavljeno študijo variant so občine podale pripombe, na katere so bili pripravljeni pisni odgovori, ki so bili posredovani občinam.

Glede navedbe, da so krajani KS Ločna – Mačkovec v dopisu: Pripombe Krajevne skupnosti Ločna – Mačkovec na stališča do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve z dne 7. 3. 2012 opozorili na posplošene in neargumentirane odgovore pripravljavca stališč do pripomb

z dne 22. 9. 2011, upravni organ ugotavlja, da je MOP ta dopis preučil in z dopisom št. 35008-1/2009/IAO-305 z dne 21. 6. 2012 ponovno podal določena pojasnila glede postopkovnih določb.

Glede navedb, da se je DPN z umeščanjem trase hitre ceste 3. razvojna os jug skozi urbano območje stranskih udeležencev začel pripravljati brez novega sklepa Vlade RS o začetku priprave DPN, in da pri pripravi DPN ni bila upoštevana Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS), upravni organ navaja, da se te pripombe neutemeljene, niti se ne nanašajo na postopek izdaje gradbenega dovoljenja, niti ne na način vključevanja javnosti v postopek sprejemanja državnega prostorskega akta in za ta postopek niso relevantne.

Glede postopka pred Evropsko komisijo (EK) in dokumenta EK št. ENV.E.1/MLD/sv/82016)7709295 z dne 20. 12. 2016 o začetku postopka kršitev, upravni organ ugotavlja, da je kot priloga k zapisniku št. 35105-37/2020/154 z dne 12. 5. 2021 priložen dopis EK z dne 23. 7. 2018, iz katerega izhaja, da je EK postopek kršitve zaradi pritožbe z dne 16. septembra 2013 v zvezi z Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline dne 19. julija 2018 zaprla, ker je bil glavni cilj dosežen. Navaja še, da je z novim Gradbenim zakonom omogočen dostop do sodnega varstva, kajti Gradbeni zakon je razširil krog strank oz. stranskih udeležencev, ki lahko sodelujejo v postopku gradbenega dovoljenja in le-ta vključuje tudi civilne iniciative. Skladno z navedenim je upravni organ v ta postopek kot stransko udeleženko vključil tudi Civilno iniciativo 3. razvojna os-jug. Glede na navedeno, upravni organ ni sledil predlogu, da upravni organ vpogleda v opomin EK, da poizve pri EK o ugotovljenih kršitvah v zvezi z DPN in razlogih za zaprtje primera.

Glede navedb, da se z nameravano gradnjo skuša v prostor na novo umestiti nameravan objekt, upravni organ navaja, da se s predmetnim gradbenim dovoljenjem objekt ne umešča v prostor. Objekt je že umeščen v prostor z državnim prostorskim načrtom za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, v postopku izdaje gradbenega dovoljenja se je preverjalo in ugotovilo, da je nameravana gradnja skladna z določili DPN.

#### Vloga za izdajo GD

Glede navedbe, da v vlogi niso navedena zemljišča, upravni organ navaja, da so vsa zemljišča, na katerih bo izvedena gradnja, navedena v vlogi in v priloženi tabeli. Za vsa zemljišča, ki so predmet tega dovoljenja, ima investitor izkazano pravico graditi. V vlogi so navedena tudi vsa mnenja, ki jih je pridobil investitor, prav tako so v vlogi navedeni podatki za izračun upravne takse. Glede navedb obstoječih dovoljenj za obstoječo cesto in uporabno dovoljenje, upravni organ navaja, da so v vlogi navedeni vsi podatki o izdanih gradbenih dovoljenjih. Glede navedbe, da v vlogi niso navedene parcele za izvedbo GJI, upravni organ navaja, da so navedene skupaj z ostalimi zemljišči v priloženi tabeli. Glede navedbe, da so v vlogi – seznam C – predstavitev infrastrukturnih objektov navedena tudi zemljišča izven ureditvenega območja DPN, upravni organ navaja, da se pri gradnji komunalne infrastrukture – GJI, predvsem na mestu priključevanja na obstoječo komunalno infrastrukturo, posega tudi izven območja DPN. Predvideni posegi so skladni z OPN MONM, podrobnejša opredelitev skladnosti je podana v točki (5) 1 te obrazložitve.

Glede vprašanja, zakaj izvedba plinovodov ni predmet vloge, upravni organ navaja, da z zahtevkom razpolaga investitor in da je stvar investitorja, da določi obseg zahtevka. Prestavitev magistralnega plinovoda v priključku Mačkovec predstavlja ločeno funkcionalno celoto. V skladu z 44. členom GZ, lahko investitor vloži zahtevo za izdajo gradbenega dovoljenja za del objekta in gradbeno dovoljenje se lahko izda za posamezni del objekta, ki pomeni funkcionalno celoto.

Glede navedbe, da ni pridobljenega mnenja ZVKD RS, da ni mnenja NIJZ v zvezi z vplivi na življenje in zdravje ljudi, in da ni soglasja MONM za potrebe gradnje državne ceste na občinski

cesti, glavni cesti GC – 299262 Šmarješka cesta, saj bo po njej potekal transport izkopanega in potrebnega gradbenega materiala pri gradnji mostu in viadukta, upravni organ pojasnjuje, da je bilo v ponovnem postopku pridobljeno mnenje št. 35105-0382/2017/48 z dne 10. 1. 2023, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije Služba za kulturno dediščino OE Novo mesto. Glede mnenja NIJZ upravni organ pojasnjuje, da NIJZ ni mnenjedajalec v integralnem postopku. Po določilu drugega odstavka 107. člena GZ je do uskladitve Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE in 158/20 – v nadaljevanju ZVO-1) s tem zakonom obvezni mnenjedajalec v integralnem postopku za mnenja glede emisij v tla, vode, zrak, hrupa, svetlobnega onesnaževanja ter elektromagnetnega sevanja in ravnanja z odpadki Agencija Republike Slovenije za okolje. Skladno z navedenim so bili v postopku pridobljena mnenja št. 35403-17/2020-4 z dne 8. 9. 2020, št. 35403-17/2020-7 z dne 13. 11. 2020 in št. 35403-17/2020-8 z dne 3. 12. 2020, št. 35403-16/2022-3 z dne 5. 1. 2023 in št. 35403-16/2022-7 z dne 1. 3. 2023 ter pojasnilo v zvezi z mnenjem (št. 35403-16/2022-7 z dne 1. 3. 2023) št. 35403-16/2022-9 z dne 30. 3. 2023 Agencije RS za okolje, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana. Glede navedbe, da ni soglasja MONM za potrebe gradnje državne ceste na občinski cesti, glavni cesti GC – 299262 Šmarješka cesta, saj bo po njej potekal transport izkopanega in potrebnega gradbenega materiala pri gradnji mostu in viadukta, in da ni bilo pridobljeno mnenje na dopolnjenem PGD, upravni organ pojasnjuje, da je bilo v integralnem postopku pridobljeno mnenje Mestne občine Novo mesto Občinske uprave Urada za prostor in razvoj št. 3512-324/2020-3 (668) z dne 6. 8. 2020 in mnenje št. 3512-0885/2022-3 (666) z dne 4. 1. 2023.

Glede navedbe, da bi bilo po Odloku o občinskih cestah v Mestni občini Novo mesto (DUL, št. 4/2017) potrebno soglasje MONM za potrebe gradnje državne ceste na občinski cesti, glavna cesta GC – 299262 Šmarješka cesta, saj bo po njej potekal transport izkopanega in potrebnega gradbenega materiala pri gradnji mostu in viadukta, upravni organ ugotavlja, da stranski udeleženci ne navajajo po katerem členu bi bilo to obvezno. Po četrtem odstavku 12. člena Odloka o občinskih cestah v Mestni občini Novo mesto je treba pridobiti soglasje za preusmeritev prometa na občinske ceste zaradi zapore državne ceste, po 17. členu pa je soglasje pristojnega organa potrebno za dela na občinski cesti. V konkretnem primeru ne gre za situacijo po navedenih členih. Upravni organ nadalje navaja, da je kot ukrep za varstvo pred hrupom na podlagi predložene dokumentacije v zadnji alineji točke IV.1.1. izreka tega dovoljenja predpisal, da uporaba cest lokalnega cestnega omrežja, razen lokalne ceste LC 295211 Ragovo – Krka in dela GC – 299262 Šmarješke ceste na odseku od Andrijaničeve ceste ter Levičnikove ceste do gradbišča hitre ceste, na širšem območju gradnje hitre ceste ni dovoljena. V primeru uporabe lokalnih cest je le-ta mogoča ob soglašanju pristojnega organa lokalne skupnosti.

Upravni organ še navaja, da Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15, 10/18 in 123/21 – ZPrCP-F – v nadaljevanju ZCes-1) v 3. členu določa, da so javne ceste prometne površine, ki so splošnega pomena za promet in jih lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo ceste in pravili cestnega prometa. V primeru, da pride do prekomerne obremenitve javne ceste s tovornimi vozili mora povzročitelj, skladno z 38. členom ZCes-1, nositi sorazmeren del stroškov investicijskega vzdrževanja javne ceste, katerega vzrok je povečana obremenitev s tovornimi vozili in pri povprečnem obsegu in strukturi cestnega prometa ne bi bilo potrebno. Prekomerna prometna obremenitev se lahko začne izvajati po sklenitvi pogodbe med upravljavcem javne ceste in investitorjem objekta, s katero so opredeljene vse medsebojne obveznosti v zvezi z rekonstrukcijo javne ceste po prenehanju obremenitve, kakor tudi obveznosti v zvezi s povečanim rednim vzdrževanjem ceste v času trajanja povečane obremenitve. Prekomerna obremenitev občinskih cest je pričakovana na odseku med naseljem Krka in Ragovo. Sporazum med investitorjem in občino mora biti sklenjen pred pričetkom uporabe lokalnih cest, ni pa pogoj za izdajo gradbenega dovoljenja. Kolikor tehnologija gradnje zahteva postavitev zapor na občinskih cestah mora izbrani izvajalec del, pred njihovo postavitvijo, pridobiti

dovoljenje upravljavca ceste, skladno s 101. členom ZCes-1. Upravni organ je v ponovljenem postopku zaradi skladnosti posega s prostorskim aktom občine pridobil novo mnenje Mestne občine Novo mesto, št. 3512-0885/2022-3 (666) z dne 4. 1. 2023, v katerem se občina opredeljuje tudi do skladnosti s predpisi iz pristojnosti varovanja občinskih cest in sicer ugotavlja, da z dokumentacijo načrtovani posegi niso v nasprotju s pogoji predpisov občine glede varovalnih pasov občinskih javnih cest in glede minimalne komunalne oskrbe in da je nameravana gradnja skladna z njimi.

Navedba, da so mnenja brez pravnih podlag in da niso obrazložena in da se njihove vsebine ne da preskusiti, je pavšalna in neutemeljena. Upravni organ je v postopku pridobil vsa relevantna mnenja.

V ponovnem postopku so stranski udeleženci ponovno podali pripombo, da je mnenje ARSO pomanjkljivo, ker se niti v enem delu obrazložitve ne sklicuje na pravne podlage (obrazložen je zgolj prepis pogojev) oz. ni navedeno, katere od pravnih podlag so razlog za pozitivno mnenje in zakaj meni, da so tudi omilitveni ukrepi, ki so navedeni v PVO, glede na pogoje in strokovne in pravne podlage, ki se nanašajo na zrak, hrup in vibracije in s tem vplive na prebivalstvo, ustrezni. Upravni organ ugotavlja, da se je mnenjedajalec jasno opredelil o sprejemljivosti nameravane gradnje glede segmentov okolja, ki so v njegovi pristojnosti. Upravni organ glede na navedeno nima razlogov, da bi dvomil v strokovnost mnenja, zato je mnenju v celoti sledil.

#### PGD in DGD

Glede navedbe, da je projektna dokumentacija (PGD in DGD) nepregledna tudi z vidika pregleda mnenj k dokumentaciji in v nasprotju Pravilnikom o projektni dokumentaciji, ker se je večkrat spreminjala in izdelovala od leta 2018 skozi postopek pri ARSO in nadalje pri MOP, ter da bi se morale vse spremembe označiti, da bi bilo jasno, ker v postopkih sodelujejo že od leta 2019, katere pripombe so bile upoštevane in katere ne, upravni organ navaja, da se je postopek na Ministrstvu za okolje in prostor pričel šele s podajo zahtevka za izdajo predmetnega gradbenega dovoljenja. Upravni organ navaja, da tako Pravilnik o projektni dokumentaciji kot Pravilnik o dokumentaciji in obrazcih ne določata, da je treba v projektni dokumentaciji navesti in označiti katere pripombe stranskih udeležencev so bile upoštevane in kako so bile ter katere niso bile upoštevane. Nadalje upravni organ pojasnjuje, da pripombe stranskih udeležencev, podanih v drugem upravnem postopku niso predmet tega postopka in se do njih upravni organ, ki vodi predmetni postopek, ne opredeljuje.

Glede navedb, da v PGD in PVO ni upoštevana značilnost območja skozi katerega gre hitra cesta, in da niso prikazane enote urejanja prostora (EUP), ki bodo z gradnjo tangirane, upravni organ navaja, da je PGD izdelan skladno z določili Pravilnika o projektni dokumentaciji. Skladno z 10. točko navedenega pravilnika Vodilna mapa vsebuje lokacijske podatke in sicer:

- popis zemljiških parcel na katerih je predvidena gradnja,
- navedbo veljavnega prostorskega akta, ki določa rešitve oziroma pogoje za gradnjo,
- opis obstoječega in predvidenega stanja,
- popis varovanih območij in varovalnih pasov z navedbo soglasodajalcev,
- popis predvidenih priključkov na infrastrukturo z navedbo predvidenih dimenzij oziroma predvideno kapaciteto z navedbo upravljavcev gospodarske javne infrastrukture,
- grafični prikaz lege objekta na zemljišču, tako da je razvidna njegova tlorisna velikost in odmiki od sosednjih zemljišč, sosednjih objektov ter varovanih območij in varovalnih pasov,
- grafični prikaz značilnih prereзов (profilov).

Upravni organ navaja, da pravilnik ne določa prikaza enot urejanja prostora.

Prikaz enot urejanja prostora ne zahteva niti Uredba o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09 in 40/17; v nadaljevanju

Uredba o vsebini PVO), ki določa podrobnejšo vsebino poročila o vplivih na okolje in način njegove priprave. Je pa v PVO in Aneksu k PVO prikazana namenska raba prostora. Hkrati je v PVO in Aneksu k PVO prikazana značilnost območja, skozi katerega je načrtovana hitra cesta, v skladu z 7. členom Uredbe o vsebini PVO, ki se nanaša na obstoječe stanje okolja, ki obsega opis osnovnih značilnosti lokacije posega, območja s posebnim pravnim režimom, podatke o poseljenosti, gospodarskih dejavnosti in opis pogojev bivanja na območju ter opis obstoječe kakovosti okolja.

Glede navedbe, da je dokumentacija nepopolna, brez prikazov predvidene gradnje na grafičnem delu Uredbe o DPN, osnovne podlage z mejo ureditvenega območja, zato ni mogoče ugotoviti skladnosti projektiranega posega z Uredbo o DPN in omenjenih manjših odstopanj od DPN, kot določa Pravilnik o projektni dokumentaciji, upravni organ navaja, da Pravilnik o projektni dokumentaciji določa, da je sestavi del vodilna mapa, ki vsebuje podatke o projektu in udeležencih pri graditvi, lokacijske podatke ter druge dokumente iz katerih izhajajo podatki, pomembni za ugotavljanje skladnosti rešitev v projektu s prostorskimi akti, izpolnjevanju bistvenih zahtev nameravane gradnje in drugi podatki, ki so pomembni za odločanje v upravnem postopku. Načrti vsebujejo sistematično urejene sestave grafičnih prikazov in opisov, s katerimi se določijo lokacijske, funkcionalne, oblikovne in tehnične značilnosti nameravane gradnje in s pomočjo katerih je mogoče skupaj z drugimi predpisanimi sestavinami dokazati, da bo nameravana gradnja skladna s prostorskimi akti, izpolnjevala bistvene zahteve, ter da bodo za objekt, za katerega je to določeno s posebnimi predpisi, zagotovljen neoviran dostop, vstop in uporaba brez grajenih ovir. Upravni organ je ugotovil, da iz predložene dokumentacije izhaja, da je predvidena gradnja skladna s prostorskimi akti.

Glede vprašanja, ali obstaja pravna podlaga za predložitev Projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja, št. projekta 535, januar 2018 in dopolnitve, upravni organ navaja, da Pravilnik o dokumentaciji in obrazcih v 31. členu določal, da se zahtevi za izdajo mnenja in zahtevi za izdajo gradbenega dovoljenja do 1. januarja 2021 lahko priloži projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD), izdelan v skladu s Pravilnikom o projektni dokumentaciji. Ta rok je bil s sprejetjem Pravilnika o spremembah Pravilnika o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov (Uradni list RS, št. 197/2020) podaljšán do 1. januarja 2022.

Glede navedbe, da je v PGD navedeno, da gre za novogradnjo, projekt pa predvideva rekonstrukcijo priključka na AC NM vzhod, rekonstrukcija kot taka pa ni izkazana, ker se gabariti obstoječega priključka povečujejo in ne zmanjšujejo, upravni organ navaja, da je v skladu z DPN predvidena novogradnja izven nivojskega priključka 2-1 Novo mesto vzhod, ki je določen v 10. členu Uredbe. Predvidena je odstranitev obstoječega in gradnja novega priključka. Nadalje upravni organ navaja, da je predmetni priključek sestavni del HC avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline in je v skladu z 8. členom ZCes-1 sestavni del hitre ceste.

Glede navedbe, da je rekonstrukcija obstoječega krožnega križišča Mačkovec v turbo križišče z rekonstrukcijo Zagrebške ceste v predvidenem obsegu nesprejemljiva s prometno tehničnega vidika, ker ni v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah, ker je postavitve signalizacija pregosta, ter da ni upoštevan prometni volumen, saj bo križišče že v 1. fazi z nivojem uslug F, kar ne olajša rešitev prometa ob rekonstrukciji priključka NM vzhod, in da bodo zaradi dolžine posameznih vozniških pasov in zapletenosti povzročeni zastoji v prometnih konicah in tako podaljšali potovalne čase, upravni organ ugotavlja, da sta tako priključek Novo mesto vzhod, kot krožišče Mačkovec skladna z DPN. Upravni organ navaja, da je rekonstrukcija obstoječega dvopasovnega krožnega križišča del ureditve priključka Mačkovec. Krožno križišče je načrtovano z namenom izboljšanja prometne varnosti, ker obstoječe križišče nima ustreznih tehničnih elementov. Nadalje upravni organ navaja, da je bila prometna signalizacija določena na

podlagi Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/19 in 150/21). Iz dokumentacije izhaja, da se bo prepustnost v križišču Mačkovec po končani gradnji bistveno izboljšala.

Glede navedb, da PGD ne vsebuje projektov organizacije gradbišča po posameznih fazah in korakih, na podlagi katerih bi se dalo ugotoviti posledice vpliva na promet in na obstoječo poselitveno strukturo, upravni organ navaja, da je sestavni del PGD tudi Elaborat gradbišča in ukrepov v času gradnje št. elaborata 9/16. V predmetnem elaboratu so navedeni in prikazani predvideni ukrepi v času gradnje, območje gradbišča, gradbiščne in transportne poti, način skladiščenja materiala ter tehnologija gradnje, potrebna gradbena mehanizacija in opredelitev časovnega okvira gradnje. Podani pa so tudi ukrepi za omilitev vplivov v času gradnje. Upravni organ ugotavlja, da iz elaborata izhaja, da je predvidenih 5. faz gradnje, ki so tudi grafično prikazane in sicer:

- od AC A2 v km 5+400 do HC km 0+860 (prikluček Mačkovec 0531)
- HC od km 0+860 (prikluček Mačkovec 0531) do km 1+460 (most čez Krko)
- HC od km 1+460 (most čez Krko) do km 1+780 (most čez Krko) z dev.
- AC od km 1+780 (most čez Krko) do km 3+900 (prikluček Cikava 0532) z dev.
- HC od km 3+900 (prikluček Cikava 0532) do km 5+052 (prikluček Osredek) z dev.

Glede navedb, ki se nanašajo na ravnanje z gradbenimi odpadki in sicer da se ne ve, kje, kaj in kako se bo izvajala predelava gradbenih odpadkov, da iz tehničnega poročila sledi, da se bo celotna količina gradbenih odpadkov, od katerih je večina zemeljskega izkopa, ca. 140.000 m<sup>3</sup>, predelal in ponovno vgradil, da bo večji del izkopane zemljine neprimeren za izgradnjo nasipov, ter da bo prišlo do povečanja količin gradbenih odpadkov oz. izkopane zemljine in ocene, da bo na lokaciji Težka voda moč vgraditi ali odložiti le okoli 30.000 m<sup>3</sup> in kam se bo odložila razlika do 140.000 m<sup>3</sup>, upravni organ navaja, da iz PGD, Elaborata 9/10 Načrta trajnega odlaganja viškov materiala in Načrta ravnanja z viški zemeljskega materiala izhaja, da se bo ves zemeljski izkop, ki bo nastal med gradnjo, skladno z veljavno zakonodajo, ponovno uporabil na istem gradbišču in sicer za izdelavo nasipov, zasipov in izravnavo terena, zato viški zemeljskih izkopov ne bodo nastali. Pri tem je za vgradnjo zemeljskih izkopov predvidena tudi lokacija na območju Dolnje Težke Vode, ki bo del cestnega telesa v nadaljnjih fazah izgradnje HC. Podrobna masna bilanca količin izkopanega materiala na območju gradbišča ter količin nasipov in zasipov na območju gradbišča je prikazana v poglavju 6 zgoraj omenjenega elaborata. Glede na masno bilanco je razvidno, da stranski udeleženci navajajo napačne količine zemeljskih izkopov, saj bo na območju gradbišča predvidoma izkopanih 1.962.856 m<sup>3</sup> zemljin in kamnin vključno z 140.700 m<sup>3</sup> plodne zemljine. Upravni organ nadalje pojasnjuje, da predelave gradbenih odpadkov ne bo. Drobilca, ki bosta locirana na gradbišču prve faze, se bosta uporabljala za drobljenje mineralnega materiala v manjše frakcije in nista predvidena za predelavo gradbenih odpadkov.

Stranski udeleženci navajajo, da je idejni projekt (v nadaljevanju IDP), ki je bil osnova za izdelavo DPN, doživel večje spremembe tako pri rešitvi samega priključevanja na AC kot pri premostitvenem objektu, kjer je namesto visokega nasipa predviden most z viaduktoma na levi in desni strani reke Krke, ter da gre za bistveno odstopanje od DPN, in da je potrebna dopolnilna recenzija IDP. Upravni organ v zvezi s tem ugotavlja, da v postopku izdaje gradbenega dovoljenja IDP ni podlaga za izdajo gradbenega dovoljenja, niti ni sestavni del spisne dokumentacije. Upravni organ ugotavlja, da je predvidena gradnja novega priključka Novo mesto vzhod v skladu z DPN. Kot je bilo že navedeno v točki (5).1, je namesto visokega nasipa s podpornima zidovima na odseku od km 1+250 do km 1+460 predviden viadukt 6-02, ker so se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju prometnih, geoloških, geomehanskih, hidroloških in drugih razmer pridobile tehnične rešitve, ki so primernejše s prometno tehničnega, oblikovalskega in okoljevarstvenega vidika in omogočajo racionalnejšo rabo prostora. Predvidena rešitev ne spreminja načrtovanega videza območja in ne poslabšuje bivalnih in delovnih razmer na

obravnavanem območju in ni v nasprotju z javnimi koristmi, saj so bila pridobljena vsa relevantna mnenja pristojnih mnenjedajalcev. Zaradi slabe nosilnosti terena, ugotovljenih na podlagi geološko – mehanskih raziskav, se je predvidena rešitev premostitve območja z viaduktom namesto z visokim nasipom izkazala za primernejšo in varnejšo rešitev glede na pričakovane negativne vplive predvidene gradnje na bližnji industrijski objekt. Predvidena rešitev se je izkazala za primernejšo tudi iz prostorskega vidika, ohranjanja odprte krajine in racionalnejše izrabe prostora. Rešitev z viaduktom je primernejša tudi iz okoljskega vidika, saj so pričakovane obremenitve z vidika hrupa, vibracij in onesnaženje zraka v času gradnje bistveno manjše kot pri izvedbi nasipa. Sprememba pa je predvidena le na levem bregu reke Krke.

#### Postopek presoje vplivov na okolje

Glede navedbe, da je bilo v javni objavi navedena samo možna izdaja gradbenega dovoljenja, upravni organ navaja, da je javna objava sestavljena v skladu z določilom tretjega odstavka 55. člena GZ. Ta predpisuje, da je treba objaviti možne odločitve ali osnutek odločitve, če ta obstaja. V konkretnem primeru se je objavila možna odločitev upravnega organa.

Glede navedb, da je upravni organ dolžan strokovno preučiti vsebino PVO v smislu, ali ustreza evropskim okoljskim direktivam in se je dolžan opredeliti, kako je s PVO zadoščeno okoljskemu pravu EU, upravni organ ugotavlja, da so te navedbe neutemeljene niti iz njih ne izhaja v čem naj bi PVO ne zadoščal okoljskemu pravu EU. Okoljsko pravo EU se uresničuje skozi nacionalne predpise, le kadar bi bil nacionalni predpis v izrecnem nasprotju z okoljskim pravom EU, bi lahko obstajal razlog, da pristojni organ ne uporabi nacionalnega predpisa in se opre na določbo direktive, kolikor je oblikovana tako jasno, da jo je mogoče neposredno uporabiti. Glede ugotovitve, ali je s PVO zadoščeno okoljskemu pravu, upravni organ nadalje navaja, da GZ določa, da pristojni upravni organ za gradbene zadeve izda gradbeno dovoljenje v integralnem postopku po določilu prvega odstavka 57. člena, če so izpolnjeni pogoji za izdajo gradbenega dovoljenja iz 43. člena tega zakona in če nameravana gradnja nima pomembnih škodljivih vplivov na okolje. Pri tem se v okviru postopka presoje vplivov na okolje (ki je del integralnega postopka) ter ugotovitve, ali načrtovana hitra cesta ima ali nima pomembnih škodljivih vplivov na okolje, presoja skladnost posega z okoljskimi predpisi RS, s katerimi so implementirane okoljske direktive v naš pravni sistem.

Glede navedbe, ki je bila podana v ponovnem postopku, da dokumentacija, ki je navedena v dopisu št. 35105-37/2020/253 z dne 6. 3. 2023, ni bila javno objavljena, kot to določa Aarhuška konvencija, upravni organ navaja, da Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 61/17, 72/17 – popr., 65/20, 15/21 – ZDUOP in 199/21 – GZ-1, v nadaljevanju GZ) ponovne izvedbe celotnega postopka presoje vplivov na okolje v primeru dopolnitve postopka zaradi sodbe sodišča ne predvideva, prav tako to ne izhaja iz sodbe sodišča. Upravni organ meni, da je bil postopek izveden skladno z Aarhuško konvencijo, javnost je bila z nameravanim posegom in značilnosti posega seznanjena in je imela možnost, da v postopku sodeluje. Konkretno katero določilo Aarhurške konvencije naj bi bilo kršeno, stranski udeleženci ne navajajo. So bili pa vsi stranski udeleženci, ki so uveljavljali svoj pravni interes za sodelovanje v postopku seznanjeni z dopolnjeno dokumentacijo in so imeli tudi možnost, da podajo ugovore na dopolnitve dokumentacije.

#### Poročilo o vplivih na okolje

Glede vprašanj, kakšna je pravna narava poročila o vplivih na okolje, kdo je lahko izdelovalec poročila o vplivih na okolje in komu odgovarja, upravni organ navaja, da je poročilo o vplivih na okolje podlaga za izvedbo presoje o vplivih na okolje in za izdajo gradbenega dovoljenja v integralnem postopku in kot tako sestavni del zahteve za izdajo gradbenega dovoljenja v

integralnem postopku. Navedeno izhaja iz določila drugega odstavka 51. člena GZ, ki določa, da mora biti zahteva za izdajo gradbenega dovoljenja poleg dokumentacije iz 35. člena GZ, razen predpisanih mnenj mnenjedajalcev, priloženo tudi poročilo o vplivih na okolje, izdelano v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja in ohranjanje narave. Nadalje je skladno z določilom 54. člena ZVO-1 poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje podlaga za presojo vplivov na okolje. Z Uredbo o vsebini PVO je predpisano, da poročilo pripravijo usposobljeni strokovnjaki (tretji odstavek 4. člena). Šteje se, da so strokovnjaki usposobljeni, če imajo najmanj izobrazbo, pridobljeno po študijskih programih prve stopnje v skladu z zakonom, ki ureja visoko šolstvo, oziroma izobrazbo, ki ustreza ravni izobrazbe, pridobljene po študijskih programih prve stopnje, in delovne izkušnje s področja presoje dejavnikov iz 2. člena te uredbe. Vodja izdelave poročila mora izkazati usposobljenost z referencami s področja presoje vplivov na okolje. Upravni organ ugotavlja, da so podatki o vodji izdelave PVO in osebah, ki so sodelovali pri izdelavi PVO ali njegovih delov po dejavnostih in njihovi strokovni usposobljenosti ustrezno podani v poglavju 1.2 PVO. Podpisi so razvidni za uvodno stranjo PVO, med drugimi tudi vodje izdelave poročila, ki v skladu s 4. odstavkom 4. člena Uredbe o vsebini PVO potrdi strokovnost poročila, resničnost v poročilu navedenih podatkov, skladnost vsebin poročila z Uredbo o vsebini PVO ter da so bili pri pripravi poročila glede na pravne in tehnične omejitve upoštevani in uporabljeni najnovejša znanstvena dognanja ter ustrezne metode in informacije o drugih relevantnih okoljskih presojah. Glede usposobljenosti vodje izdelave poročila pa upravni organ navaja, da je reference preveril iz javno dostopnih podatkov o izdelanih poročilih o vplivih na okolje (evidence MOP oz. ARSO).

Glede zahteve, da upravni organ posreduje informacije in dokazila o strokovnosti tistih uslužbencev na MOP, ki opravljajo strokovno presojo, upravni organ navaja, da imajo vse osebe potrebna pooblastila in da zahteva za posredovanje informacij v okviru tega postopka ni utemeljena.

Glede navedb, da so izdelovalci PVO delovali zgolj v korist naročnika – investitorja in da vplivi ne prikazujejo dejanskega stanja prostora, upravni organ ugotavlja, da so te navedbe splošne in neutemeljene.

Trditev, da je bilo poročilo o vplivih na okolje večkrat dopolnjeno oz. spremenjeno, dopolnitve oz. spremembe pa niso jasno označene in da to dokazuje nestrokovnost poročila o vplivih na okolje, ni utemeljena. K zahtevi za izdajo gradbenega dovoljenja je bilo priloženo poročilo o vplivih na okolje. Predloženo poročilo o vplivih na okolje je bilo v integralnem postopku na zahtevo upravnega organa še dopolnjeno, in sicer dne 8. 7. 2020, 12. 10. 2020 in 11. 11. 2020, kar je tudi izrecno navedeno v poročilu o vplivih na okolje (poglavje 11.2). Poročila o vplivih na okolje so bila vsakič dopolnjena kot čistopis, spremembe oz. način dopolnitve pa tudi pojasnjene v posebnih dokumentih, ki so priloženi k poročilu o vplivih na okolje (priloga 3.E in 3. F) z izjemo zadnje dopolnitve, ko pa je obrazložitev spremembe od dopolnitve poročila o vplivih na okolje podana v dopisu investitorja št. 7.0.1/2020-O-152-KVG-42 z dne 9. 11. 2020. Iz navedenega nedvoumno izhaja, da so dopolnitve jasno označene in da te dopolnitve ne zmanjšujejo strokovnost in preglednost samega poročila.

V ponovnem postopku stranski udeleženci ponovno očitajo, da se v Poročilu o PVO kategorično prirejajo podatki brez obrazložitve, zakaj je prišlo do sprememb le-teh, pri čemer se stranski udeleženci sklicujejo na določene slike iz različno datiranih poročil o vplivih na okolje. Upravni organ pojasnjuje, da je bila vsaka dopolnitev v Aneksu k PVO posledica zahtev upravnega organa (razvidno iz dopisov oz. pozivov za dopolnitev in razjasnitev upravnega organa z dne 17. 8. 2022, 21. 10. 2022 in 6. 1. 2023), dopolnitve pa so tudi vsebovale obrazložitev katere dokumentacije je bila dopolnjena in v kakšnem obsegu (npr. razvidno iz poglavja 1. Aneksa k PVO, priloga k dopisu št. 8.2.4./2023-PPP-TR-1,2ROJ-32 z dne 3. 2. 2023). Upravni organ nadalje ugotavlja, da je v legendah slik v Aneksu k PVO iz novembra 2022 in tudi januarja 2023 (slike 19, 23, 25, 31, in 32)

v primerjavi z Aneksom k PVO iz septembra 2022 (slika 17, 21, 22, 23, 29 in 30) res dodana navedba »scenarij«, vendar z namenom dodatne razlage slike, da so pri prikazu transportnih poti upoštevane delne zapore – scenarij 11. Upravni organ zato zavrača očitke stranskih udeležencev, da v Aneksu k PVO ne gre za gotov potek transportnih poti ampak le za verjeten potek transportnih poti, kar omogoča izvajalcem, da poljubno spreminjajo potek transportnih poti. Tudi v Elaboratu gradbišča in ukrepov v času gradnje so v poglavjih od T.3.2 do T.3.6 (in tudi drugi dokumentaciji) podrobno opisani poteki prometa v času gradnje glede na posamezne odseke gradnje. Vsa ta dokumentacija ki prikazuje transportne poti in na podlagi katerih so ocenjeni tudi vplivi, je sestavni del izreka gradbenega dovoljenja, zaradi česar je investitor zavezan, da se transportne poti, kot so določene v dokumentaciji, tudi upoštevajo. Izvajalec tako ne more poljubno oz. samovoljno spreminjati potekov z elaboratom določenih transportnih poti. Hkrati je upravni organ z ukrepom v točki IV./1.1 izreka tega dovoljenja omejil uporabo lokalnih cest za gradbiščni promet.

Glede navedb, da stranski udeleženci niso sodelovali pri izdelavi PVO (npr. pri meritvah, itd), upravni organ navaja, da sodelovanje stranskih udeležencev pri izdelavi poročila o vplivih na okolje ni predvideno. Stranski udeleženci se skladno z določili ZUP udeležujejo postopka izdaje gradbenega dovoljenja in v okviru tega postopka podajajo pripombe v zvezi z predloženo dokumentacijo.

Glede navedbe, da predložena dokumentacija ne upošteva poteka trase hitre ceste skozi območje, ki je gosto poseljeno, upravni organ ugotavlja, da ta ne drži. PVO in Aneks k PVO namreč izrecno upoštevata vse segmente okolja, ki obravnavajo obstoječe stanje in upoštevata tudi to, da trasa hitre ceste poteka skozi poseljeno območje.

Glede navedb, da dokumentacija ne upošteva dejanskih vplivov gradnje, upravni organ navaja, da ne gre za obstoječ poseg, pač pa za novogradnjo, glede katere so v PVO in Aneksu k PVO podane opredelitve do vseh predvidenih vplivov.

V zvezi z navedbo, da je v PVO nepravilno opredeljeno območje, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi, da PVO ne vsebuje prikaz vplivnega območja, glede na bistvene vplive ter, da bi moral upravni organ zahtevati širitev vplivnega območja najmanj na območje, v okviru katerega je priznal stranske udeležbe, upravni organ pojasnjuje, da je le-to določeno skladno s 6. točko drugega odstavka 54. člena ZVO-1 in skladno z določili 15. člena Uredbe o vsebini PVO, ki predpisuje, da je treba določiti območje tako, da se upošteva pričakovana obremenitev okolja kot posledica vplivov posega na okolje, ter da se ga določi v okviru pravil stroke, katere predmet je ocenjevanje vplivov na okolje. Natančnejša metodologija pa v predpisih Republike Slovenije ni določena. Izhodišča in metode za določitev območja, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi (vplivno območje) so za posamezne segmente okolja opisane v poglavju 9.1 in 9.2 PVO. Skupno območje vpliva oz. vplivno območje je določeno v poglavju 9.3. PVO ter grafično prikazano v prilogah 5.1 in 5.2 PVO. Pri določitvi vplivnega območja je bila upoštevana pričakovana obremenitev okolja kot posledica vplivov na okolje, zlasti zaradi emisij snovi v zrak, emisij snovi v vode, nastajanja odpadkov in ravnanja z njimi, uporabe nevarnih snovi in z njo povezanih tveganj, obremenjevanja okolja s hrupom in vibracijami ter svetlobnega onesnaževanja v času pripravljalnih del in gradnje, kot tudi med obratovanjem hitre ceste. Vplivno območje je določeno na osnovi ocenjenih vplivov na okolje in ocene, da obremenitve okolja, ob upoštevanju vseh tehničnih rešitev in dodatnih ukrepov za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov posega na okolje, že znotraj vplivnega območja ne bodo presežale s predpisi določenih mejnih vrednosti. Določitev vplivnega območja je torej oprto na zakonsko določene normative (mejne vrednosti in pravila ravnanja) in ugotovitev, da vpliva izven mej državnega prostorskega načrta ne bo, ob upoštevanju zakonskih normativov. Mejne emisijske vrednosti so

norme, ki zagotavljajo, da ne pride do takšnih vplivov na okolje, ki bi bili tako prekomerni, da bi ogrozili zdravje ljudi. Pravila ravnanja in mejne vrednosti so tako predpisane z namenom omejiti škodljiv vpliv posameznih onesnaževal na okolje in s tem na zdravje in življenje ljudi. Konkretnih navedb oz. dokazil, s katerimi bi stranski udeleženci dokazali, da je vplivno območje posega v PVO nepravilno določeno, stranski udeleženci niso priložili, niti stranski udeleženci niso navedli, kakšno naj bi bilo pravilno vplivno območje predvidenega posega. Glede na navedeno upravni organ samo na podlagi navedb stranskih udeležencev, ki se nanašajo na določitev vplivnega območja, ne more podvomiti v pravilnost določitve vplivnega območja, ki izhaja iz PVO, zato navedbe ne more upoštevati.

Navedba, da nepravilnost prikaza vplivnega območja izhaja iz dejstva, da je upravni organ nekaterim izmed lastnikov nepremičnin oz. hiš, ki bodo od HC oddaljene cca. 100 m priznal status stranskega udeleženca v postopku, ni točna. Upravni organ je status priznal določenim osebam, katerih nepremičnine ležijo v neposredni bližini HC ali na njo mejijo in osebam katerih nepremičnine ležijo v vplivnem območju. Nadalje je status pridobila tudi nevladna organizacija in civilna iniciativa. Te odločitve upravnega organa temeljijo na določilu prvega odstavka 55. člena GZ, ki določa, da lahko stranski udeleženci v integralnem postopku poleg oseb iz drugega odstavka 36. člena tega zakona tudi lastnik nepremičnine in oseba s stalnim prebivališčem na vplivnem območju, prikazanem v poročilu o vplivih na okolje, nadalje druga oseba, če izkaže, da bi nameravana gradnja zaradi predvidenih obremenitev okolja med gradnjo in po njej lahko vplivala na njene pravice in pravne koristi, nevladna organizacija s statusom delovanja v javnem interesu na področju varstva okolja ali ohranjanja narave, ki ima v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja ali ohranjanje narave, poseben status in civilna iniciativa v skladu z drugim in tretjim odstavkom tega člena. Upravni organ je pri ugotavljanju pravnega interesa za sodelovanje v postopku upošteval vse okoliščine, ki jih za stransko udeležbo določa 55. člen GZ in ne zgolj vplivno območje, ki je le ena od možnih podlag za izkazovanje pravnega interesa.

Glede navedbe, da v postopku ni bil dokazan kumulativni vpliv na okolje tako v času gradnje kot v času obratovanja, upravni organ ugotavlja, da te navedbe ne držijo. V poglavju 5.2.13 PVO so prikazane spremembe v skupni obremenitvi okolja v skladu z 12. členom Uredbe o vsebini PVO. Le te so opredeljene kot spremembe, ki bodo posledica kumulativnega delovanja vplivov v PVO obravnavanih posegov ter povezanih posegov (določeni v poglavju 2.1.8.1 PVO) in so podane v presoji vsakega posameznega dejavnika okolja v poglavju 5 PVO in poglavju 10 Aneksa k PVO. Ocene kumulativnih vplivov med pripravljalnimi deli in gradnjo ter med obratovanjem so skupno povzete tudi v tabelaričnem prikazu (tabela 79 PVO).

V ponovnem postopku so stranski udeleženci ponovno podali pripombo, da v Poročilu o PVO niso upoštevani kumulativni vplivi, saj je sočasno z gradnjo hitre ceste na njihovem območju predviden tudi poseg »Trgovski park Mačkovec-2« za katerega se izvaja presoja vplivov na okolje oz. predhodni postopek. Upravni organ ugotavlja, da za navedeni poseg res poteka predhodni postopek, kjer se še le ugotavlja, ali je presoja vplivov na okolje potrebna, in zato to dejstvo za predmetni postopek ni relevantno.

Glede navedb, da PVO ne vsebuje podatkov o glavnih alternativnih rešitvah, ki so bile v zvezi s posegom proučene in razloge za izbor predložene rešitve ter da so s tem kršene določbe 2. odstavka 54. člena ZVO-1, da niso v zadostni meri predstavljene glavne alternative ter razlage, zakaj je bila v zvezi s posegom izbrana predložena rešitev in ne druge možne ali dostopne alternative, predvsem z vidika vplivov takšnih alternativnih rešitev na okolje, da PVO posplošeno razlaga le, da je presoja narejena, ne pa tudi, katerih alternativ z opisom za izbor najustrežnejše z vseh navedenih vidikov v primerjavi z ostalimi, upravni organ ugotavlja, da so v skladu z 2. odstavkom 54. člena ZVO-1 in 6. členom Uredbe o vsebini PVO v poglavju 3 PVO podane in opisane alternativne rešitve/variante z vidika umestitve posega v okolje in z vidika izbranih

gradbenih, tehničnih in tehnoloških rešitev, ki se nanašajo na optimizacije. Tekom načrtovanja v fazi PGD so bile namreč nekatere projektne rešitve optimizirane zaradi prometne varnosti, dodatnih geološko geomehanskih preiskav, priključevanja, elementov cest, racionalnejših rešitev, rešitev primernejših s prometno-tehničnega vidika in natančnejšega geodetskega posnetka. Vse optimizacije so bile tekom načrtovanja preverjene tudi z vidika vplivov na okolje, pri čemer se je izkazalo, da so optimizacije manjšega obsega in kot take ne predstavljajo dodatnih obremenitev oz. vplivov na okolje.

V ponovnem postopku so stranski udeleženci ponovno podali pripombe glede alternativnih rešitev, do katerih se je upravni organ že opredelil zgoraj. Hkrati je upravni organ mnenja, da Direktiva o PVO (člen 2 (1) v povezavi s členom 5 (1) in s točko 2 Priloge IV in členom 5 (3) ni bila kršena, saj so alternativne rešitve bile obravnavane. V predmetnem integralnem postopku v okviru katerega je bila izvedena presoja vplivov na okolje je upravni organ obravnaval poseg in ugotavljal, ali so okoljske posledice predmetnega posega, glede na lokacijo kamor je bil umeščen, sprejemljive ali ne. Poročilo o vplivih na okolje, ki je podlaga za presojo vplivov na okolje, torej obravnava poseg in njegovo lokacijo katera je bila predhodno že izbrana (lokacija določena z DPN). Presojanje več lokacij/variant je predmet predhodnih faz oz. postopkov, katerega rezultat je izbor najustreznejše variante in s tem tudi ene lokacije. Neutemeljena je tako trditev stranskih udeležencev, da zadevna javnost ni imela možnosti učinkovitega podajanja pripomb na dokumentacijo za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja, ker le ta obravnava zgolj eno in edino lokacijo. Nadalje je upravno sodišče ugotovilo, da je bilo stranskim udeležencem omogočeno sodelovanje tudi v predhodnih postopkih (študija variant je bila javno razgrnjena skupaj z osnutkom DPN).

Glede navedb, da v PVO niso upoštevani vplivi na domače in eksotične živali, in navedb, da bi bila zato potrebna posebna zaščita objektov, v katerih se nahajajo (med drugimi tudi v objektu z naslovom Šmarješka cesta 43), upravni organ pojasnjuje, da PVO posebej vplivov na domače in tujerodne živali prosto živečih vrst v ujetništvu (eksotične živali kot jih poimenujejo stranski udeleženci) ne obravnava, ker to ni predvideno z Uredbo o vsebini PVO. Uredba o vsebini PVO določa le ugotovitev in oceno neposrednih in posrednih pomembnih vplivov posega na biotsko raznovrstnost in naravne vrednote, s posebnim poudarkom na vrstah in habitatih, ki se ohranjajo ali varujejo na varovanih območjih v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave oz bolj podrobno, se določitev možnih vplivov posega nanaša predvsem na spremembe, ki vplivajo na naravno ravnotežje in ekosisteme, pogoje bivanja prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst ter njihove habitate. Navedeno pa ne vpliva na obveznost vseh deležnikov, da spoštujejo predpise o varovanju živali, na katere se sklicujejo tudi stranski udeleženci.

Glede navedb, da v PVO ni ocene vpliva na zdravje pešcev in kolesarjev na lokaciji spiralnega krožnega križišča, pod viaduktom 6-02 in na peš ter kolesarskem mostu čez Krko pod glavnim mostom hitre ceste ter, da ni omenjenih vplivov prometnih nesreč (dokaz št. 32 in 33), posledic pluženja, pospeševanja in vplivov, ki bi jih ti dogodki imeli na prebivalce, upravni organ pojasnjuje, da ocena vplivov na zdravje udeležencev cestnega prometa (med njimi tudi kolesarji in pešci), skladno z Uredbo o vsebini PVO, niso predmet poročila o vplivih na okolje. V zvezi z vplivom morebitnih prometnih nesreč upravni organ nadalje ugotavlja, da PVO skladno z Uredbo o vsebini PVO med drugim obravnava tudi tveganja, povezana z varstvom pred okoljskimi in drugimi nesrečami, med njimi tudi prometne nesreče z nevarnimi snovmi (poglavje 2.3.4), zato trditev stranskih udeležencev, da prometne nesreče v PVO niso bile upoštevane, ne drži. Tako je v poglavju 5.2.11 PVO opredeljen opis vpliva naravnih in drugih nesreč na posamezne dejavnike okolje med gradnjo in obratovanjem državne ceste, kot so: prebivalstvo in zdravje ljudi, naravo, zemljišča, tla, vode, zrak, kulturna dediščina in krajino. Upravni organ hkrati pojasnjuje, da se v okviru postopka presoje vplivov na okolje (ki se izvede v integralnem postopku) ter presoje, ali je načrtovana hitra cesta sprejemljiva ali ne, presoja okoljski vidik oziroma sprejemljivost le-te z

okoljskimi predpisi. Glede predvidenih tehničnih rešitev, pa je investitor navedel, da ukrepi upoštevani v projektni dokumentaciji za zmanjševanje tveganj ob nastanku prometnih nesreč temeljijo na: Evropskih standardih SIST EN 1317-1 in SIST EN 1317-2, Tehnični specifikaciji TSC 02.210:2010: Varnostne ograje pogoji in način postavitve, Pravilniku o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 - ZCes-1 in 36/18), Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opreми na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18 in 63/19), Pravilniku o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest (Uradni list RS, št. 50/11, 4/17, 20/17 in 123/20), Navodilu za načrtovanje in izvedbo ukrepov za izboljšanje varnosti prometa in prepustnosti na avtocestah in hitrih cestah v upravljanju DARS, d. d. ter Navodilu o tehničnih karakteristikah, pogojih in načinu postavitve varnostnih ograj na cestah v upravljanju DARS, d. d. V projektni dokumentaciji je ločeno obdelana Presoja prometne varnosti oziroma varnosti cestne infrastrukture v celotnem »življenjskem ciklu ceste«, ki pomeni korak naprej k izboljšanju prometne varnosti, pomeni pa tudi korak naprej k viziji nič oziroma trajnostni prometni varnosti, kamor stremijo vse evropske države. Skladno s Pravilnikom o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest (Uradni list RS, št. 50/11, 4/17, 20/17 in 123/20) je bil imenovan presojevalec prometne varnosti, ki je izvedel presojno prometne varnosti vseh projektnih rešitev vključenih v PGD, DGD in PZI dokumentacijo. Vse ugotovitve, pripombe in usmeritve presojevalca prometne varnosti so bila upoštevana pri izdelavi projektne dokumentacije, ki je predmet vloge za izdajo gradbenega dovoljenja. V projektni dokumentaciji so poleg omejitev hitrosti predvideni tudi ukrepi, ki zmanjšujemo tveganja ob nastanku prometnih nesreč. Predvsem je bila pri projektiranju velika pozornost posvečena ravno postavitvi varnostnih ograj na vseh cestnih povezavah, ki so predmet PGD dokumentacije. Namen varnostnih ograj je preprečiti zlet (zdrs) vozila s ceste ali prehod vozila na nasprotno smerno vozišče in s tem preprečiti oziroma zmanjšati poškodbe potnikov v vozilu, oseb ter objektov ob vozišču oziroma zadržati vozila, ki nenadzorovano spremenijo smer vožnje iz smeri vozišča in jih ohraniti na smernem vozišču. V projektni dokumentaciji je predvidena postavitev varnostnih ograj, ki imajo certifikat skladen s slovenskimi standardi SIST EN 1317-1,2,3,4,5,6,7 in 8. Vse predvidene varnostne ograje zagotavljajo predpisan nivo zadrževanja vozila na voziščih cest.

V zvezi z navedbami, da pri presoji vplivov na življenje in zdravje ljudi ni bila upoštevana značilnost bolj občutljivejše populacije, ki živi na lokaciji predvidene hitre ceste, in sicer upokoencev, otrok, ter obstoječa bolezenska stanja prebivalcev, v povezavi s tem pa, da bi morali pri presoji o umeščanju hitre ceste upoštevati tudi Strategijo RS za zdravje otrok in mladostnikov v povezavi z okoljem (2012 – 2020), upravni organ ugotavlja, da Uredba o vsebini PVO z vidika ugotavljanja vplivov posega na prebivalstvo in zdravje ljudi ne predvideva oceno vplivov po starostnih skupinah oz. drugih značilnosti prebivalstva. Nadalje upravni organ ugotavlja, da te pripombe niso konkretizirane in jih zato ni možno upoštevati. Upravni organ namreč glede navedene strategije ugotavlja, da gre za splošen oz. programski dokument, ki ni dovolj konkretiziran niti ni sprejet v obvezujoči obliki, da bi lahko bil upošteven v konkretnem postopku.

Glede navedbe, da je v PVO vrsta ceste opredeljena kot hitra cesta (HC), kar naj ne bi bilo v skladu z razvrščanjem po določilu 2. člena veljavnega ZCes-1, saj glede na njeno vsebino – funkcijo, sodi med avtoceste in ne hitre ceste in da to dokazuje status investitorja DARS, upravni organ navaja, da je ta opredelitev skladna z določilom 3. člena Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12 in 70/17), ki določa, da se s tem načrtom načrtuje hitra cesta od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (v nadaljnjem besedilu: hitra cesta), ki se načrtuje kot 3. razvojna os za povezavo med avtocesto Ljubljana–Obrežje in Belo krajino (prva alienja). Navedeno je skladno z določilom 22. točke prvega odstavka 2. člena ZCes-1, ki določa, da je hitra cesta državna cesta, rezervirana za promet motornih vozil, ki izpolnjuje predpisane pogoje za hitro cesto in je označena s predpisano prometno signalizacijo. Povezuje najpomembnejša središča regionalnega pomena in se navezuje na avtoceste; njen

sestavni del so tudi priključki nanjo. Status investitorja DARS na opredelitev konkretne ceste nima vpliva.

Glede navedb, da iz mnenja NIJZ izhaja, da z vidika zdravja in počutja ljudi poseg ni sprejemljiv, saj iz PVO izhaja, da so mejne vrednosti hrupa, vibracij, vpliva na pitno vodo izjemno visoke in ne zagotavljajo, da ne bo prišlo do negativnih vplivov na zdravje in počutje ljudi, upravni organ ponovno navaja, da mnenje NIJZ ni predpisano mnenje v integralnem postopku in v tem postopku ni bilo pridobljeno niti ga niso predložili stranski udeleženci. Nadalje upravni organ ugotavlja, da te navedbe stranskih udeležencev v predloženi spisni dokumentaciji niso utemeljene. Drugo mnenje NIJZ z dne 21. 4. 2019, ki so ga stranski udeleženci priložili v postopek pa sicer ugotavlja, da vplivi nameravane gradnje najverjetneje ne bodo takšni, da bi pomembneje vplivali na življenje in zdravje ljudi.

V ponovnem postopku so stranski udeleženci izrazili pomislek o ažurnosti podatkov, uporabi podatkov iz različnih obdobj in pomanjkanju navajanja virov pod slikami. Upravni organ pojasnjuje, da so vsi viri podatkov in informacij navedeni v poglavju 11.1 PVO in 14.1 Aneksa k PVO, kar je skladno z določilom 18. člena Uredbe o vsebini PVO. Obstoječa obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa je povzeta po zadnjih razpoložljivih podatkih obratovalnih monitoringov hrupa ob AC omrežju in ob državnih cestah (oba sta obravnavala stanje v letu 2016), kar je razvidno iz poglavja 9.1.1. Aneksa k PVO. Pri presoji so bili dodatno upoštevani podatki obratovalnih monitoringov hrupa podjetij Krka d.d. (za leto 2018) in Revoz d.d. (za leto 2017), ki so bili v času izdelave PVO in Aneksa k PVO na voljo. Vrednotenje vpliva gradnje na celotno obremenitev okolja s hrupom je bilo izdelano glede na pričakovano oceno prometnih obremenitev cestnega omrežja v širši okolici državne ceste v letu 2022, ko je bil prvotno predviden pričetek gradbenih del na predmetnem posegu.

V ponovnem postopku so stranski udeleženci podali trditev, da iz Poročila o PVO izhaja, da posledice gradnje na potek obstoječega prometa niso zajete v ocenah vplivov na hrup in zrak. Upravni organ ugotavlja, da to ne drži. V poglavju 9.1.1. in 9.1.2. Aneksa k PVO je opisana obstoječa kakovost okolja z vidika hrupa in emisij snovi v zrak, ki lahko vplivajo na zdravje ljudi, kjer je vsebinsko vključen tudi obstoječi promet. Glede na obstoječe obremenitve so v poglavju 10.1.1 in 10.1.2 ocenjeni in ovrednoteni vplivi gradnje na obremenjenost s hrupom in emisij snovi v zrak.

## Hrup

Glede navedb stranskih udeležencev, ki se nanašajo na možne vplive predvidene gradnje na obremenjenost okolja s hrupom v povezavi z obstoječo obremenjenostjo območja zaradi hrupa ter ukrepi za preprečitev oz. zmanjšanje pomembnih škodljivih vplivov zaradi hrupa, upravni organ odgovarja, da je vsebina obrazložena v točki 10.1 te obrazložitve, ukrepi oz. pogoji, ki jih mora investitor upoštevati, pa določeni v točki IV./1 izreka tega dovoljenja. Upravni organ v zvezi s tem podaja še dodatna pojasnila oz. odgovore.

Glede navedb, ki se nanašajo na vpliv hrupa v povezavi z oddaljenostjo od hitre ceste in v zvezi s tem na sklicevanje stranskih udeležencev na raziskave o vplivu prometa avtocest in hitri cest na prebivalstvo (dokaz št. 10), da so hiše od predvidene hitre ceste oddaljene od 35 do 500 m, to dejstvo pa v PVO ni bilo upoštevano ter, da se bo moral do dejanskih vplivov opredeliti upravni organ, upravni organ ugotavlja, da so bili tako v PVO kot tudi v ponovnem postopku v Aneksu k PVO z vidika hrupne obremenjenosti opredeljeni tako kvalitativni kot kvantitativni vplivi pri vseh izpostavljenih stavbah oz. najbližjih stavbah z varovanimi prostori. Modelni izračun hrupne obremenjenosti je pokazal, da ob upoštevanju projektnih rešitev, zahtev iz predpisov in omilitvenih ukrepov mejne vrednosti kazalcev hrupa iz Uredbe o hrupu, niti pri najbolj

izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori, ne bodo presežene niti v času gradnje niti v času uporabe načrtovane hitre ceste. Hkrati je iz grafičnih prikazov prostorske porazdelitve hrupa (grafični prikazi G3.2, G3.3 in G.4.1, G4.2 v Oceni obremenjenosti okolja s hrupom) in območja vpliva na obremenitev s hrupom (grafična prikaza G.5.1 in G.5.2 v Oceni obremenjenosti okolja s hrupom) tudi razvidno, da ravni hrupa z oddaljenostjo od hitre ceste padajo. Tako tudi stavbe z varovanimi prostori v večji oddaljenosti od načrtovane hitre ceste ne bodo čezmerno obremenjene s hrupom glede na predpisane mejne vrednosti iz Uredbe o hrupu. Na podlagi navedenega upravni organ ugotavlja, da sklicevanje stranskih udeležencev na raziskavo o vplivu prometa avtocest in hitri cest na prebivalstvo, iz katere izhaja, da škodljivi vplivi iz hitrih cest na ljudi segajo 500 m od vira in aplikacije te raziskave na načrtovan poseg, le na podlagi podatka o oddaljenosti, v konkretnem primeru ne ovrže ugotovitev, ki jih je podal PVO kot tudi v ponovnem postopku Aneks k PVO). PVO in Aneks k PVO namreč obravnavata konkretni poseg, detajlno, z upoštevanjem značilnosti posega in vseh konkretnih značilnosti na obravnavanem območju.

Glede navedb, ki se nanašajo na dvom v zvezi s stopnjami varstva pred hrupom ter zaradi tega izkrivljenih izračunov dejanskih vplivov hrupa na prebivalstvo, upravni organ pojasnjuje, da je pri vrednotenju obremenitve s hrupom pri stavbah z varovanimi prostori v skladu z 108. členom OPN MONM in glede na Uredbo o hrupu upoštevano območje s III. stopnjo varstva pred hrupom. Navedeno pomeni, da na imisijskih točkah pred stavbami z varovanimi prostori ne smejo biti presežene mejne vrednosti za območje III. stopnje varstva pred hrupom (in ne IV. stopnje, kar je razumeti iz pripomb stranskih udeležencev), zato trditve, da prihaja do izkrivljenih izračunov dejanskih vplivov hrupa na prebivalstvo, ker je območje DPN uvrščeno v IV. stopnjo varstva pred hrupom ter da gre za prekomeren hrup, niso točne.

Glede navedb v zvezi s prikazom vplivnega območja hrupa in grafičnega prikaza za  $L_{noč}$ , pomanjkanje izračunov v zvezi s posledico onesnaženja na zdravje ljudi ob upoštevanju različnih obdobj (letni časi, prometne konice, turistična sezona), upravni organ navaja, da je ocena obremenitve s hrupom v času uporabe oz. obratovanja hitre ceste podrobno opisana v elaboratu 9/6 Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite, št. 17\_626/HR, 535, januar 2018, dopolnjeno julij 2018, september 2022, in januar 2023, PNZ d.o.o. (v nadaljevanju Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite), Oceni obremenjenosti okolja s hrupom in povzeta v poglavju 10.1.1 Aneksa k PVO oz. v obrazložitvi tega dovoljenja. Za oceno obremenitve s hrupom je v skladu s 3. in 4. členom Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22) upoštevana A-vrednotena dolgoročna povprečna raven hrupa, kot jo določa SIST ISO 1996-2, izračunana za vsa dnevna obdobja v letu. Posledično se obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa ne vrednoti ločeno za obdobja delovnikov ali turistične sezone, ampak na podlagi ocenjenega povprečnega letnega dnevnega pretoka vozil (PLDP) v 20 letnem planskem obdobju. Ocena obremenitev s hrupom je podana na podlagi napovedi prometa za plansko obdobje v letu 2043, in sicer z modelnim izračunom po smernici XPS 31-133, ki ločeno obravnava lažja vozila do 3,5 t in težja vozila nad 3,5 t ter vključuje bistvene lastnosti ceste (hitrost, obrabna plast, režim vožnje), ki vplivajo na emisijo hrupa. Skladno s smernico XPS 31-133 je emisija hrupa neposredno povezana s hitrostjo vožnje, zaradi česar emisija hrupa z večjo hitrostjo narašča, kar je predvsem posledica večjega vpliva kotaljenja na podlagi in ne toliko hrupa motorjev. V skladu z 10. členom Uredbe o hrupu so obravnavana ločeno vsa štiri obdobja dneva (dnevno, večerno, nočno in celodnevno obdobje), izbira grafičnega prikaza za samo nočno obdobje pa je posledica dejstva, da bo obremenitev s hrupom v primerjavi z mejnimi vrednostmi kazalcev hrupa najbolj problematična prav v tem obdobju, za katerega je v skladu z Uredbo o hrupu predpisana najstrožja mejna vrednost in, ki zahteva največjo varnost pred hrupom. V prilogi P.3.2 Ocene obremenjenosti okolja s hrupom (tabela D2) so dodatno prikazani podatki o obremenitvi najbolj izpostavljenih stavb v vseh posameznih obdobjih dneva in tudi na vseh izpostavljenih etažah stavb (med drugimi tudi za stanovanjske stavbe na naslovu Šmarješka cesta 40, 42 in 43). Vplivno območje hrupa za čas

uporabe oz. obratovanja hitre ceste, ki vključuje tudi prikaz stavb z varovanimi prostori, je grafično prikazano v prilogi G.5.2 Ocene obremenjenosti okolja s hrupom v skladu z 18. točko prvega odstavka 3. člena Uredbe o hrupu.

Glede navedb v zvezi s preseganjem kazalcev nočnega hrupa v povezavi s priporočeno vrednostjo Svetovne zdravstvene organizacije (50 dB(A)), nezagotavljanjem stopnje varstva pred hrupom za varovane prostore pod  $L_{dvn}$  55 dB(A) ter drugimi priporočili Svetovne zdravstvene organizacije glede lokacij načrtovanja prometnic, upravni organ ugotavlja, da so smernice Svetovne zdravstvene organizacije priporočilne narave, kot tudi navajajo stranski udeleženci, se ne uporabljajo neposredno in niso sprejete v pravno zavezujoči obliki, ki bi jo upravni organ pri odločanju moral upoštevati. Upravni organ je pri odločanju, glede na načela ZUP, vezan na veljavne zakonske in podzakonske predpise ter predpise lokalne skupnosti. Upoštevana je bila veljavna slovenska zakonodaja s področja varstva pred hrupom, med drugimi Uredba o hrupu, ki določa mejne vrednosti kazalcev hrupa, čezmerno obremenitev, zahteve za nov vir hrupa itd. V Aneksu k PVO je dokazana skladnost z Uredbo o hrupu (tudi za obremenitev s hrupom v nočnem obdobju ( $L_{noč}$ ) in celodnevem obdobju ( $L_{dvn}$ )), kot ju izpostavljajo stranski udeleženci, saj vrednosti hrupa ne presegajo predpisane mejne vrednosti glede na preglednico 3 Uredbe o hrupu, ki za  $L_{noč}$  znaša 55 dB(A) in  $L_{dvn}$  65 dB(A), zato navedbe, da nikakor ni mogoče zaključiti, da s predvideno gradnjo in uporabo ceste ne bo prekomerno poseženo v zdravje in življenje ljudi, ker so v dokumentaciji navedene skrajno mejne vrednosti, niso utemeljene. Stranski udeleženci pa niti niso predložili konkretnih izračunov s katerimi bi navedeno trditev podkrepili.

Glede navedbe, da mejne vrednosti hrupa za gradbišče v Uredbi o hrupu niso v skladu z Direktivo 2002/49/ES, saj izjem za gradbišča ne sme biti, takšne izjeme tudi niso v skladu z direktivami, ki urejajo obratovanje naprav, upravni organ navaja, da je Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa v slovenski pravni red prenesena z Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22). Predmetna Direktiva se uporablja za izvedbo kartiranja hrupa cest, železnic in letališč, obveščanje javnosti o izvedenem kartiranju, ter pripravo Operativnih programov varstva pred hrupom. Direktiva ne določa mejnih vrednosti hrupa. Zahteve za obratovanje gradbišča, ki je vir hrupa, so predpisane v 11. členu Uredbe o hrupu. Zahteve za gradbišča vključujejo širok nabor ukrepov za zmanjševanje hrupa gradnje, in sicer od uporabe sodobnih strojev za gradnjo, uporabe protihrupnih zaslonov pa do rednega izvajanja lastnega ocenjevanja hrupa, katerega rezultati morajo biti ves čas dostopni javnosti. Vir hrupa »gradbišče« ni mogoče enačiti z virom hrupa »naprava, ki izvaja industrijsko, obrtno, proizvodno, itd. dejavnost«. Za razliko od naprav, ki običajno obratujejo znotraj stavb se gradnja praviloma vedno izvaja na odprtem prostoru, zato so tudi mejne vrednosti za vir hrupa gradbišče usklajene z mejnimi vrednostmi drugih virov hrupa, ki obratujejo na odprtem prostoru (ceste, železnice, ipd).

Glede navedb, ki so jih stranski udeleženci podali v ponovnem postopku, in sicer da iz Poročila o PVO ni razvidno, ali je bil in kako upoštevan Akcijski načrt za upravljanje s hrupom, ki ga predpisuje Direktiva o hrupu, po pričakovanih stranskih udeležencev pa naj bi skladnost z Akcijskim načrtom preveril in utemeljil upravni organ (stranski udeleženci navajajo, da ga na spletnih strani ministrstva ni mogoče najti) upravni organ pojasnjuje, da je na podlagi 73. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22) in Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04, 59/19, 44/22-ZVO-2 in 53/22), ki v slovenski pravni red prenaša Direktivo 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa izdelan Operativni program varstva pred hrupom z namenom (zadnji sprejet v letu 2022), da se z vidika obremenjevanja okolja s hrupom izboljša kakovost življenja ljudi, ki živijo na območjih v bližini s prometom najbolj obremenjenih železniških prog in cest. Z operativnim programom varstva pred hrupom so za določena območja predstavljeni rezultati strateškega kartiranja hrupa. Na podlagi ocene obremenjenosti prebivalcev, stanovanj in stavb

so določeni ukrepi za zmanjšanje obremenjevanja okolja s hrupom ter s tem zmanjšanja škodljivih učinkov okoljskega hrupa na zdravje ljudi. Upravni organ še pojasnjuje, da operativni program ne more vsebovati ukrepe za zmanjšanje hrupa ceste, ki je še v gradnji ali v načrtovanju. Protihrupni ukrepi so del projektne dokumentacije oziroma so določeni v izreku tega dovoljenja. Operativni program tako ne vsebuje določb, ki bi bile neposredno uporabljive, skladnost glede hrupa pa upravni organ preverja glede na Uredbo o hrupu, ki je veljavna.

Glede navedbe, da bi morali pri odločanju upoštevati Sklep št. 1386/2012/EU Evropskega parlamenta (54. člena) in sveta, ki določa, da mora vsaka država članica do leta 2020 zagotoviti, da se onesnaževanje s hrupom v Uniji znatno izboljša in približa ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija, kakovost zraka v zaprtih prostorih pa se izboljša na podlagi ustreznih smernic Svetovne zdravstvene organizacije, upravni organ ugotavlja, da se je z navedenim sklepom sprejel splošni akcijski program Unije na področju okolja za obdobje do 31. decembra 2020. Ta v 54.b. točki določa, da se zato, da državljani Unije zavarujejo pred pritiski ter tveganji za zdravje in dobro počutje, ki so povezani z okoljem, sedmi okoljski akcijski program do leta 2020 zagotovi, da se onesnaževanje s hrupom v Uniji znatno zmanjša in približa ravnem, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija. Upravni organ glede navedenega ugotavlja, da iz predložene dokumentacije ne izhaja, da bi bila nameravana gradnja v neskladju z navedenim sklepom EU. Upravni organ nadalje meni, da gre za splošno določilo programske narave in se ne nanaša na posamezne konkretne projekte, kot je predvidena gradnja.

Glede navedb, da PVO ne definira metodologije določanja protihrupnih ukrepov, upravni organ ugotavlja, da se skladno z Uredbo o hrupu protihrupni ukrepi ob infrastrukturnih virih načrtujejo na treh ravneh, kar je upoštevano tudi pri vrednotenju obremenitve okolja s hrupom (izhodišča za načrtovanje protihrupnih ukrepov so podrobneje predstavljena v elaboratu 9/6 Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite, ki je skladno s točko II.A izreka sestavni del tega dovoljenja, povzeta pa v Oceni obremenjenosti okolja s hrupom in Aneksu k PVO), zato navedbe, da so lastniki prekomerno obremenjenih stavb z varovanimi prostori zaradi nedefiniranja metodologije določanja protihrupnih ukrepov prepuščeni zgolj presoji upravljavca linijskega vira, niso točne.

Glede navedb: »da so v posameznih primerih krepko presežene vrednosti hrupa v varovanih objektih, za katere je izdelovalec PVO vedel pa jih ni ustrezno naslovil (konkretno za stanovanjsko hišo na naslovu Šmarješka cesta 43), pomanjkanja obravnave vplivov na objekt na naslovu Šmarješka cesta 43 v času gradnje, kljub temu, da je parcela, na kateri nepremičnina stoji, v varovalnem pasu načrtovane hitre ceste, da so bili bistveni vplivi izkazani s strani izvajalca študije in da vrednosti nakazujejo, da življenje v navedeni nepremičnini ne bo mogoče«, upravni organ ugotavlja, da so bile v prilogi Ocene obremenjenosti okolja s hrupom v tabeli D2 za stanovanjsko hišo Šmarješka cesta 43 (računska imisijska točka IM-12) res prikazane vrednosti kazalnikov hrupa, kot jih navajajo stranski udeleženci (z upoštevanjem protihrupnih ukrepov v tretji etaži,  $L_{dan}$  58,5,  $L_{večer}$  55,9,  $L_{noč}$  51,6 in  $L_{dvn}$  60,2 dB(A)), vendar pa so nadalje trditve, da so navedene vrednosti presežene in neskladne z Uredbo o hrupu, kot s predpisi EU, neutemeljene in hkrati netočne. Stranski udeleženci ne navedejo v katerem delu so neskladne z Uredbo o hrupu oz s katerimi predpisi EU, ne glede na to pa upravni organ pojasnjuje, da se v skladu s četrtem odstavkom 9. člena Uredbe o hrupu, če je hrup posledica obratovanja linijskega vira ali obratovanja večjega letališča ali pristanišča, čezmerna obremenitev okolja s hrupom vrednoti glede na mejne vrednosti, določene v preglednici 3 Uredbe o hrupu ( $L_{dan}$  65,  $L_{večer}$  60,  $L_{noč}$  55 in  $L_{dvn}$  65 dB(A)), ki pa v nobeni etaži ne bodo presežene. V ponovnem postopku je bil akustični model oz. izračun obremenitve s hrupom dopolnjen, zato so se vrednosti v prilogi Ocene obremenjenosti okolja s hrupom v tabeli D2 za stanovanjsko hišo Šmarješka cesta 43 (računska imisijska točka IM-12) nekoliko spremenile, in sicer znižale (z upoštevanjem protihrupnih ukrepov v tretji etaži,  $L_{dan}$  58,2,  $L_{večer}$  55,5  $L_{noč}$  51,0 in  $L_{dvn}$  59,7 dB(A)). Nadalje upravni organ odgovarja,

da so vplivi na obremenitev okolja s hrupom med pripravljalnimi deli in gradnjo obravnavani v poglavju 10.1.1 Aneksa k PVO, med drugimi tudi na objekt na naslovu Šmarješka cesta 43. Navedeno je med drugim razvidno iz tabele 25 in 29 Aneksa k PVO in grafičnih prikazov, tudi npr. slike 20 Aneksa k PVO oz. grafičnega prikaza G.3.2 in G.3.3 Ocene obremenjenosti okolja s hrupom. V ponovnem postopku je bil namreč objekt na naslovu Šmarješka cesta 43 v okviru ocene obremenitve hrupom v času gradnje tudi vključen med imisijske računske točke, kljub temu, da Uredba o hrupu v drugem odstavku 7. člena določa, da je mesto ocenjevanja kazalcev hrupa mesto pred fasadami najbolj izpostavljenih stavb z varovanimi prostori v skladu s standardom SIST ISO 1996-2. Na navedeno navedba stranskih udeležencev, da je parcela na kateri nepremičnina stoji v varovalnem pasu hitre ceste, ne vpliva. Varovalni pasovi so namreč določeni v 66. členu ZCes-1 z namenom preprečevanja škodljivih vplivov na državno cesto. Prav tako iz ocene obremenitve s hrupom ne izhaja, da življenje v navedeni nepremičnini ne bo mogoče, kar trdijo stranski udeleženci. Upravni organ ugotavlja, da predmetni objekt v času gradnje, skladno s sedmim odstavkom 9. člena Uredbe o hrupu, ne bo čezmerno obremenjen, saj mejne vrednosti kazalcev hrupa  $L_{dan}$  in  $L_{dvn}$  ter mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev, določene v preglednici 6 priloge Uredbe o hrupu, ne bodo presežene (razvidno iz tabele 25 in 29 Aneksa k PVO). V točki IV.1.1 izreka tega dovoljenja so določeni omilitveni ukrepi, med drugimi tudi začasna protihrupna ograja oz. začasna gradbiščna ograja.

V ponovnem postopku stranski udeleženci trdijo, da Poročilo o PVO zgolj posplošeno omenja, da bo prišlo do povečanja vplivov tudi na Šmarješki cesti, se pa do vplivov na tej cesti eksplicitno ne opredeli. Upravni organ ugotavlja, da trditev ne drži, saj je bila predložena dokumentacija v ponovnem postopku glede Šmarješke ceste dopolnjena. Vrednosti kazalcev hrupa v času gradnje so med drugimi določene v imisijskih računskih točkah tudi pri 9 najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavbah na Šmarješki cesti, kjer je bila ocenjena celotna obremenitev s hrupom v času gradnje (tabela 29 aneksa k PVO) in prikazana tudi sprememba celotne obremenitve s hrupom v času gradnje med gradnjo v primerjavi z obstoječim stanjem (tabela 30 Aneksa k PVO). Upravni organ se je v točki 10.1 te obrazložitve tudi opredelil glede skladnosti z Uredbo o hrupu in vplivov na obremenitev s hrupom v času gradnje in uporabe ceste.

V ponovnem postopku stranski udeleženci ponovno trdijo, da bodo mejne vrednosti hrupa zaradi obratovanja gradbišča krepko presežene, pri čemer se sklicujejo na str. 64 in 70 aneksa k PVO (s hrupom naj bi bilo preobremenjenih najmanj 7 stavb, celotna obremenitev pa kar 14 stavb, pri nekaterih stavbah pa naj bi hrup ponoči dosegal celo več kot 60 dB(A)). Upravni organ ugotavlja, da je trditev napačna in neutemeljena, saj je iz tabele 25 Aneksa k PVO (str. 64) jasno razvidno, da mejni vrednosti, ki sta določeni za gradbišče ( $L_{dan}$  in  $L_{dvn}$ ) v Uredbi o hrupu (navedeni tudi v zadnji vrstici tabele) ne bosta preseženi pri nobeni stavbi z varovanimi prostori. Mejni vrednosti za celotno obremenitev sta pri nekaterih stavbah z varovanimi prostori preseženi že v obstoječem stanju, prispevek zaradi obratovanja gradbišča vključno s transportom v času gradnje pa bo v času gradnje minimalen, kar je podrobno obrazloženo v točki 10.1.a te obrazložitve. Gradbišče v večernem in nočnem času ne bo obratovalo.

Glede meritev hrupa (dokaz št. 26), ki so jih izvedli stranski udeleženci na Šmarješki cesti na lokaciji Pod Trško goro 82a upravni organ ugotavlja, da meritve hrupa niso izvedene skladno z 8. členom Uredbe o hrupu, ki v četrtem odstavku določa, da vse vrste ocenjevanja hrupa z meritvami ali modelnim izračunom na podlagi računskih metod izvaja oseba, ki ima pooblastilo za izvajanje obratovalnega monitoringa za emisije hrupa v skladu z zakonom, ki ureja varstvo okolja (iz dokumenta ni razviden pooblaščen izvajalec hrupa glede na seznam pooblaščenih izvajalcev ocenjevanja hrupa, ki ga vodi Ministrstvo za okolje in prostor), niti ni razvidno, ali so meritve opravljene v skladu s predpisanimi oz. uveljavljenimi standardi izvajanja tovrstnih meritev v skladu s 6. členom Uredbe hrupu ter 5. in 13. členom Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS 105/08 in 44/22 –

ZVO-2). Pri vrednotenju obremenitve s hrupom so prav tako upoštevane napačne mejne vrednosti, saj se za obratovanje linijskih virov hrupa, med katere spada tudi Šmarješka cesta, skladno s tretjim odstavkom 5. člena Uredbe o hrupu uporabljajo mejne vrednosti iz tabele 3 priloge 1 Uredbe o hrupu. Glede na navedeno, trditve, da bi na ulicah stranskih udeležencev prišlo do prekomerne onesnaženosti s hrupom zaradi povečanega prometa v času gradnje hitre ceste zaradi polovične ali celotne zapore AC priključka NM-vzhod (kar naj bi izkazali z meritvami hrupa) in, da bi bilo življenje prebivalcev Šmarješke ceste nevzdržno, niso utemeljene.

Glede navedb, da pri določanju vplivov in emisij hrupa na gradbiščih tudi ni podatkov o skladnosti posega uporabe vseh strojev s Pravilnikom o emisij hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem, glede na to, da je navedeno, da bodo stroji povzročali hrup 70 dcb, upravni organ ugotavlja, da so dovoljenje ravni zvočne moči gradbene mehanizacija, ki bodo v uporabi za gradnjo, določene v Pravilniku o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06 in 17/11 – ZTZPUS-1). V Aneksu k PVO so v tabeli 24 podane mejne ravni zvočne moči gradbene mehanizacija po navedenem pravilniku, pri čemer so bili podatki o zvočni moči uporabljene gradbene mehanizacije upoštevani v modelnem izračunu ocene obremenitve s hrupom.

Glede vprašanja zakaj se je povečala hitrost iz predvidene 100 km/h na 110 km/h, upravni organ na podlagi pojasnil investitorja z dne 15. 6. 2021 pojasnjuje, da je bila navedena sprememba posledica sprejetja spremembe Zakona o pravilih cestnega prometa v letu 2011, ki je zvišala maksimalno dovoljeno hitrost na hitrih cestah na 110 km/h. V projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja je zato pri določitvi geometrijskih elementov osi ceste in prečnega profila vozišča upoštevana projektna hitrost 110 km/h. Vendar pa to ne pomeni, da bo na trasi takšna hitrost tudi dovoljena, saj se ta na hitrih cestah vedno omejuje s prometno signalizacijo (administrativna hitrost) in ne s tehničnimi elementi ceste. Navedeno potrjujejo tudi rešitve iz projektne dokumentacije, ki je predmet izdaje gradbenega dovoljenja. Največja dovoljena hitrost, na območju priključka Novo mesto vzhod, je 50 km/h. Na hitri cesti je na odseku, od km 0+000 do km 0+240 največja dopustna hitrost 50 km/h, medtem ko je skozi naselje Ločna oz. od km 0+240 do km 1+888 največja dopustna hitrost 90 km/h. Na preostalem odseku hitre ceste, ki ne poteka blizu naseljenih območij, pa največjo dopustno hitrost določajo veljavni predpisi s področja cestnega prometa in je ni smiselno omejevati. Izračun emisij in omilitvenih ukrepov v PVO je izdelan z upoštevanjem največje dopustne hitrosti določene z Uredbo o DPN. Kljub temu, da je na območju naselja Ločna dopustna najvišja hitrost 90 km/h, so vsi omilitveni ukrepi dimenzionirani na hitrost 100 km/h, kar dodatno potrjuje, da so vsi omilitveni ukrepi na tem območju dimenzionirani po načelu previdnosti.

V ponovnem postopku so bile v akustičnem modelu hitrosti spremenjene, upoštevane so bile administrativne omejitve hitrosti. Hitrosti so bile usklajene s projektno dokumentacijo. Glavne spremembe so bile izvedene na hitri cesti, kjer je namesto hitrosti 100/80 km/h sedaj upoštevana hitrost 110/80 km/h. Izračun obremenitve s hrupom za začasno situacijo, kjer se izvede samo etapa 1 in 2, so na hitri cesti tudi upoštevane omejitve hitrosti zaradi »zapore« na območju priključka Osredek. Ponovljeni so bili vsi izračuni in izvedena analiza ocene obremenitve s hrupom.

V zvezi z navedbami stranskih udeležencev, ki se nanašajo na stanovanjsko hišo na naslovu Šentjernejska cesta 41, in sicer, da iz PVO ni razvidno, zakaj je ta objekt že sedaj prekomerno obremenjen s prometom, ne pa tudi npr. sosednji objekti ob Šentjernejski cesti, po kateri poteka isti promet in zakaj izračun obremenitve ni izveden tudi za stavbe ob Šmarješki cesti, v Mačkovcu, itd. upravni organ pojasnjuje, da je bila predložena dokumentacija v ponovnem postopku glede navedenega dopolnjena. V Oceni obremenjenosti okolja s hrupom v prilogi G2 je grafično prikazana obremenitev s hrupom v obstoječem stanju leta 2022 za dnevni hrup za več stavb ob

Šentjernejski cesti in obremenitev površin. Samo pri objektu na naslovu Šentjernejska cesta 41 bodo mejne vrednosti kazalcev hrupa, glede na Uredbo o hrupu, presežene zaradi obratovanja bodoče hitre ceste, kljub upoštevanju predlaganih protihrupnih ukrepov, zato je zanjo predlagana pasivna protihrupna zaščita. V ponovnem postopku je bil izdelan tudi dodatni izračun obremenitve s hrupom z upoštevanjem vseh linijskih virov – celotna obremenitev. Dopolnitev se nanaša predvsem na območje Šmarješke ceste in lokalne ceste Ragovo – Krka. Slednja cesta skladno s 17. točko prvega odstavka 3. člena Uredbe o hrupu ni vir hrupa, saj predvideni promet za plansko leto 2043 ne presega letnega pretoka 1.000.000 vozil. Cesta je bila vključena zaradi zahteve Upravnega sodišča RS. Izdelana je bila dodatna analiza rezultatov, kjer se je prikazala obremenitev s hrupom zaradi obratovanja nove hitre ceste, obremenitev zaradi Šmarješke in lokalne ceste, celotna obremenitev ter vpliv nove državne ceste na celotno obremenitev. Na območjih priključevanja hitre ceste na obstoječe omrežje je bila v že predhodni dokumentaciji obravnavana celotna obremenitev s hrupom. Stranski udeleženci tudi navajajo, da stavba na naslovu Šentjernejska cesta 41 ni stavba z varovanimi prostori, ampak gre po podatkih GURS za rastlinjak, vendar je upravni organ z vpogledom v javno dostopne podatke GURS (Javni vpogled v podatke o nepremičninah) ugotovil, da so ugotovitve stranskih udeležencev površne in netočne. Na naslovu Šentjernejska cesta 41 se namreč nahajata dve stavbi, in sicer št. stavbe 1347, kjer je opredeljena dejanska raba stavbe stanovanje v enostanovanjski stavbi (stavba z varovanimi prostori) in št. stavbe 1428, kjer je opredeljena dejanska raba rastlinjak.

Glede navedb, ki so jih stranski udeleženci podali v ponovnem postopku, in sicer da Poročilo o PVO ne odgovarja na vprašanja, kakšni so omilitveni ukrepi v času gradnje in uporabe objekta, v sezoni, ko se prostori zračijo, saj pasivna zaščita ne ščiti med zračenjem, posledično pa stranski udeleženci interpretirajo, da iz PVO izhaja, da najmanj 5 mesecev letno (oziroma skupno najmanj 20 mesecev) ni predvidenih omilitvenih ukrepov proti hrupu upravni organ pojasnjuje, da so za vsa območja z ocenjenim povečanim vplivom obremenjenosti s hrupom v času gradnje in uporabe ceste predvideni potrebni omilitveni ukrepi in so tudi opisani v točki 10.1 te obrazložitve ter določeni v točkah I./13, I./14, I./15, IV./1.1 in IV./1.2 izreka tega dovoljenja (časovna omejitev gradnje, ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa na viru, začasne gradbiščne ograje, protihrupne ograje in nasipi, itd.). Pasivna protihrupna zaščita je predvidena le za en stanovanjski objekt (Šentjernejska cesta 41), pri kateri z aktivnimi ukrepi za čas obratovanja državne ceste ni možno zagotoviti zakonsko predpisanih vrednosti v vseh etažah. V skladu z osmim odstavkom 9. člena Uredbe o hrupu je zato predvidena izvedba dodatnih ukrepov na stavbi, s katerimi se bo zmanjšala obremenitev v varovanih prostorih (pasivna zaščita). Upravni organ še dodatno pojasnjuje, da stavba Šentjernejska cesta 41 s hrupom zaradi gradnje ne bo čezmerno obremenjena, povečana obremenitev s hrupom v času obratovanja pa je pri tej stavbi predvsem posledica prometa po obstoječi regionalni cesti R2-419/1204 Novo mesto–Šentjernej in je s hrupom cestnega prometa čezmerno obremenjena že v obstoječem stanju. Odprta okna ne vplivajo na razširjanje hrupa v okolici stavbe, v bivalnih prostorih pa seveda povzročijo povečano obremenitev. Stavba je sicer individualna in ima omogočeno prezračevanje na severni fasadi, ki je s hrupom manj obremenjena. Stavba se v akustičnem modelu upošteva kot polna zidana struktura (brez odprtín) z ustreznimi absorpcijskimi lastnostmi.

Glede navedb stranskih udeležencev v ponovnem postopku o spremenjenih podatkih preobremenjenih stavb s hrupom (str. 76. in 77 Aneks k PVO iz januarja 2023 v primerjavi z Aneksom k PVO iz septembra 2022 (str. 70. in 71 in ne 84 kot navajajo stranski udeleženci) upravni organ pojasnjuje, da je bila sprememba posledica dopisa upravnega organa št. 35105-37/2020-2550-224 z dne 21. 10. 2022. Upravni organ nadalje tudi pojasnjuje, da je šlo le za usklajitev med tabelo D1 (podana v prilogi P 3.1 Ocene obremenjenosti s hrupom, kjer so ti podatki podrobno prikazani) in tekstom.

Glede navedb, da v PVO ni izkazano, da prekomernih vplivov hrupa med gradnjo in uporabo hitre ceste na vse prebivalce ne bo, da življenje v neposredni bližini hitre ceste ne bo primerno niti za ljudi niti za živali, da bodo bistveni prekomerni vplivi segali na nepremičnine v oddaljenosti do ca. 100 od predvidene hitre ceste (našteti objekti v dopisu stranskih udeležencev), da bo tako gradnja kot uporaba hitre ceste ter izvedba dostopne dvopasovne ceste do PC Mačkovec in njena uporaba povzročila prekomerne vplive na življenje in zdravje ljudi in ostalih navedb, ki niso navedene zgoraj, upravni organ ugotavlja, da so pavšalne in niso dovolj konkretne oz. podprte s konkretnimi dokazili (npr. kvantitativnimi podatki, argumentacijo), zaradi katerih bi upravni organ podvomil v podatke oz. vsebino, podane v predloženi dokumentaciji, ki je podlaga za odločanje v predmetnem upravnem postopku.

V ponovnem postopku so stranski udeleženci ponovno podali pripombe, da bodo vplivi neposredno bistveno prekomerno posegali v bivalno okolje stranskih udeležencev in s tem v pravico do zdravega življenjskega okolja (72. člen Ustave RS), da dokumentacija, ki je podlaga za izdajo integralnega dovoljenja ne izkazuje, da prekomernih vplivov (hrup, zrak, vibracije) na prebivalstvo, ne bo, do katerih se je upravni organ že opredelil zgoraj. Glede alternativnih rešitev, ki bi po mnenju stranskih udeležencev morale biti določene poleg omilitvenih ukrepov, da bi se trasa lahko umestila tam, kjer omilitveni ukrepi na prebivalstvo npr. sploh ne bi bili potrebni pa upravni organ pojasnjuje, da upravni organ v okviru presoje vplivov na okolje ugotavlja sprejemljivost oz. nesprejemljivost predmetnega posega in ne alternativnih rešitev glede lokacije.

#### Promet v času gradnje – prometna študija

V zvezi s Študijo prometa, ki je bila izdelana in po mnenju stranskih udeležencev predstavljena le določenim pravnim osebam ter trditvami, da je PVO ne vsebuje oz., da v PVO niso obdelani vplivi prometa v času gradnje na prebivalstvo glede na Študijo prometa, upravni organ ugotavlja, da so pavšalne in netočne. Študija prometa v času gradnje (Študija prometa v času gradnje 3. razvojne osi jug na odseku od AC A2 Ljubljana – Obrežje priključek Novo mesto – vzhod do priključka Osredok, Prometna študija, št. 19-820, avgust 2019, dopolnitev maj 2020 in oktober 2020, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana) kot tudi prometna analiza za čas obratovanja hitre ceste (Elaborat 9/1 Prometna študija, št. 1583/1, 535, januar 2018, dopolnjeno julij 2018, PNZ d.o.o., ki je del PGD; v nadaljevanju Prometna študija) sta bili del dokumentacije, ki je bila v integralnem postopku javno objavljena z javno objavo št. 35105-37/2020/74 z dne 17. 12. 2020 in tako dostopna vsej javnosti. Gre za strokovni podlagi, katerih podatki so bili upoštevani in uporabljeni za oceno vpliva gradnje in obratovanja novo načrtovane hitre ceste na obremenitev okolja s hrupom, kar je razvidno tudi iz Ocene obremenjenosti okolja s hrupom (npr. poglavje 4.5, 5.3, 9.), ki je priloga Aneksa k PVO, vsebina pa je prav tako povzeta v poglavju 10.1.1 Aneksa k PVO.

Glede navedb v zvezi s Študijo prometa v času gradnje, v kateri naj ne bi bil v celoti obdelan scenarij »S11«, niti iz zaključka ne izhaja, da je ta scenarij priporočljiv, saj so predlagani scenariji S5, S7 in S9, zato še vedno ni mogoče predvideti, kje in kako bo potekal 4 leta promet v času gradnje ter kako bistveni bodo vplivi na življenje in zdravje ljudi, ki živijo ob cestah, ob katerih bo potekal promet, upravni organ ugotavlja, da Aneks k PVO in Ocena obremenjenosti okolja s hrupom obravnavata le prometno rešitev v času gradnje po scenariju 11, kot najustreznejšemu scenariju izmed proučevanih scenarijev v Študiji prometa v času gradnje (opisano v točki 10.1.a obrazložitve tega dovoljenja). Nadalje upravni organ na podlagi Študije prometa v času gradnje in pojasnil investitorja z dne 15. 6. 2021 ugotavlja, da so bili v Študiji prometa v času gradnje prvotno bolj podrobno ovrednoteni trije omrežni scenariji S5, S7 in S9 (kot ugotavljajo tudi stranski udeleženci), ki so vsi vključevali popolno zaporo AC priključka Novo mesto – vzhod. Ugotovljeno je bilo, da scenarij S5, ki je z vidika odvijanja prometa v času gradnje sicer ustrezen (podobno kot scenarija S7 in S9), ni sprejemljiv z vidika pričakovanih posrednih vplivov na povečanje emisije

hrupa na alternativnem cestnem omrežju. Na podlagi rezultatov Študije prometa v času gradnje in na podlagi podrobnejšega proučevanja tehnologije gradnje sta bila preverjena dodatna scenarija (S10 in S11), pri čemer se je S11 izkazal za najbolj učinkovitega tako v prometnem smislu kot v smislu še sprejemljivih vplivov na okolje. Kot navajajo stranski udeleženci, scenarij 10 in 11 v Študiji prometa v času gradnje res nista bila podrobno predstavljena, je pa iz dodatnih pojasnil investitorja z dne 15. 6. 2021 razviden prikaz ukrepov v scenariju S10 in S11 (slika 6), ocenjena sprememba prometnih obremenitev prometa po scenariju S11 (slika 7) in pričakovana sprememba emisij hrupa (slika 8). Glede na končne zaključke Študije prometa v času gradnje (tudi povzeti v točki 10.1.a obrazložitve tega dovoljenja), upravni organ tako ne more slediti navedbam stranskih udeležencev, da noben od predlaganih scenarijev ni ustrezen, med drugimi tudi S11, ki naj bi bistveno podaljšal čas gradnje, in da ni mogoče predvideti, kako bistveni bodo vplivi na življenje in zdravje ljudi, ki živijo ob cestah itd. Nasprotno stranski udeleženci tudi niso konkretno navedli, zakaj npr. scenarij 11 ni ustrezen.

Da so rešitve v študiji prometa praktično neizvedljive ter, da bi v primeru predlaganih scenarijev (tudi S11) v Novem mestu nastal prometni kaos, za primerjavo pa stranski udeleženci navajajo kaos na Šmarješki cesti, ko se je izvajal poseg v obstoječi rondo na Zagrebški cesti in v povezavi s tem podajajo meritve hrupa in fotografije, upravni organ ugotavlja, da so navedbe pavšalne. Situacija, ki jo stranski udeleženci podajajo za primerjavo zaradi katere naj bi na Šmarješki cesti nastal prometni kaos, se ne more aplicirati na načrtovani poseg, ker bodo ukrepi na cestnem omrežju v času gradnje hitre ceste drugačni (kot je razvidno iz Študije prometa v času gradnje), meritve hrupa in fotografije pa tudi ne izkazujejo okoliščin, iz katerih bi izhajalo, da so rešitve v Študiji prometa v času gradnje neizvedljive oz. da bo nameravani poseg povzročal čezmerne obremenitve okolja.

Glede navedb, da bo v času gradnje ves promet (tovorni in osebni) preusmerjen na Šmarješko cesto, da bo pričakovano preobremenjena, kar bo povzročalo dodatne negativne vplive na njihovo bivanje (vključevanje na cesto na območju stanovanjskih stavb na naslovu Šmarješka cesta 40 in 42 je skoraj nemogoče, prehod ceste predstavlja nevarnost), da niso izkazani vplivi na Šmarješki cesti (glede hrupa, zraka, vibracij), upravni organ ugotavlja, da nekatere niso točne nekatere pa pavšalne, kar je razvidno v točki 10.1.a obrazložitve tega dovoljenja (transport po Šmarješki cesti se bo odvijal le na odseku od gradbišča mostu 5-01 čez Krko do G2-105), zato tudi ne držijo navedbe glede ogroženosti uporabe nepremičnin stranskih udeležencev na tem območju. V ponovnem postopku je bila ocena obremenitve s hrupom v času gradnje dopolnjena z izračunom celotne obremenitve s hrupom v času gradnje, kamor je bila vključena tudi Šmarješka cesta. Upravni organ v zvezi s prometom po Šmarješki cesti v času gradnje pojasnjuje, da iz predložene spisne dokumentacije izhaja, da se bo transport materiala po Šmarješki cesti (poleg izvajanja transporta po gradbišču nove hitre ceste) izvajal na odseku od Andrijaničeve ceste ter Levičnikove ceste do gradbišča hitre ceste, ki poteka pretežno mimo industrijskega območja tovarne Krka in centralne čistilne naprave. Pri tem bo na omenjenem odseku v času gradnje viadukta in mostov (2 - 3 leta) Šmarješka cesta dodatno obremenjena v povprečju z 8 prevozi tovornih vozil na dan, kar ne bo povzročilo prekomernih obremenitev s hrupom, vibracijami oz. onesnaženosti zraka ob obravnavani cesti, kot je izkazano z izračuni v Aneksu k PVO in Ocenitvi obremenjenosti s hrupom. Razen LC 295211 Ragovo – Krka in dela Šmarješke ceste na zgoraj opisanem odseku uporaba drugih cest lokalnega cestnega omrežja ni dovoljena, kot je to določeno v pogoju v točki IV./1.1 izreka tega dovoljenja. Nadalje je v Študiji prometa v času gradnje ugotovljeno, da tudi ukrep, ki ga vključuje scenarij 11 (zapora obeh ramp v priključku Novo mesto vzhod) in posledično preusmeritev prometa v času gradnje, ne bodo vplivali na povečane prometne obremenitve na cestah mestnega območja Novega mesta niti na povečanje obremenitev na regionalni cesti proti Otočcu in Mirni peči. Nekoliko daljši čakalni časi so pričakovani v križiščih v območju priključka Novo mesto zahod, ki pa ne vplivajo na obremenjenost cest na območju Novega mesta. Prometne obremenitve se v času gradnje, na

najbolj obremenjenih občinskih cestah (Seidlova, Šmarješka in Ljubljanska cesta), zaradi ustreznih določenih ukrepov v času gradnje in izbrane tehnologije gradnje, praktično ne bodo spremenile (zmanjšale ali povečale se bodo za kakšen odstotek, kar predstavlja razliko manj kot 100 vozil/dan – razvidno iz slike 7 pojasnil investitorja z dne 15. 6. 2021). Ostali predvideni in analizirani ukrepi na Šmarješki cesti, Šentjernejski cesti in Belokranjski cesti, kot je vzpostavitev izmeničnega prometa, se bodo izvajali kratkotrajno in v obdobjih, ko je omrežje manj obremenjeno.

Glede navedb v ponovnem postopku, in sicer glede hrupa prometa na alternativnih cestah, ki naj bi po mnenju stranskih udeležencev moral biti upoštevan pri celotni obremenitvi okolja, kjer se upošteva hrup ozadja, kar pa iz Poročila o PVO ne izhaja, upravni organ ugotavlja, da je celotna obremenitev s hrupom v času gradnje obravnavana v poglavju 10. 1. 1. Aneksa k PVO in v pripadajoči tekstualni prilogi Ocenitve obremenjenosti s hrupom (celotno poglavje 4.5). V tem poglavju je obravnavana tako neposredna obremenitev s hrupom zaradi obratovanja gradbišča kot tudi sprememba celotne obremenitve s hrupom zaradi obratovanja gradbišča in transportnih poti ter promet po obstoječem cestnem omrežju, pri katerem pa je dodatno upoštevana preusmeritev prometa zaradi delovnih omejitev in začasnih zapor v času gradnje (prometni scenarij S11) ) z upoštevanjem prometnih obremenitev v letu 2022. Za vrednotenje vpliva je ocenjena obremenitev s hrupom v izhodiščnem stanju (brez gradnje) ter obremenitev s hrupom v času gradnje z upoštevanjem obratovanja gradbišča ter dodatnega gradbiščnega prometa in preusmeritve prometa po Scenariju S11. Konkretno so prometne obremenitve in podatki o hrupu v času gradnje (ne samo na dovoznih cestah v času gradnje ampak tudi na cestah, kamor se bo preusmeril promet zaradi delovnih zapor zaradi gradnje – alternativne ceste) predstavljene npr. v tabeli 26, tabeli 27, tabeli 28 ter grafičnih prikazih – slika 23, slika 24 itd. Aneksa k PVO.

V ponovnem postopku so stranski udeleženci podali pripombo, da v Poročilu o PVO niso opredeljene ocene zamud in tveganj za prebivalstvo v času gradnje zaradi zapor in delnih zapor, transportnih poti ter preusmeritev prometa na druge, tudi alternativne ceste (varne šolske poti). Pri tem upravni organ pojasnjuje, da Uredba o vsebini PVO, ki določa podrobnejšo vsebino poročila o vplivih na okolje, eksplicitno ne določa, da je oceno zamud in tveganj za prebivalstvo v času gradnje zaradi zapor in delnih zapor transportnih poti treba v PVO obravnavati. Glede navedb, da v PVO niso obdelane posledice poteka prometa po alternativnih, lokalnih cestah na zdravje ljudi zaradi tega, ker bodo imele vse faze gradnje vpliv na obstoječe državne in lokalne ceste pa upravni organ ugotavlja, da ne držijo. Upravni organ meni, da so bila tveganja na prebivalstvo v času gradnje zaradi zapor in delnih zapor, transportnih poti ter preusmeritev prometa na druge, tudi alternativne ceste, obravnavana, saj je bil vpliv obremenitve s hrupom in vpliv emisij onesnaževal v zrak ob prometnicah, kamor se v času delnih ali popolnih zapor pričakuje, da se bo preusmeril promet zaradi načrtovane gradnje, preverjen. Torej ocenjeni so bili tisti možni vplivi, ki bi potencialno lahko vodili do čezmernih obremenitev. Morebitne zamude v času gradnje zaradi zapor in delnih zapor pa same po sebi ne morejo povzročati pomembnih škodljivih vplivov na okolje in zdravje ljudi.

Glede nejasnosti poteka prometa v času gradnje krožišča Mačkovec upravni organ pojasnjuje, da je le-ta opisan in jasno opredeljen v Elaboratu gradbišča in ukrepov v času gradnje (T.3.2), iz katerega izhaja, da je potek gradbiščnega prometa predviden po obstoječi glavni cesti G2-105/ odsek 0254 in regionalni cesti R2-448 / odsek 0222 od priključka Mačkovec do priključka Novo mesto zahod mimo AC baze, medtem ko se ostali promet (razen gradbiščnega) normalno odvija po obstoječi G2-105/ odsek 0254 in 0257 in R2-448/ odsek 1512 preko obstoječega krožišča Mačkovec z vzpostavitvijo dvosmernega prometa po južni oz. severni strani obstoječega krožišča Mačkovec v vse obstoječe smeri vožnje. Ureditev oz. zagotovitev dvosmernega prometa preko obstoječega krožišča Mačkovec ne povzroča posledično povečanja prometa na Šmarješki cesti, saj popolna zapora na Otoški cesti ni predvidena.

Glede navedb stranskih udeležencev v ponovnem postopku, da so v Prometni študiji napačni podatki upravni organ ugotavlja, da je v Študiji prometa v času gradnje (poglavje 4) podrobno opisan makroskopski prometni model z navedbo in opisom vseh vhodnih podatkov. Razvit je sodoben sintetični prometni model po 4-stopenjski metodi, ki upošteva socio-ekonomske podatke, posnema vzorec potovalnih navad (upoštevanih je 13 namenov potovanj) in se odziva na pogoje v prometnem omrežju. Ustrezno posnemanje realnega stanja oz. primernost modela za uporabo se preverja z različnimi validacijskimi postopki na osnovi števnih podatkov iz terena, primerjalne analize potovalnih časov po namenih potovanja, deležu izbire načina potovanja po prometnih sredstvih itd.

## Zrak

Glede navedb stranskih udeležencev, ki se nanašajo na možne vplive predvidene gradnje na kakovost zunanjega zraka v povezavi z obstoječo obremenjenostjo območja zaradi onesnaženosti zraka ter ukrepi za preprečitev oz. zmanjšanje pomembnih škodljivih vplivov na kakovost zunanjega zraka, upravni organ odgovarja, da je vsebina obrazložena v točki 10.2 te obrazložitve, ukrepi oz. pogoji, ki jih mora investitor upoštevati, pa določeni v točki IV./2 izreka tega dovoljenja. Upravni organ v zvezi s tem podaja še dodatna pojasnila oz. odgovore.

Glede navedb da izbrana rešitev posega v predel mesta, kjer je zrak že sicer zelo onesnažen kar potrjuje Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 49/17 in 160/20) oz. v območje, ki že sedaj sodi v razred največje obremenjenosti z delci  $PM_{10}$  in  $PM_{2,5}$ , da bi bilo v povezavi z ukrepom iz omenjenega odloka potrebno izdelati posebno študijo za omejevanje hitrosti na obstoječih prometnicah, da se prepreči prekomeren vpliv na okolje, da v PVO ni izkazano, da hitra cesta ne bo vplivala na poslabšanje zraka v stanovanjskem območju oziroma ni izkazano, kako bo poskrbljeno za zmanjšanje hitrosti v času, ko bo ARSO za MONM razglasil čezmerno onesnaženost z delci  $PM_{10}$  in ostalimi škodljivimi delci, ki nastajajo zaradi izpustov motornih vozil in cestnega prahu, upravni organ ugotavlja, da območje Mestne občine Novo mesto, kjer je načrtovana trasa hitre ceste s spremembo zakonodaje v novembru leta 2020 (Odlok o spremembah Odloka o določitvi podobmočij zaradi upravljanja s kakovostjo zunanjega zraka, Uradni list RS, št. 160/20) ni več uvrščeno med degradirana območja zaradi onesnaženosti zraka z delci  $PM_{10}$ . Z navedeno spremembo je prenehal veljati tudi Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 49/17). V ponovnem postopku je bilo poglavje, ki se nanaša na obstoječe stanje kakovosti zraka v Aneksu k PVO ažurirano in dopolnjeno. Pri podatkih o obstoječem stanju se odlok ni več upošteval, ugotovljeno je, da je le-ta prenehal veljati. Podoben ukrep, kot ga izpostavljajo stranski udeleženci iz Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 49/17) je določen v izreku tega dovoljenja z namenom zmanjšanja vpliva na onesnaženost zraka zaradi uporabe oz. obratovanja načrtovane ceste. Ukrep, ki se nanaša na omejitev hitrosti vozil v hladni polovici leta, ko bo v Mestni občini Novo mesto razglašena čezmerna onesnaženost z delci  $PM_{10}$ , je upravni organ določil na podlagi strokovnega mnenja Agencije RS za okolje, ki je ob upoštevanju navedenega ukrepa ugotovila sprejemljivost nameravane gradnje z vidika varovanja zraka. Ukrep se bo izvrševal z uporabo dodatne signalizacije, zato po mnenju upravnega organa izdelava dodatne študije za omejevanje hitrosti na obstoječih prometnicah ni relevantna, niti upravni organ ne ve kakšen bi bil konkretni namen izdelave take študije.

Glede navedb, da PVO navaja zgolj eno stalno merilno mesto zraka, kar naj ne bi bilo v skladu z Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku, da je postaja locirana na drugem koncu Novega mesta, zato se ne da izmeriti pravilne vrednosti, ker merilnih mest na območju stanovanjskih stavb stranskih udeležencev ni, da se meritve ne opravljajo skozi celo leto, zato ti podatki niso relevantni za prikaz onesnaženosti zraka v NM in s tem za ugotovitve

dejanskega stanja po načelu materialne resnice, da takšne meritve podajajo zavarujoče podatke in s tem kršitev prava EU, upravni organ ugotavlja, da so bile pri izdelavi tako PVO kot v ponovnem postopku Aneksa k PVO za oceno obstoječe onesnaženosti zunanjega zraka uporabljeni javni podatki razpoložljivi na obravnavanem območju, kar je v skladu z zahtevami 8. člena Uredbe o vsebini PVO. Upoštevane so bile meritve onesnaževal na stalnem merilnem mestu Novo mesto (šifra postaje 50), ki je vključen v državno mrežo za spremljanje kakovosti zunanjega zraka, katero upravlja Agencija RS za okolje in je npr. od območja prečkanja Krke oddaljeno ca. 2 km. Merilna mesta za spremljanje kakovosti zunanjega zraka so postavljena v skladu z zahtevami Uredbe o kakovosti zraka ter Pravilnika o ocenjevanju kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 55/11, 6/15, 5/17 in 44/22 – ZVO-2), ki podrobno določata zahteve glede števila, namena in tipa vzorčevalnih mest v aglomeracijah in območjih. Z navedenima predpisoma je bila v slovenski pravni red prenešena Direktiva 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšemu zraku. Glede navedbe, da navajanje zgolj enega merilnega mesta v PVO ni v skladu z Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšemu zraku oz. da gre za kršitev prava EU, upravni organ navaja, da iz pripomb ni jasno, v katerem delu ni skladnosti z navedeno direktivo oz. v katerem delu je kršeno pravo EU. Predmetno merilno mesto se uvršča med merilna mesta mestnega ozadja, ki so reprezentativna za gosteje naseljene predele mest, v katerih živi večina prebivalstva. Na merilnem mestu se neprekinjeno opravljajo meritve od leta 2010, spremljajo pa se meteorološki parametri in onesnaženost zraka z delci  $PM_{10}$ . Glede na navedeno upravni organ ne dvomi v pravilnost uporabe podatkov in njihovo relevantnost za realno oceno obstoječega stanja kakovosti zunanjega zraka na širšem obravnavanem območju.

Glede priloženega poročila z naslovom Okrepljene meritve zraka v Mestno občini Novo mesto v letu 2019, izdelala Agencije RS za okolje (dokaz št. 28) ter navedbami, da je bila že v kratkem obdobju meritev (3 mesece) mejna vrednost največkrat presežena ravno na merilni postaji Mačkovec, upravni organ ugotavlja, da je to le ena izmed ugotovitev v navedenem poročilu. Agencija RS za okolje poleg meritev na stalnih merilnih mestih v okviru rednega spremljanja in ocenjevanja kakovosti zunanjega zraka občasno izvede tudi dodatne meritve. V letu 2019 so bile tako izvedene obsežnejše oz. okrepljene meritve v Novem mestu, katerih namen je bila določitev prostorske in časovne spremenljivosti onesnaženosti zraka in ocena reprezentativnosti obstoječe stalne merilne postaje. Hkrati je bil namen ugotoviti v kolikšnem obsegu k onesnaženosti zunanjega zraka z delci  $PM_{10}$  prispevajo industrija, promet, individualna kurišča in resuspenzija. Meritve so se izvajale na več lokacijah v Novem mestu, med drugim tudi na merilnem mestu Mačkovec, ki je bil uvrščen v tip mestno ozadje, značilnost območja je stanovanjsko. Na tej lokaciji so v bližini individualne stanovanjske hiše, ki za svoje ogrevanje uporabljajo različne energente. Iz rezultatov navedenega poročila res izhaja, da je bila dnevna mejna vrednost največkrat presežena na merilni postaji Mačkovec (18-krat), vendar pa je hkrati treba izpostaviti tudi druge ugotovitve iz poročila in sicer, da so največji lokalni vir delcev  $PM_{10}$  individualna kurišča na drva (najvišje izmerjene ravni kalija in levoglukozana, ki sta indikatorja za kurjenje lesa, sovpadajo na vseh merilnih mestih z najvišjimi ravnmi delcev  $PM_{10}$ ), ki v posameznih naseljih ob slabih vremenskih pogojih, poslabšujejo kakovost zunanjega zraka. Najvišje ravni delcev so bile tako izmerjene v tistih naseljih, kjer je gostota individualnih hiš največja. Na kakovost zunanjega zraka zelo vplivajo sicer vremenske razmere, saj je ob enakih izpustih ob ugodnih vremenskih razmerah (padavine, veter) kakovost zraka dobra, ob neugodnih (temperaturni obrat, brezvetrje) pa lahko zelo slaba. Podobne ugotovitve izhajajo tudi iz opisa obstoječe obremenjenosti območja zaradi onesnaženosti zraka v Aneksu k PVO (na podlagi podatkov stalnega merilnega mesta za ocenjevanje kakovosti zunanjega zraka). Nadalje glede navedbe, da se z meritvami Agencije RS za okolje ne strinja tudi MONM (dokaz št. 29) upravni organ ugotavlja, da v navedenem dopisu MONM izraža skrb, da prenehanje uvrščanja MONM med območja s slabo kakovostjo zraka, ne bo povzročila opustitev skrbi za še boljšo kakovost zraka v MONM. Navajajo, da je skrb za izboljšanje kakovosti zraka v kotlinskem območju stalna in kontinuirana naloga, in se bojijo, da bodo javnost in deležniki, navedeno odločitev ARSA sprejeli kot dokaz dobre kakovosti zraka.

Vendar pa navedeni dopis ne izpodbija pravilnost načina obravnave obstoječega stanja v predloženem PVO, niti v ponovnem postopku predloženem Aneksu k PVO. Nadalje upravni organ še navaja, da iz poročila okrepljenih meritev kakovosti zraka Agencije RS za okolje izhaja, da so bile meritve na stalni postaji Novo mesto izvedene skladno s standardi Svetovne meteorološke organizacije (WMO). Ostale meteorološke meritve pridobljene v okviru merilne kampanje (okrepljenih meritev kakovosti zraka) zahtevnim standardom ne zadoščajo. Z upoštevanjem sistematičnih napak in drugih negotovosti, ki izhajajo iz postavitve merilnikov in načina izvajanja začasnih meteoroloških meritev, pa se te meritve do določene mere vseeno uporabijo za pomoč pri interpretaciji izmerjenih parametrov kakovosti zunanjega zraka.

Glede nestrinjanja stranskih udeležencev z navedbami v PVO, ki se nanašajo na glavne vire delcev  $PM_{10}$  na območju Novega mesta – kurjenje z lesno biomaso (po mnenju stranskih udeležencev gre za popolnoma neutemeljeno in nestrokovno izkrivljanje dejanskega stanja, sklepanje o izvoru  $PM_{10}$  delcev pa za zavajanje javnosti in namerno prikazovanje manjšega vpliva cestnega prometa), upravni organ ugotavlja, da so pavšalne in neutemeljene. Iz poglavja 4.4.6 PVO, ki je v ponovnem postopku nadomeščeno s poglavjem 9.3 Aneksa k PVO je razvidno, da gre za opis obstoječih emisij in obstoječo kakovost zraka na podlagi javno dostopnih podatkov Agencije RS za okolje in ne za sklepanje o glavnih virih  $PM_{10}$  delcev. Med drugimi je kot eden izmed pomembnejših virov delcev  $PM_{10}$  izpostavljen tudi promet.

Glede preseganja letnih vrednosti za  $PM_{10}$  glede na priporočene vrednosti Svetovne zdravstvene organizacije ter EU upravni organ pojasnjuje, da so to le priporočila, kot tudi navajajo stranski udeleženci, in niso sprejete v pravno zavezujoči obliki, ki bi jo upravni organ pri odločanju moral upoštevati.

Glede navedb, da ni pojasnjeno, kako bi lahko umestitev hitre ceste v prostor prispevala k zmanjšanju onesnaženosti zraka in da v PVO ni izkazano, da umestitev prometnice ne bo vplivala na poslabšanje zraka v stanovanjskem območju stranskih udeležencev, upravni organ ugotavlja da so presplošne in hkrati navaja, da namen presoje vplivov na okolje ni pojasniti, kako bi umestitev načrtovane ceste v prostor prispevala k zmanjšanju onesnaženosti zraka, ampak ugotovitev ali ima oz. nima nameravana gradnja pomembnih škodljivih vplivov na okolje. Tako v PVO kot v ponovnem postopku v Aneksu k PVO je bil vpliv uporabe oz. obratovanja načrtovane hitre ceste na kakovost zunanjega zraka preverjen z modelnim izračunom katerega rezultati so pokazali, da dodatna onesnaženost zraka zaradi prometa na hitri cesti v okolici le-te ne bo presegala zakonsko predpisanih mejnih vrednosti onesnaževal (bolj podrobno glej točko 10.2.b obrazložitve). S tem je izkazano, da vpliv zaradi načrtovane hitre ceste sicer bo, vendar bo v okviru zakonskih normativov oz. nameravana gradnja ne bo imela pomembnih škodljivih vplivov na kakovost zraka in s tem na prebivalstvo in zdravje ljudi.

Glede nestrinjanja stranskih udeležencev z oceno v PVO, da vpliv v času obratovanja hitre ceste na kakovost zraka ne bo bistven, saj je iz opisa (število preseganj  $PM_{10}$  bo v 50 m pasu od osi med 39 in 46, kar je v okviru obstoječe onesnaženosti s trdimi delci) logično, da bo vpliv z novim virom onesnaževanja (t.j. hitre ceste) povečan upravni organ pojasnjuje, da gre za oceno izdelovalcev poročila o vplivih na okolje v skladu s četrtnim odstavkom 2. člena Uredbe o vsebini PVO. Kot ugotavljajo stranski udeleženci bo vpliv povečan, vendar neposredna onesnaženost zunanjega zraka zaradi načrtovane hitre ceste ne bo čezmerna. Upravni organ nadalje ugotavlja, da je bolj kot neposredna onesnaženost zunanjega zraka zaradi načrtovane hitre ceste, problematična ocenjena skupna onesnaženost zraka z upoštevanjem meril ravni ozadja. V zvezi s tem je bila predložena dokumentacija v ponovnem postopku dopolnjena. Pri oceni in izračunih je bila za ozadje v prvem koraku skladno z upoštevanjo smernico privzeta povprečna onesnaženost zraka za srednje veliko mesto (za  $PM_{10}$   $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Zaradi upoštevanja visoke ravni ozadja je pri ponovnem izračunu ocenjeno število preseganj mejne dnevne koncentracije  $PM_{10}$  v

50 m pasu med 38 in 39 na leto, kar presega dopustno število preseganj. Dodatno je bilo pri oceni celotne onesnaženosti zraka ocenjeno tudi število preseganj mejne urne vrednosti dušikovega dioksida in mejne dnevne vrednosti delcev pri upoštevanju dejanskih ravni ozadja v zadnjem obdobju na območju Novega mesta in širše okolice ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  za  $\text{NO}_2$  in  $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$  za  $\text{PM}_{10}$ ). Z upoštevanjem nižje ravni ozadja je ocenjeno občutno manjši vpliv na število preseganj mejne vrednosti delcev  $\text{PM}_{10}$ , kar je razvidno iz tabele 61 Aneksa k PVO.

Glede navedb povzetih iz okoljskega poročila v povezavi z onesnaženostjo zraka upravni organ pojasnjuje, da je podlaga za presojo vplivov na okolje poročilo o vplivih na okolje in ne okoljsko poročilo, ki je bilo podlaga za izvedbo celovite presoje vplivov na okolje v postopku sprejemanja državnega prostorskega načrta in v okviru tega postopka tudi že presoјano. Ne glede na to pa upravni organ ugotavlja, da je vsebina o spremljanju stanja in lokacij merilnih mest v zvezi z emisijami v zrak, ki lahko vplivajo na zdravje ljudi podana v poglavju 12.2 Aneksa k PVO, neposredna onesnaženost in skupna onesnaženost zraka ter kumulativni vpliv pa v poglavju 10.3 Aneksa k PVO.

Glede meritev zraka, ki so jo opravili prebivalci na lokaciji hiše Pod Trško goro 55 in iz katerih je po navedbah stranskih udeležencev razvidno, da so bile mejne vrednosti  $\text{PM}_{10}$  in  $\text{PM}_{2,5}$  v mesecu dni presežene za več kot 21 krat (dokaz št. 30) upravni organ ugotavlja, da teh meritev zaradi pomanjkanja verodostojnosti ni mogoče sprejeti kot relevanten dokaz v tem postopku. Poleg tega iz grafičnih prikazov predloženih meritev zaradi slabe ločljivosti podatkov ni mogoče jasno razbrati. Upravni organ nadalje ugotavlja, da mejna dnevna vrednost za delce  $\text{PM}_{2,5}$  v skladu z Uredbo o kakovosti zraka ni predpisana, zato navedbe stranskih udeležencev glede preseganja vrednosti delcev  $\text{PM}_{2,5}$  niso relevantne. Glede meritev in preseganja dnevne mejne vrednosti za delcev  $\text{PM}_{10}$  pa je iz navedb predloženih meritev razvidno, da je znaten porast delcev v popoldanskem času, ki sovpada z začetkom kurjenja. Nenazadnje pa stranski udeleženci že sami navajajo, da so se meritve izvajale v času razglašene epidemije ko je bilo prometa občutno manj kot običajno, ljudje pa so se primarno in večino časa zadrževali v gospodinjstvih in porabljali občutno več energentov za ogrevanje bivalnih prostorov v zimskem obdobju, zaradi česar so bili tudi po mnenju upravnega organa v času meritev največji vir delcev  $\text{PM}_{10}$  in  $\text{PM}_{2,5}$  individualna kurišča na drva in ne cestni promet.

Navedba, da je za preprečitev onesnaženja zraka z delci  $\text{PM}_{10}$  in  $\text{PM}_{2,5}$  v času uporabe kot omilitveni ukrep predvidena protihrupna ograja, ne drži. V Aneksu k PVO dodatni ukrepi za preprečitev oz zmanjšanje vpliva na onesnaženost zraka zaradi uporabe oz. obratovanja načrtovane ceste glede na oceno vplivov niso predvideni, podano je le priporočilo v zvezi z ustreznim in rednim vzdrževanjem vozniš površin, katerega je upravni organ, poleg omejitve hitrosti v hladni polovici leta, določil kot omilitveni ukrep v točki IV./2.2 izreka tega dovoljenja. Protihrupne ograje bodo izvedene kot ukrep za preprečitev širjenja hrupa v okolico in tako čezmerne obremenitve s hrupom.

Glede navedb »da omilitveni ukrep v zvezi s preprečevanjem oz zmanjšanjem emisij prahu v času gradnje iz gradbišč ob večjih hitrosti vetra, ne zadostuje, da bi lahko z gotovostjo trdili, da prekomernih vplivov na življenje in zdravje stranskih udeležencev ne bo, ter da bodo stranski udeleženci, še posebno v času, ko gradbišča ne bodo delovala, izpostavljeni prekomernemu prašenju in da bo ob nepredvidenih vremenskih dogodkih lahko prišlo do prekomernih vplivov na zdravje in življenje ljudi, saj je očitno, da se z gradnjo takšnega gradbeno-inženirskega objekta v urbanem območju dejansko ne more nadzorovati posledic gradnje in uporabe« upravni organ ugotavlja, da gre za pavšalne navedbe, brez konkretnih podatkov in argumentov. Upravni organ na podlagi modelnega izračuna, ki je podrobno predstavljen v Elaboratu ocene kakovosti zraka, ugotovitve pa so povzete tudi v točki 10.2.a obrazložitve tega dovoljenja, ugotavlja, da je z upoštevanjem omilitvenih ukrepov, določenih v točki IV./2.1 izreka tega dovoljenja ter vseh zahtev

iz relevantnih predpisov, mogoče preprečiti prekomerne obremenitve z delci  $PM_{10}$  v času gradnje. Poleg drugih protiprašnih ukrepov so npr. za zmanjšanje onesnaženosti zraka izven obdobja gradnje pri najbolj izpostavljenih stavbah predvideni tudi protiprašni zaslони, ki bodo preprečevali prašenje z odprtega gradbišča tudi v vetrovnih obdobjih. Hkrati je na določenih lokacijah predviden tudi monitoring kakovosti zraka med gradnjo ter spremljanje ukrepov in učinkov posega v času gradnje, kar omogoča pravočasno evidentiranje tveganj in preprečitev potencialnih negativnih vplivov na okolje. Upravni organ dodatno navaja, da je tudi v strokovnem mnenju Agencije RS za okolje navedeno, da je nameravana gradnja v segmentu varovanja zraka sprejemljiva, v kolikor se bodo pri gradnji upoštevali pogoji navedeni v Aneksu k PVO in omilitveni ukrepi navedeni v mnenju. Te pogoje oz. omilitvene ukrepe je upravni organ povzel v točki IV./2.1 izreka tega dovoljenja.

Glede izvedbe dostopne dvopasovne ceste do PC Mačkovec, izvedba katere po mnenju stranskih udeležencev slabša življenjske pogoje stanovalcev (naslovi naštetih v dopisu stranskih udeležencev) in za katero stranski udeleženci najprej navajajo da vplivi v PVO sploh niso obdelani, nadalje pa so mnenja, da so v PVO obdelani le vplivi gradbišča za gradnjo dostopne dvopasovne ceste, ki so po podatkih PVO, bistveni za življenje in zdravje ljudi, za omilitve le-teh pa je predvidena zgolj protiprašna bariera, medtem ko za čas uporabe dvopasovnice ukrepov ni, upravni organ najprej pojasnjuje, da gre za deviacijo nekategoriziranih cest (deviacija 1-2a) in ne dvopasovno cesto, kot navajajo stranski udeleženci. Kot izhaja iz točke 10.2.a obrazložitve tega dovoljenja je območje predmetne deviacije (območje Pod Trško Goro) v času gradnje zaradi neposredne bližine gradbišča med drugimi res opredeljeno kot s prašenjem najbolj obremenjeno območje, zaradi česar bo vpliv velik, vendar pa so za zmanjšanje vpliva določeni številni omilitveni ukrepi (ne samo začasni protiprašni zaslони kot navajajo stranski udeleženci), ki so določeni v točki IV./2.1 izreka tega dovoljenja. Skupen vpliv je zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov v Aneksu k PVO ocenjen kot nebiten (ocena C3). Upravni organ ugotavlja, da je bilo z modelnim izračunom ocenjeno, da z upoštevanjem omilitvenih ukrepov zakonsko določene mejne dnevne in letne koncentracije delcev, ne bodo presežene. Za čas uporabe predmetne deviacije pa v predloženem Aneksu k PVO omilitveni ukrepi niso predvideni.

Glede navedbe, da v PVO ni prikaza nastanka prizemnega ozona in ostalih trdih delcev; dušikovega dioksida, delci različnih velikosti in ozona, ki nastajajo zaradi prometa (individualni, tranzitni) in posledično ni prikaza njihovega vpliva na življenje in zdravje ljudi, upravni organ navaja, da je bila tako v PVO kot tudi v ponovnem postopku v Aneksu k PVO ocenjena neposredna in skupna onesnaženost zraka z delci  $PM_{10}$  ter  $NO_2$  v času obratovanja državne ceste ter dodatna obremenitev z delci  $PM_{10}$  v času gradnje državne ceste (v okolici gradbišča na kakovost zraka pomembno vplivajo le emisije delcev  $PM_{10}$ , medtem ko emisije ostalih onesnaževal ne bodo povzročale občutnega povečanja onesnaženosti zraka). V ponovnem postopku je bilo v okviru vplivov emisij onesnaževal v zrak v času obratovanja hitre ceste predložena dokumentacija dopolnjena. Kakovost zraka je bila ocenjena tudi z izračunom srednje letnih imisijskih koncentracij ogljikovega monoksida, žveplovega dioksida, benzena in delcev  $PM_{2,5}$ . Torej za tista onesnaževala, ki so značilna za izpuste cestnega prometa. Ostala onesnaževala niso bila vključena v izračun, z razlogom kot je opisano v točki 10.2.b obrazložitve tega dovoljenja.

Glede vprašanja, kateri protiprašni ukrepi so predvideni in kako se bodo izvajali, upravni organ navaja, da so protiprašni ukrepi oz vsi ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov razpršenih emisij prašnih delcev  $PM_{10}$  zaradi gradnje hitre ceste, določeni v točki IV./2.1 izreka tega dovoljenja ter podzakonskih predpisih, zlasti Uredbi o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2) in Pravilniku o nalaganju in pritrdjevanju tovora v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 70/11). Za izvajanje ukrepov je odgovoren investitor.

Glede navedbe, da mora upravni organ pri odločanju o dopustnosti nameravanega posega upoštevati splošno znana dejstva, ki jih sicer ni potrebno posebej dokazovati in sicer, da je vpliv prometnic, kot so hitre ceste, škodljiv za življenje in zdravje ljudi in s tem bistven, upravni organ navaja, da je navedba pavšalna in nedokazana glede konkretnega posega. Upravni organ v postopku ne more odločati na podlagi nedokazanih trditev, to je utemeljeno tudi v petem odstavku 39. člena GZ, ki določa, da mora stranka za svoje trditve, s katerimi nasprotuje nameravani gradnji, predložiti dokaze.

Glede navedb, da v PVO ni izkazano, da hitra cesta ne bo vplivala na poslabšanje zraka v stanovanjskem območju, da ni mogoče predvideti vseh negativnih vplivov na zdravje in okolje v Novem mestu, da PVO ne more biti edini relevanten dokument za prikaz dejanskega in bodočega stanja, da bo z gradnjo hitre ceste onesnaženost zraka na obravnavanem območju še enkrat večja in s tem še bolj nad mejnimi vrednostmi in ostalih trditev, ki zgoraj niso posebej izpostavljene, upravni organ ugotavlja, da so pavšalne in niso dovolj konkretne oz. podprte s konkretnimi dokazili, (npr. kvantitativnimi podatki, argumentacijo), zaradi katerih bi upravni organ podvomil v podatke oz. vsebino, podane v predloženi dokumentaciji na podlagi katere je upravni organ odločal v predmetnem upravnem postopku.

#### Ostali vplivi

Glede navedb stranskih udeležencev, ki se nanašajo na vplive predvidene gradnje zaradi vibracij upravni organ odgovarja, da je vsebina obrazložena v točki 10.3 te obrazložitve, ukrepi oz. pogoji, ki jih mora investitor upoštevati, pa določeni v točki IV./3 izreka tega dovoljenja. Upravni organ v zvezi s tem podaja še dodatna pojasnila oz. odgovore.

Glede navedb, da v PVO ni najti metode in izračuna, ki bi dokazoval, da ne bo prišlo do poškodb hiš stranskih udeležencev in tudi ne kako bo dolgotrajen vpliv vibracij v času gradnje vplival na lastnike hiš, čeprav ti standardi obstajajo, in sicer v povezavi z zabijanjem 560 pilotov na območju mostu čez Krko v neposredni bližini stanovanjskih stavb, miniranjem in izpostavljeno problematiko ne le hrupa pač pa tudi tresljajev in vibracij, upravni organ ugotavlja, da zabijanja temeljev, skladno s PVO ko tudi z Aneksom k PVO, ne bo, ampak je izvedba temeljenja mostu čez reko Krko predvidena z uvrstavanjem pilotov (iz tabele 11 PVO razvidno št. AB uvrstanih pilotov), zaradi česar je vpliv vibracij in hrupa na okolje bistveno zmanjšan na območje samega gradbišča, posledično povečanih vplivov na hrup in vibracije v času pilotiranja temeljev mostu čez Krko ne bo. Upravni organ je za zaščito bližnjih stanovanjskih objektov zaradi morebitnih vibracij v času gradnje omilitvene ukrepe določil v točki IV./3 izreka tega dovoljenja, med drugim tudi način izvedbe pilotiranja, ki ga je treba izvajati z uvrstanjem pilotov in ne z zabijanjem. Med gradnjo je predvideno tudi spremljanje stanja vpliva vibracij na tem območju. Upravni organ nadalje pojasnjuje, da vpliv vibracij na okolje in ljudi v okolju v Republiki Sloveniji ni zakonsko reguliran in predpisan, obstajajo le nekatera priporočila (tuji standardi). Standardi, na podlagi katerih so ocenjeni vplivi vibracij, so bili podani v poglavju 4.4.1.3 PVO, ki je v ponovnem postopku nadomeščen s poglavjem 9.1.3 Aneksa k PVO, povzeti pa v obrazložitvi tega dovoljenja, zato trditve, da jih PVO ne vsebuje, niso točne.

Glede vprašanja kakšni so vplivi predvidenega miniranja in kakšna je možnost, da se pri izvedbi poškodujejo okoliški objekti, upravni organ po preučitvi predložene dokumentacije in pojasnil investitorja ugotavlja, da miniranje na osrednjem območju državne ceste ni predvideno.

V ponovnem postopku pa se je preveril vpliv miniranja, ki je predviden na območju AC priključka, ca. 470 m od najbližje stanovanjske pozidave. Upravni organ ugotavlja, da glede na večjo oddaljenost bivalnega okolja od območja razstreljevanja, vpliva na povečano obremenitev z

vibracijami nebo. V točki IV.3 izreka tega dovoljenja je upravni organ določil tudi omilitvene ukrepe.

Glede navedb v zvezi z vplivi prekomernega osenčenja objektov zaradi viadukta predvidene hitre ceste, da v PVO ni prikazanega vpliva osenčenja stanovanjskih objektov, zaradi česar stranski udeleženci dvomijo v strokovnost pripravljavcev PVO, ker naj bi ta podatek izpustili, in v povezavi s tem analizo simulacije osenčenja na zemljiščih parc. št. 972/13 in 972/5, k.o. Bršljin (dokaz št. 27), upravni organ ugotavlja, da vrednotenje vplivov na osenčenje stanovanjskih objektov, skladno z Uredbo o vsebini PVO, ni predmet poročila o vplivih na okolje. Stranski udeleženci sicer pravilno navajajo določbe prvega odstavka 2. člena Uredbe o vsebini PVO o zagotovitvi podatkov potrebnih za presojo vplivov na okolje, vendar pa ne navajajo določila Uredbe o vsebini PVO v nadaljevanju, ki podrobno določajo, kaj je predmet poročila (drugi odstavek 2. člena v povezavi z 9. in 10. členom Uredbe o vsebini PVO). Upravni organ hkrati tudi ugotavlja, da metodologija in merila za izračun osenčenosti v Sloveniji nista predpisana, prav tako niso določene nobene zahteve, glede osenčenosti v DPN, zato po mnenju upravnega organa presoja glede dopustnih oz. nedopustnih ravni osenčenosti ne more temeljiti na subjektivni presoji. Glede na navedeno, upravni organ ocenjuje, da so navedbe v zvezi z vplivi prekomernega osenčenja objektov zaradi viadukta predvidene hitre ceste nerelevantne.

#### Šmarješka cesta 43

V zvezi z navedbami stranskih udeležencev, ki se konkretno nanašajo na stanovanjsko hišo na naslovu Šmarješka cesta 43, oziroma na zemljišče parc. št. 964/10, 964/2 in 965/12, k.o. Bršljin, in sicer, da bo zaradi načrtovane ceste kakovost njihovega bivanja slabša oz. da bo bivanje v hiši nevzdržno oz. nemogoče, da zaradi majhne oddaljenosti od hitre ceste v hiši ne bo mogoče v miru uživati, da bo gradnja močno vplivala na poslabšanje zraka, prekomeren hrup ter vibracije, torej na njihovo počutje, zdravje in premoženje, da bodo sadno drevje in vrt zaradi gradnje neuporabni, da bodo tudi v času uporabe hitre ceste vplivi negativni zaradi zastojev prometa, dodatnega hrupa s cestišča in zaradi dilatacij, v času turistične sezone pa se pričakuje še dodatno poslabšanje zraka in prekomeren hrup, upravni organ ugotavlja, da so pavšalne, neutemeljene in dokazno nepodprte. Tudi navedbi, da ni izključeno, da bodo realne vrednosti glede na tiste ocenjene v PVO višje in presežne, upravni organ ne more slediti, ker so te navedbe zgolj hipotetične. Upravni organ namreč ugotavlja, da je bilo tako v PVO kot v ponovnem postopku v Aneksu k PVO izkazano, da gradnja načrtovane hitre ceste kot njena uporaba ob upoštevanju številnih omilitvenih ukrepov za preprečitev oz. zmanjšanje potencialnih negativnih vplivov na območju predmetne nepremičnine (med drugimi tudi začasni protiprašni zasloni v času gradnje, časovna omejitev intenzivnih gradbenih del, izvedba protihrupne ograje med obratovanjem) ne bo povzročala čezmernih ravni hrupa, čezmerno onesnaženost zraka in čezmerno obremenitev z vibracijami (kot je obrazloženo v točkah 10.1, 10.2 in 10.3 te obrazložitve) pri najbližji stanovanjski stavbi na naslovu Šmarješka cesta 41 in tako tudi ne pri stanovanjski stavbi na naslovu Šmarješka cesta 43, ki je bolj oddaljena od gradbišča oz. hitre ceste. Glede na navedeno upravni organ tako ocenjuje, da je bilo tako v PVO kot v ponovnem postopku v Aneksu k PVO izkazano, da vplivi zaradi načrtovane hitre ceste ne bodo prekomerni, da bi ogrožali prebivalstvo in zdravje ljudi.

V ponovnem postopku je bila v Aneksu k PVO pri oceni obremenitve s hrupom v času gradnje imisijska računsko točka postavljena tudi pri stanovanjskem objektu na naslovu Šmarješka cesta 43, prav tako so bile izračunane srednje letne in najvišje dnevne dodatne koncentracije delcev PM<sub>10</sub> v času gradnje. Rezultati so potrdili zgornje ugotovitve upravnega organa.

Glede navedb, da bo onemogočen dostop do stanovanja hiše, v kateri stranski udeleženec prebiva, ter da so njegove parcele, od javne poti, po kateri bo potekala štiripasovnica, oddaljene

0 m, saj nanjo mejijo, upravni organ ugotavlja, da načrtovana hitra cesta ne bo potekala po javni poti (parc. št. 1121/12 in 1121/14), kot navaja stranski udeleženec, pač pa bo trasa hitre ceste od poti oddaljena najmanj 37,5 m medtem ko stanovanjska hiša od najbolj izpostavljenega dela hitre ceste 60 m zračne linije. Upravni organ še navaja, da je v točki V. izreka tega dovoljenja določeno, da mora investitor omogočiti dostope do vseh zemljišč in objektov, ki bodo morda prekinjeni med gradnjo.

Glede trditev, da vplivi vibracij, hrupa, onesnaženosti zraka in svetlobnega onesnaževanja niso ustrezno raziskani in določeni, zaradi česar stranska udeleženca zahtevata širitev vplivnega območja na prej omenjena zemljišča, tudi zaradi tega, ker PVO v enem delu kaže na to, da so (vizualna degradacija, prašenje, povrnitev v prvotno stanje), upravni organ navaja, da je odgovor glede določitve vplivnega območja podan v predhodnih odgovorih. Hkrati upravni organ pojasnjuje, da se navedbe stranskih udeležencev, ki naj bi kazale na to, da bi morala biti njihova zemljišča v vplivnem območju, in sicer PVO posebej navaja vplive na Rifljevo domačijo (vizualna degradacija, prašenje, povrnitev v prvotno stanje), da Uredba o vsebini PVO v 15. členu ne predvideva, da se vplivno območje določa zaradi obremenitve okolja kot posledica morebitnih vplivov na enote kulturne dediščine. Nadalje upravni organ tudi ugotavlja, da je Rifljeva domačija izgubila dediščinske lastnosti (tako navajajo tudi stranski udeležencu) zato se kot stavbna dediščina v prostoru ne varuje več.

Pojasnila v zvezi z navedbami, ki se nanašajo na vplive na domače in eksotične živali, sklicevanje na stališča NIJZ, priporočila svetovne zdravstvene organizacije glede ravni hrupa in načrtovanja prometnic, neupoštevanje alternativnih lokacij, Šmarješko cesto, ki naj bi bila gradbiščna cesta, po kateri bo preusmerjen ves promet v času gradnje, prekomerno onesnaženost območja Novega mesta z delci PM<sub>10</sub> že v obstoječem stanju, je upravni organ podal v predhodnih odgovorih.

#### Šmarješka cesta 42, 40

V zvezi z navedbami stranskih udeležencev, ki se konkretno nanašajo na stanovanjsko hišo na naslovu Šmarješka cesta 42 na zemljišču parc. št. 972/5, k.o. Bršljin in stanovanjsko hišo na naslovu Šmarješka cesta 40 na zemljišču parc. št. 972/13, k.o. Bršljin (sosednji zemljišči) in sicer, da PVO ne izkazuje da ne bo preseganja vpliva škodljivih delcev na življenje in zdravje v njihovih stanovanjskih stavbah glede na vrsto prometa, število vozil, uporabo goriv in izgorevanja ter glede na hitrost vožnje, lokacijo pospeševanja, zaviranje, da bodo stranski udeleženci s potekom celotnega evropskega prometa v neposredni bližini njihovih hiš izpostavljeni večnemu dnevnemu in nočnemu hrupu in onesnaženju zraka, ki zaradi trajanja predstavlja prekomeren vpliv na kakovost življenja v njihovih hišah in s tem zagotovo na poslabšanje zdravja, da bodo vplivi, ki bodo trajali tako dolgo, povzročali nedopustne prekomerne vplive na njihovo zdravje in življenje, da vrtnine, ki jih pridelujejo na vrtu ne bodo več uporabne, upravni organ ugotavlja, da so pavšalne, neutemeljene in dokazno nepodprte. Upravni organ namreč ugotavlja, da so bili tako v PVO, kot tudi v ponovnem postopku v Aneksu k PVO pri stanovanjskih stavbah na naslovu Šmarješka cesta 40 in 42, opredeljeni tako kvantitativni in kvalitativni vplivi. Večji vplivi so pričakovani v času gradnje hitre ceste, ko se bodo pri obeh stanovanjskih objektih delno povečale obremenitve s hrupom, vibracijami in prašnimi delci, vendar pa so za zmanjšanje in preprečitev potencialnih negativnih vplivov, v točki IV./1.1, IV./2.1, IV./3 izreka tega dovoljenja, določeni številni omilitveni ukrepi, s katerimi je v Aneksu k PVO izkazano, da pri obeh stanovanjskih objektih v času gradnje ne bo prišlo do čezmernih obremenitev s hrupom, čezmerne onesnaženosti zraka in čezmerne obremenitve z vibracijami (kot je obrazloženo v točkah 10.1.a, 10.2.a in 10.3 te obrazložitve) ter tako do prekomernih vplivov, ki bi ogrožali zdravje ljudi. Podobno je ugotovljeno za čas uporabe hitre ceste, ki pri obravnavanih stanovanjskih objektih z upoštevanjem projektnih rešitev in omilitvenih ukrepov, določenih v točki IV./1.2 izreka tega dovoljenja (izvedba tihega asfalta, tišjih dilatacij na mostu čez Krko, protihrupna ograja) ter omilitvenih ukrepov, določenih v točki IV./2.2

izreka tega dovoljenja ne bo povzročala čezmerne obremenitve s hrupom (izkazano z modelnim izračunom z upoštevanjem različnih parametrov) in čezmerno onesnaženost zraka, glede na zakonsko dovoljene normative v RS. V času uporabe hitre ceste pa pomembnejših vplivov zaradi vibracij pri obravnavanih stanovanjskih stavbah ni pričakovati.

V zvezi z navedbami stranskih udeležencev, da bodo vplivi na življenje in zdravje ljudi prekomerni, z omilitvenimi ukrepi pa bo doseženo, da bodo vplivi segali le znotraj meje DPN, kar je v nasprotju z vsemi pravili stroke in da v PVO niso izkazani omilitveni ukrepi, upravni organ ugotavlja, da so navedbe nekonkretizirane, saj upravni organ ne more preveriti s katerimi pravili stroke je določitev vplivov in omilitvenih ukrepov v nasprotju. Upravni organ nadalje ugotavlja, da iz PVO in Aneksa k PVO ne izhaja, da bodo vplivi segali le znotraj meje DPN, pač pa je s PVO in Aneksom k PVO izkazano, da mejne vrednosti, kot jih definira zakonodaja, ki so predpisane z namenom omejiti škodljiv vpliv posameznih onesnaževal na okolje in s tem na zdravje in življenje ljudi, izven meje DPN ne bodo presežene. Omilitveni ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo potencialnih negativnih vplivov na okolje so v skladu s 14. členom Uredbe o vsebini PVO podani v poglavju 7 PVO in poglavju 11 Aneksa k PVO ter določeni v točki IV. izreka tega dovoljenja.

Glede navedb, da so omilitveni ukrepi navedeni le posplošeno in niso konkretizirani za vsako stavbo z varovanimi prostori posebej, glede na njeno oddaljenost od vira onesnaževanja (npr. PVO navaja izvedbo začasnih polnih gradbiščnih ograj za zaščito bližnje pozidave – ni navedeno katere pozidave, v kakšni oddaljenosti in izračun nobenega vpliva za te stavbe), zato ni izkazano, da vplivov v času uporabe na njihovo nepremičnino ne bo, upravni organ ugotavlja, da ne držijo. V kolikor je bilo z oceno vplivov ugotovljeno, da bi lahko prišlo do pomembnih vplivov na okolje so za omilitve teh vplivov med drugimi podani konkretni omilitveni ukrepi po prostorskih sklopih oz. za posamezne stanovanjske stavbe, kar je razvidno tudi iz točke IV. izreka tega dovoljenja in točke 10. te obrazložitve. Lokacije nekaterih konkretnih omilitvenih ukrepov so prikazane tudi na grafičnih prikazih (npr. slika od 33 do 36 Aneksa k PVO, itd.). Konkretno je na območju stanovanjskih stavb stranskih udeležencev v času uporabe ceste predvidena izvedba protihrupne ograje, ki bo omilila vpliv obremenitve s hrupom zaradi prometa. Z modelnim izračunom je bilo izkazano, da z upoštevanjem omilitvenih ukrepov (poleg protihrupne ograje tudi drugi ukrepi) obremenitev s hrupom glede na Uredbo o hrupu ne bo čezmerna.

V zvezi z navedbami, da PVO predvideva presežene emisije vplivov hrupa in na zrak, vendar se sklicuje, da bodo v mejah dovoljenih, zato jih ocenjuje kot nobenih, s čimer se stranski udeleženci ne strinjajo, saj PVO ne sledi zmanjšanju emisij, ampak le-te še povečuje, upravni organ ugotavlja, da so netočne. V PVO in Aneksu k PVO so vplivi na posamezne dejavnike okolja ocenjeni v skladu s 4. členom Uredbe o vsebini PVO, ki določa vrednotenje vplivov na dejavnike okolja v velikostnih razredih oz. podrazredih. Za namene vrednotenja vplivov ter predvidenih posledic oz. sprememb posameznih področij okolja je vzpostavljena takšna lestvica ocenjevanja z razponom, ki ga na eni strani omejuje zatečeno stanje, na drugi strani pa zakonsko predpisana vrednost dopustne spremembe oz. zakonske omejitve ali varstveni režim. Ocenjuje se, ali in kako bo pričakovana dodatna obremenitev okolja, ki je posledica vplivov načrtovane hitre ceste, spremenila obstoječo obremenitev okolja. V ponovnem postopku je proučitev Aneksa k PVO pokazala, da se bo obremenitev okolja s hrupom in obremenitev z emisijami snovi v zrak zaradi načrtovane hitre ceste v primerjavi z obstoječim stanjem sicer povečala, vendar pa je mogoče z omilitvenimi ukrepi potencialne negativne vplive zmanjšati oz. preprečiti (poglavje 5.1 PVO) do take mere, da ne bo prišlo do čezmerne obremenitve okolja, ki bi lahko ogrožala zdravje ljudi. Nekateri vplivi so tako ocenjeni kot bistveni, ki pa bodo ravno zaradi omilitvenih ukrepov postali nobeni (razred C). Da je gradnja načrtovane ceste z vidika emisij hrupa in emisij snovi v zrak sprejemljiva, je ugotovila tudi Agencija RS za okolje, kot pristojni strokovni mnenjedajalec glede emisij hrupa in emisij v zrak.

Glede navedb, da ni bil upoštevan prispevek prometa iz dela 3. razvojne osi – srednji del, ki bo potekal preko priključka NM –vzhod, zato ni izkazano, da so upoštevani vsi parametri pri presoji vplivov (prometne obremenitve za leto 2043 so nasploh nedefinirane z vidika vira prometa), upravni organ na podlagi proučitve dokumentacije in pojasnil investitorja z dne 15. 6. 2021 odgovarja, da je napoved prometnega povpraševanja izdelana ločeno za notranji (območje MONM) promet in zunanji promet (izvorno-ciljni ter tranzitni). Napoved vključuje tudi oceno preseljenega prometa po izgradnji celotne 3. razvojne osi jug, zato trditev, da promet iz dela 3. razvojne osi jug- osrednji del v PVO in Aneksu k PVO ni upoštevan, ne drži, ker je upoštevan v zunanjem prometu. Pri oceni vplivov so v PVO in Aneksu k PVO upoštevani podatki o prometu, ki so povzeti po Prometni študiji.

Pojasnila v zvezi z navedbami, ki se nanašajo na alternativne rešitve in lokacije, obstoječo onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> v Novem mestu v povezavi z merilnimi mesti za spremljanje kakovosti zunanjega zraka, pomanjkanje prikaza vplivnega območja hrupa v PVO, sklicevanje na stališča NIJZ, priporočila svetovne zdravstvene organizacije glede ravni hrupa in načrtovanja prometnic, na vplive na domače živali, Šmarješko cesto, za katero v PVO naj ne bi bilo izkazano, kakšni bodo vplivi na omenjeni cesti (glede hrupa, zraka, vibracij) in po kateri naj bi potekal vse promet, študijo prometa v času gradnje, je upravni organ podal v predhodnih odgovorih.

#### Izvedensko mnenje

Glede izvedenskega mnenja o vplivih na okolje zaradi gradnje hitre ceste Novo mesto – priključek Maline 3. razvojna os – južni del, Prvi del: etapa 1 in 2 od priključka NM – vzhod do priključka Osrednek, ki ga je dne 8. 3. 2020 izdelala sodna izvedenka Doc. Dr. Cvetka Ribarič Lasnik, v katerem je v zaključku navedeno, da je PVO nesprejemljiv in ne odraža dejanskega stanja in bodočega vpliva na okolje v času gradnje in obratovanja in da je Optimizirana varianta V vzhodna C nesprejemljiva zaradi prevelikega vpliva (hrup, onesnaženje zraka, vibracije, svetlobno onesnaževanje, onesnaževanje voda...) na kvaliteto življenja prebivalcev, ki so ga stranski udeleženci predložili na zapisnik št. 35105-37/2020/155 z dne 13. 5. 2020, upravni organ uvodoma ugotavlja, da mnenje ni izdelano na podlagi predložene dokumentacije v integralnem postopku ampak na osnovi dokumentacije v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja (točka 2. Viri), ki pa je bila v integralnem postopku dopolnjena.

Nadalje upravni organ ugotavlja, da so navedbe v mnenju strokovno neutemeljene, kar dokazuje tudi uporaba nestrokovnega izrazoslovja, podajanje splošno znanih definicij kot lastnih ugotovitev, nepojasnjena metodologija izdelave mnenja, uporaba metodološko spornih pristopov, necelovita uporaba razpoložljivih virov ter uporaba poljudnih virov kot strokovne podlage za oblikovanje izvedenskega mnenja. Trditve oz. navedbe v mnenju niso podkrepljene z izračuni, ki bi izkazovali presežene emisije na območju oziroma v okolici nameravanega posega. Ravno tako iz navedenih virov ni razvidno, katera zakonodaja je bila uporabljena. V mnenju je navedeno, da bo vpliv hrupa, vibracij in onesnaženega zraka tak, da ne bo možno normalno živeti ob avtocesti, da bo predvidena gradnja povzročala tako preseženo obremenitev s hrupom, onesnaževanjem zraka, svetlobnim onesnaževanjem in z vibracijami, da bo to škodljivo vplivalo na zdravje in življenje ljudi in da bodo vplivi zaradi uporabe ceste in s tem konstantnega hrupa, onesnaževanje zraka in svetlobnega onesnaževanje v nepremičninah, na zemljiščih navedenih v mnenju, dejansko prekomerni. Niso pa te navedbe utemeljene kakšni in kolikšni bodo ti vplivi, da ne bo možno normalno živeti ob hitri cesti in ne avtocesti, kot je navedeno v mnenju oz. na podlagi česa je ovrednoteno, da bodo ti vplivi preseženi oz. prekomerni. PVO naj bi bilo pomanjkljivo, prikazani rezultati v PVO pa napačni, zato ne izkazuje, da ne bo preseženih vplivov na zrak in hrup in s tem na zdravje in življenje ljudi v hišah, ki so od zunanjega pasu avtoceste oddaljene manj kot 10 m (npr. parc. št. 972/13 in 972/5, k.o. Bršljin). Vendar pa v mnenju ni konkretizirano v katerem delu je PVO pomanjkljivo in kateri podatki so napačni. Konkretna pojasnila v zvezi s parc. št

972/13 in 972/5, k.o. Bršljin pa je upravni organ podal v predhodnih odgovorih. Glede navedbe, da PVO ne konkretizira matematičnega modela izračuna vplivov hrupa in ne utemeljuje razlogov za njegovo izbiro glede na drug relevanten podoben model izračuna hrupa, upravni organ odgovarja, da ne drži, saj so bile tako v PVO kot tudi v ponovnem postopku v Aneksu k PVO navedeni viri ter povzete ugotovitve (strokovne podlage), na podlagi katerih so ocenjeni vplivi obremenitve s hrupom zaradi načrtovane hitre ceste. Obremenitev s hrupom je ocenjena na podlagi modelnih izračunov hrupa skladno z 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). Izdelovalec Ocene obremenjenosti okolja s hrupom ima tudi pridobljeno pooblastilo za izvajanje obratovalnega monitoringa hrupa, kot je to zahtevano v četrtem odstavku 8. člena Uredbe o hrupu, pri svojem delu pa uporablja akreditirane in validirane postopke in metode ocenjevanja hrupa. Na podlagi navedenega upravni organ ocenjuje, da je obremenitev s hrupom izdelana v skladu s pravili stroke in veljavne zakonodaje. Tudi trditev, da pri izdelavi PVO ni upoštevane občutljivosti območja in okoljske sprejemljivosti ter regeneracijskih sposobnosti območja, je pavšalna in ni podprta s strokovnimi utemeljitvami. V nadaljevanju je tudi očitek, da je PVO posplošeno, z uporabo nedoločenih pojmov, brez konkretnih števil, primerjav, navedb, kar naj bi bilo zavajajoče, neutemeljen, saj so iz PVO in Aneksa k PVO jasno razvidni konkretni podatki, podani tako v tabelah kot grafičnih prikazih, posamezni izračuni, metodologije, vrednotenja, itd., na podlagi katerih je bilo mogoče ugotoviti in oceniti možne vplive načrtovane hitre ceste na posamezne dele okolja, ki bi lahko bili zaradi vplivov načrtovane hitre ceste prizadeti. Upravni organ nenazadnje tudi ugotavlja, da se vsebina v mnenju pod poglavji Vpliv hrupa, Vpliv vibracij zaradi prometa, Onesnaževanje zraka, Vpliv svetlobnega onesnaževanja, Problem svetlobnega onesnaževanja in Vpliv umetne svetlobe na naš bioritem, nanaša zgolj na povzemanje splošno znanih pojmov, teoretičnih definicij in izsekov iz drugih avtorskih vsebin (brez navajanja virov). Navedena teoretična izhodišča tudi niso povezana z vsebinami iz PVO oz. se ne nanašajo na hitro cesto, ki je predmet obravnavanega postopka. Nekatera pojasnila, in sicer v zvezi z navedbami, ki se nanaša na opravljene meritve zraka, vplive prometa zaradi zapor v času gradnje, osončenost, vplivno območje, kumulativne vplive, vrednotenje vplivov in omilitvene ukrepe je upravni organ podal v predhodnih odgovorih.

#### Pripombe Mestne občine Novo mesto

V času javne objave je dne 19. 1. 2021 upravni organ prejel z dopis Mestne občine Novo mesto z dne 15. 1. 2021. Z navedenim dopisom je Mestna občina Novo mesto podala stališča na dokumentacijo in sicer na del, ki se nanaša na prometno študijo. Navaja, da rezultati študije kažejo na močno ogroženost cestnega omrežja na območju Mestne občine Novo mesto od AC A 2 Ljubljana – Obrežje priključek Novo mesto - vzhod do Priključka Osredok. Zato podajajo določene predloge za večjo vključenost Mestne občine Novo mesto in DRSI v proces upravljanja prometa v času gradnje, zadovoljivo mobilnost in prometno varnost občanov, ki niso navedeni v 8. poglavju (predlogi za izboljšanje prometnih razmer med gradnjo) , in sicer: Mestno občini novo mesto predstaviti predlog načrta začasnih prometnih ureditev, po pregledu načrtov organizirati sestanek tistih deležnikov, ki se soočajo pri morebitnih prilagoditvah predlaganih rešitev, z načrti seznaniti krajanke in poiskati odgovore na podane pripombe oz. pričakovanja, skupaj s SŽ poiskati rešitve, da se prerazporedijo prometni tokovi iz osebnih vozil na javni potniški promet, zagotoviti, da se del tovornega prometa preusmeri na železnico, spodbujati optimalno delovanje mestnega potniškega prometa znotraj mesta Novo mesto, organizirati poseben avtobusni prevoz šoloobveznih otrok na relacijah, kjer bodo šolske poti zaradi vpliva gradnje 3 razvojne osi – jug prekinjen, monitoring učinkovitosti semaforških programov in po potrebi optimizacija na križišču Seidlove in Ljubljanske ceste, spodbujanje in podpora pri izdelavi mobilnostnih načrtov zaposlitvenih generatorjev in spodbujanje pri pripravi mobilnostnih načrtov ali načrtov varnih šolskih poti pri večjih izobraževalnih institucijah v Mestni občini Novo mesto. Poleg pripomb na izdelano študijo prometa, Mestna občina zahteva, da DARS ustrezno uredi vozne površine ter

izvede ločene površine za pešce in kolesarje ob lokalni cesti med delom naselja Ragovo (Novo mesto) in naseljem Krka, ki bo v času gradnje služila kot gradbiščna cesta in da se v sklopu izgradnje novega avtocestnega odseka izgradi oz. vzpostavi navezava le te na gospodarsko cono Cikava neposredno od krožišča, ki je del pripravljenega projekta.

Upravni organ glede podanih predlogov za večjo vključenost Mestne občine Novo mesto in DRSI v proces upravljanja prometa v času gradnje ugotavlja, da ti niso stvar izdaje gradbenega dovoljenja, je pa investitor glede teh predlogov podal svoje stališče v dopisu št. 7.0.1/2020-TR-052/3ROJ z dne 22. 2. 2021. Navedel je, da navedba Mestne občine Novo mesto, da se bo v času gradnje močno povečala prometna obremenitev na cestah, katerih upravljavec je Mestna občina Novo mesto, ne drži. Iz Študije prometa v času gradnje izhaja, da se Novo mesto že danes srečuje s problemom prometne prenasíčenosti, tako da ta ne bo posledica gradnje hitre ceste, ampak je obstoječe stanje, povzročeno z vsakodnevnim, lokalnim in tranzitnim prometom. Vpliv predvidenih ukrepov zaradi izvajanja gradnje zato ne bo bistveno spreminjal obstoječih (slabih) razmer na cestnem omrežju v upravljanju Mestne občine Novo mesto. Del Študije prometa je namenjen tudi proučevanju alternativnih ukrepov za zmanjšanje prometa na različnih nivojih in po različnih deležnikih. V 8. poglavju Študije prometa v času gradnje so v času gradnje predvideni ukrepi, ki apelirajo na posamezne pristojne nosilce prometnih oziroma mobilnostnih dejavnosti z namenom zmanjšanja prometne prenasíčenosti obstoječega cestnega omrežja. Družba DARS, d. d., namreč za reševanje problematike na drugih prometnih omrežjih (železnica, trajnostna mobilnost, ureditev javnega potniškega prometa, spodbujanje in pomoč pri pripravi mobilnostnih načrtov, organizacija šolskih prevozov), ni pristojna in ne more biti nosilec navedenih predvidenih ukrepov. Investitor nadalje navaja, da so ukrepi, ki jih predlaga Mestna občina Novo mesto, v večji meri že navedeni v Študiji prometa v času gradnje. Študija prometa v času gradnje je bila tudi že predstavljena Mestni občini Novo mesto (14. 7. 2020 in 21. 1. 2021) ter Direkciji RS za infrastrukturo (DRSI) in predstavnikom gospodarstva na območju Novega mesta in Bele krajine (5. 2. 2020), z namenom, da se v reševanje prometne problematike vključijo vsi relevantni deležniki. Nadalje je bila v avgustu 2019 imenovana delovna skupina za spremljanje gradnje, v kateri so predstavniki vseh relevantnih krajevnih skupnosti, predstavniki Mestne občine Novo mesto in predstavniki investitorja. Delovna skupina bo delovala v času gradnje hitre ceste, njena ključna naloga pa bo vezana na sprotno reševanje vprašanj, povezanih z izvajanjem gradnje in pravočasnim obveščanjem javnosti ter drugih deležnikov v prostoru. Mestna občina Novo mesto bo tako tekoče seznanjena z začetkom posameznih faz ter postavitvijo in trajanjem zapor. Poleg tega bo Mestna občina Novo mesto kot upravljavec občinskih cest hkrati tudi obvezen soglasodajalec za postavitve vseh zapor na občinskih cestah, (74. in 101. člen ZCes-1). Enako velja tudi za ceste v upravljanju DRSI.

V zvezi s predlogom organizacije avtobusnih prevozov šoloobveznih otrok Mestna občina Novo mesto v svojem dopisu ni konkretizirala, na katero šolsko pot se njihova pripomba nanaša, prav tako pa podatki o šolskih poteh niso javno dostopni iz baz podatkov Agencije za varnost prometa. V času gradnje bo na območju gradnje zagotovljena stalna prevoznost za vse oblike motornega prometa ter peš in kolesarskega prometa.

V povezavi z ureditvijo lokalne ceste Krka - Ragovo za potrebe gradbiščne ceste bo po navedbah investitorja med Mestno občino Novo mesto in družbo DARS, d. d., sklenjen sporazum, ki bo vključeval tudi način ureditve ločenih površin za pešce in kolesarje ob lokalni cesti med delom naselja Ragovo in naseljem Krka. Ureditev gradbiščne ceste se bo izvedla kot vzdrževalna dela v javno korist in ni predmet vloge za izdajo gradbenega dovoljenja za 1. in 2. etapo 3. razvojne osi jug.

V zvezi z zahtevo Mestne občine Novo mesto, da se zgradi oz. vzpostavi navezavo gospodarske cone Cikava na novozgrajeno hitro cesto upravni organ pojasnjuje, da projektna dokumentacija,

skladno z Uredbo o DPN, upošteva navezavo gospodarske cone Cikava iz treh priključkov, in sicer iz priključka Cikava, priključka Osredok in iz regionalne ceste R2/419-1204 Novo mesto Šentjernej (Šentjernejska cesta), v km 0,660. K rešitvam sta pozitivno mnenje izdali tako Mestna občina Novo mesto, kot DRSI, ki je upravljavec regionalne ceste. Gradnja infrastrukture v gospodarski coni Cikava, izven meje DPN, se ureja z občinskim prostorsko izvedbenim aktom in je v pristojnosti Mestne občine Novo mesto.

#### Postopkovna določila ZUP

Zahtevi stranskih udeležencev, da se jih posebej seznani s pogodbami o začasni služnosti, sklenjene za doseg javni koristi, upravni organ ni ugodil, saj te pogodbe niso sklenjene s stranskimi udeleženci niti se ne nanašajo na njihove parcele, zato za seznanitev ne izkazujejo pravnega interesa. Sicer pa so imeli stranski udeleženci ves čas postopka možnost vpogleda v celotno spisno dokumentacijo skladno z določilom 82. člena ZUP, kar so tudi storili.

Glede navedb, ki se nanašajo na izvedbo ustne obravnave, upravni organ navaja, da so bile te v celoti izvedene v skladu z določili ZUP. Ker so bile prostorske zmožnosti organa za izvedbo obravnav omejene, so bile zaradi preprečevanja širjenja Covid-19, razpisane štiri obravnave, na katere so bili vabljeni stranski udeleženci in predstavniki investitorja. Na obravnavah je bil omogočen vpogled v vso dokumentacijo, vključno z grafikami, prav tako so bile podane razlage na postavljena vprašanja in pripombe stranskih udeležencev. Upravni organ je ocenil, da so imele stranke in stranski udeleženci možnost predstaviti vsa stališča na izvedenih ustnih obravnavah, in da ponovna izvedba ustnih obravnav ni utemeljena. Glede navedb, da stranski udeleženci niso bili seznanjeni s pripombami in izjavami, ki so jih podali drugi stranski udeleženci, upravni organ navaja, da vsak stranski udeleženec varuje svoje pravice in pravne koristi.

Predlog, da se izda gradbeno dovoljenje le za odsek ceste od Osredka od km 5,05 do Drgančevja, v delu od AC NM – vzhod do Drgančevja pa naj se zahtevek zavrne, ni utemeljen. Upravni organ je v postopku ugotovil, da je zahtevek investitorja v celoti zrel za odločitev.

#### Ostale pripombe

Navedbe o kršenju pravic do doma, do mirnega in zasebnega življenja, do zdravega življenjskega okolja, do poseganja v zasebnost, so splošne in neutemeljene. Iz predložene dokumentacije namreč ne izhaja, da bi bile te pravice v čemerkoli ogrožene oz. kršene.

Glede vprašanja, kako je izkazana ekonomska upravičenost posega, upravni organ navaja, da ugotavljanje ekonomske upravičenosti posega ni stvar izdaje tega gradbenega dovoljenja.

Glede navedb, ki se nanašajo na zmanjšano vrednost nepremičnin, upravni organ ugotavlja, da se tovrstnih zahtev ne more uveljavljati v tem postopku, pač pa v ustreznih sodnih postopkih, kolikor za to obstajajo pravne podlage.

Glede vprašanj, ki se nanašajo na pravne podlage za sklenitev pogodb o služnosti kot dokazilo o pravici graditi, upravni organ navaja, da pravilnost pravnih podlag, ki so navedene v pogodbah, upravni organ nima pristojnosti ugotavljati. Skladno z določilom 6. točke prvega odstavka 43. člena GZ upravni organ v postopku ugotavlja ali je investitor 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 ugotavlja, da so vpisi v zemljiško knjigo na podlagi predloženih listin že izvedeni.

Glede navedb, ki se nanašajo na škodo, ki se bo povzročila na sosednjih zemljiščih zaradi gradnje predvidene ceste (poškodbe na objektih, škoda na sadnih drevesih, vrtninah..) upravni organ navaja, da je v točki IX. izreka tega dovoljenja določeno, 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, trpi investitor.

(8) 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, 82/13, 175/20 – ZIUOPDVE in 3/22 – ZDeb) odločeno, kot je navedeno v izreku tega dovoljenja.

(9) Investitor mora za novogradnjo, rekonstrukcijo in spremembo namembnosti imeti pravnomočno gradbeno dovoljenje in začetek gradnje prijaviti. Prijava se vloži na obrazcu, ki je določen s Pravilnikom dokumentaciji in obrazcih. K prijavi začetka gradnje mora investitor priložiti dokumentacijo za izvedbo gradnje in ostale priloge. Gradbeno dovoljenje preneha veljati, če investitor ne vloži popolne prijave začetka gradnje v petih letih od njegove pravnomočnosti.

(10) Investitor mora po dokončanju gradnje pri Ministrstvu za okolje in prostor vložiti zahtevo za izdajo uporabnega dovoljenja. Zahteva se vloži na obrazcu, ki je določen s Pravilnikom o dokumentaciji in obrazcih.

(11) 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 X. točke izreka tega dovoljenja.

(12) 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 in 30/18 – ZKZaš).

(13) 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.

**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. Tožbo se vloži neposredno pri pristojnem sodišču ali pošlje po pošti.

Sandi Rutar  
vodja Sektorja za dovoljenja

po pooblastilu:

Varja Majcen Ljubič, univ.dipl.prav.  
sekretarka

Postopek vodile:

Tanja Šebek Šušteršič, univ.dipl.inž.arh.  
Sekretarka

Helena Čebašek Dežman, univ.dipl.prav.  
podsekretarka

Sabina Gašperšič, univ.dipl.geog.  
Podsekretarka