



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA KMETIJSTVO IN OKOLJE  
AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OKOLJE

Vojkova 1b, 1000 Ljubljana

T: 01 478 40 00

F: 01 478 40 52

E: gp.arso@gov.si

www.arso.gov.si

Številka: 35402-2/2012-96

Datum: 13. 2. 2014

Agencija Republike Slovenije za okolje izdaja na podlagi četrtega odstavka 8. člena Uredbe o organih v sestavi ministrstev (Uradni list RS, št. 58/03, 45/04, 86/04 –ZVOP-1, 138/04, 52/05, 82/05, 17/06, 76/06, 132/06, 41/07, 64/08 – ZViS-F, 63/09, 69/10, 40/11, 98/11, 17/12, 23/12, 82/12, 109/12, 24/13, 36/13 in 51/13) in drugega odstavka 61. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06-ZVO-1-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06-OdlUS, 112/06-OdlUS, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12 in 92/13) upoštevajoč drugi odstavek 39. člena Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11) in prvega odstavka 219. člena Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06-ZUP-UPB2, 105/06-ZUS-1, 126/07, 65/08 in 8/10) v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja drugega tira železniške proge Divača - Koper, nosilcu posega Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za železnice in žičnice, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana, ki ga zastopa minister Samo Omerzel, njega pa po pooblastilu z dne 10. 8. 2012 zastopa DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture d.o.o., Ulica talcev 24, 2000 Maribor, naslednje

## DELNO OKOLJEVARSTVENO SOGLASJE

- I. Nosilcu posega, Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, Direktoratu za železnice in žičnice, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana, se izdaja okoljevarstveno soglasje za poseg:
1. gradnja odseka drugega tira železniške proge Divača - Koper, na zemljiščih s parc. št.:
    - a. območje drugega tira železniške proge z vsemi spremljajočimi ureditvami:
      - k.o. Lokev:  
2010, 2047, 2048, 2126, 2127, 2138, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2187, 2188, 1280/231, 1280/235, 1280/236, 1280/239, 1280/240, 1280/241, 1280/245, 1280/247, 1280/251, 1632/1, 1633/2, 1634/4, 1645/4, 1645/5, 1931/2, 1934/1, 1936/1, 1941/378, 1941/380, 1941/385, 1941/387, 1941/389, 1941/390, 1941/401, 2007/1, 2008/2, 2009/3, 2011/1, 2011/3, 2025/1, 2028/1, 2031/2, 2035/1, 2037/2, 2038/2, 2049/2, 2050/1, 2063/2, 2064/1, 2065/3, 2065/5, 2066/1, 2085/1, 2086/1, 2087/2, 2090/2, 2092/1, 2128/2, 2129/1, 2132/1, 2133/2, 2136/3, 2137/2, 2140/1, 2142/1, 2142/2, 2185/1, 2186/2, 2190/1, 2190/2, 2300/147, 2300/149, 2300/150, 2300/152, 2300/155, 2300/160, 2300/163, 2300/164, 2300/165, 2300/169, 2300/171, 2300/174, 2300/176, 2300/182, 2300/184, 4506/6, 4529/12, 4529/14, 4529/17, 2065/8, 2066/4, 2091, 2092/2, 2038/1,
      - k.o. Divača:  
862, 863, 865, 866, 867, 886, 1043/13, 1043/48, 1043/51, 1043/53, 1043/56, 1043/58, 1043/59, 1043/61, 1050/12, 1050/14, 552/334, 552/335, 552/338, 784/1, 785/2, 857/1, 859/1, 861/1, 861/3, 864/1, 883/2, 884/5, 884/6, 884/7, 884/8, 887/5, 887/6, 887/8, 888/1, 888/3, 888/9, 890/2, 890/4, 942/23, 942/25, 942/26, 942/28, 942/33, 942/35, 942/36, 942/38, 942/41, 942/45, 942/46, 942/48, 942/49, 884/4, 942/51, 864/2, 942/40, 942/29, 861/2, 1043/64, 871/31, 892/10,

k.o. Plavje:

1232/2, 1232/4, 1233/5, 1233/6, 1233/8, 1234/1, 1236/2, 1236/4, 1236/7, 1237/2, 1237/3, 1237/4, 1237/5, 1238/4, 1238/6, 1239/4, 1245/14, 1245/17, 1245/18, 1245/21, 1245/23, 1245/25, 1246/4, 1246/6, 1340/5, 1422/1, 1423/1, 1424/1, 1425/1, 1426/1, 1427/1, 1428/1, 1429/1, 1430/1, 1431/1, 1433/1, 1434/1, 1435/1, 1436/1, 1437/1, 1438/1, 1439/1, 1440/2, 1441/1, 1442/1, 1443/1, 1444/1, 1445/1, 1446/1, 1447/1, 1448/1, 1449/1, 1450/1, 1451/1, 1452/1, 1453/1, 1454/1, 1455/1, 1456/1, 1457/1, 1458/1, 1459/1, 1460/1, 1465/1, 1466/1, 1467/1, 742/12, 742/14, 742/16, 742/17, 742/19, 742/20, 742/22, 742/24, 744/1, 744/3, 745/4, 746/4,

k.o. Škofije:

1361/15, 1370/3, 1374/5, 1749/1, 1750/1,

k.o. Dekani:

2915, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2941, 2942, 2943, 2707/4, 2729/1, 2730/4, 2731/4, 2732/1, 2734/1, 2736/6, 2736/7, 2736/9, 2737/3, 2737/4, 2737/6, 2738/2, 2738/3, 2739/1, 2890/1, 2910/1, 2911/1, 2912/1, 2913/1, 2914/1, 2916/1, 2916/3, 2925/2, 2925/3, 2930/4, 2931/1, 2932/1, 2933/1, 2934/4, 2934/7, 2938/1, 2939/1, 2940/2, 2944/1, 2952, 2959/1, 2960/1, 2961/3, 2961/5, 2963/1, 2964/3, 2964/6, 2965/1, 2966/1, 2967/1, 2968/1, 2971/3, 2978/2, 2978/3, 2978/4, 2979/1, 2980/3, 2980/4, 2980/6, 2981/4, 2981/5, 2981/6, 2982/3, 2983/3, 2984/3, 2985/3, 2991/3, 3002/1, 3003/1, 3004/1, 3005/1, 3006/1, 3049/4, 3049/6, 3051/1, 3054/3, 3054/5, 3060/1, 3062/1, 3064/2, 3077/3, 3078/3, 3081/6, 3082/1, 3083/1, 3088/4, 3088/6, 3089/3, 3089/4, 3089/8, 3090/2, 3091/1, 3095/1, 3104/2, 3105/1, 3106/2, 3002/3,

k.o. Črni Kal:

4041/1, 2655/1,

k.o. Rožar:

244/1, 245/4, 251/3, 262/12, 2635/3, 2635/6,

k.o. Tinjan:

1842/3, 790/3, 790/6, 790/7, 816/5, 816/7, 816/9, 817/1,

k.o. Gabrovica:

1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1263, 1295, 1296, 1297, 1298, 3/1, 5/1, 25/1, 30/1, 31/1, 1/1, 1/6, 2/5, 2/7, 1/9, 1/12, 6/13, \*99, 1144/11, 1146/10, 1146/12, 1146/4, 1146/5, 1147/1, 1147/18, 1147/20, 1153/3, 1154/11, 1154/13, 1154/15, 1154/3, 1154/6, 1154/8, 1155/8, 1158/4, 1158/7, 1161/25, 1172/10, 1172/13, 1242/1, 1243/1, 1244/1, 1244/2, 1244/3, 1249/1, 1255/1, 1256/1, 1257/1, 1258/1, 1259/1, 1260/1, 1261/1, 1261/2, 1262/1, 1262/2, 1264/1, 1265/1, 1266/3, 1267/3, 1268/3, 1269/1, 1273/10, 1274/10, 1275/7, 1276/6, 1277/5, 1278/1, 1279/1, 1279/2, 1280/1, 1281/1, 1286/11, 1293/1, 1294/1, 1299/1, 1300/1, 1305/1, 1306/1, 1307/1, 1354/4, 1355/4, 1356/6, 1357/11, 1357/13, 1357/15, 1357/17, 1357/19, 1358/11, 1358/12, 1358/13, 1358/15, 1358/4, 1358/5, 1358/6, 1358/7, 1358/8, 1359/13, 1359/15, 1359/17, 1359/19, 1359/2, 1359/21, 1360/1, 1360/4, 1361/10, 1362/10, 1362/13, 1362/15, 1363/1, 1364/1, 1365/6, 1366/1, 1367/11, 1367/12, 1368/1, 1369/5, 1371/1, 1381/1, 1383/1, 1384/1, 1385/4, 1385/5, 1386/4, 1386/5, 1387/4, 1388/4, 1389/4, 1390/4, 1391/1, 1392/1, 1392/5, 1393/1, 1398/5, 1399/3, 1422/10, 1422/12, 1422/4, 1424/3, 1425/1, 1426/1, 1427/1, 1428/1, 1448/1, 1449/1, 1450/1, 1451/1, 1452/1, 1454/1, 1455/1, 1456/1, 1457/1, 1457/2, 1458/1, 1458/2, 1459/1, 1460/1, 1461/3, 1464/1, 17/21, 17/23, 17/25, 17/27, 17/29, 17/32, 32/1, 33/2, 34/1, 36/1, 37/1, 38/1, 39/1, 40/1, 41/3, 41/4, 42/6, 42/8, 43/12, 43/17, 43/19, 43/5, 44/1, 45/1, 47/1, 47/8, 47/10, 48/11, 48/7, 48/9, 1308/9,

k.o. Osp:

834, 1231/1, 2751/1, 2752/1, 2753/1, 2756/1, 2757/1, 2758/1, 2758/4, 2758/5, 2758/6, 2759/1, 2759/5, 2764/1, 2765/1, 2765/4, 2766/1, 2767/1, 2768/1, 2769/1, 2770/1, 2771/16, 2777/1, 2778/1, 2778/4, 2778/6, 2778/9, 2779/2, 2779/4, 2785/3, 2807/2, 2808/2, 2809/2, 2809/4, 2810/2, 2810/4, 2811/2, 2811/4, 2812/1, 2812/2, 2819/3, 2819/5, 755/3, 755/5, 756/1, 757/1, 761/10, 761/13, 761/15, 761/17, 761/19, 761/7, 786/3, 793/3, 796/1, 797/12, 797/5, 797/7, 797/9, 798/4, 798/7, 798/9, 799/3, 799/6, 809/3, 829/1, 830/1, 833/1, 836/1, 837/1, 840/1, 841/1, 842/1, 843/3, 845/3, 845/5, 846/1, 862/3, 863/11, 863/3, 863/4, 863/5, 863/6, 863/9, 864/3, 866/1, 867/1, 868/1, 870/1, 876/4, 878/1,

k.o. Bertoki:

5751, 5756, 5757, 5758, 6317, 6319, 6320, 6321, 6322, 5742/3, 5742/5, 5746/1, 5747/3, 5747/5, 5748/1, 5752/1, 5753/1, 5754/1, 5759/1, 5781/1, 5782/1, 5786/3, 5791/4, 5791/6, 5791/9, 5792/11, 5792/13, 5792/9, 5964, 5994/3, 5994/5, 5994/7, 5994/8, 5996/3, 5998/1, 5999/1, 6007/6, 6007/8, 6009/4, 6010/5, 6011/1, 6041/3, 6042/3, 6042/5, 6073/18, 6316/3, 6318/1, 6364/5, 6375/13, 6377/1, 5797/23, 6307/10,

b. Območja, ki jih zasedajo omilitveni ukrepi:

c.1 Cesta T4T7

k.o.Osp:

2769/1, 2768/3 2768/4 2768/5, 916/1 916/2, 2784/3 2784/4, 915/1 915/2, 876/7 876/8, 2819/3, 2819/7 2819/8,

k.o. Tinjan:

960/4 960/5 960/6 960/7 960/8, 1853/1 1853/2 1853/3, 876/1 876/2, 865/1 865/2, 1842/5 1842/6 1842/7, 850/1 850/2, 1842/8 1842/9, 1841/1 1841/2, 817/3 817/4 817/5,

c.2 Poljska pot T1a2

k.o. Lokev:

2172, 4506/7, 2300/118, 2300/209, 2300/205, 2300/187, 2186/3, 2186/2, 2185/1, 2185/3, 2300/169, 2300/203, 2300/189, 2124/1, 2300/201, 2089, 2090/1, 2300/199, 2300/197, 2037/1, 2300/155, 2028/1, 2028/3, 2025/1, 2025/3, 2300/153, 2300/150, 2009/2, 2009/3, 2010, 2011/1, 2011/3, 2300/195, 2300/152, 2300/10,

c.3 Poljska pot DP1

k.o. Dekani:

3081/6, 2968/1, 2967/1, 2966/1, 2965/1, 2964/3, 2964/6, 2963/1, 3082/1, 2961/5, 2961/3, 2960/1, 2959/1, 3060/1, 2940/2, 2941, 2942, 2943, 3078/3,

izvedba pasivne protihrupne zaščite v času gradnje:

k.o. Gabrovica:

1/1, 1/6, \*99,

k.o. Lokev:

2300/118, 2172,

izvedba pasivne protihrupne zaščite v času obratovanja:

k.o. Bertoki;

5964,

k.o. Dekani:

2991/3, 2952,

2. vnos zemeljskega izkopa v tla, na zemljiščih s parc. št.:

2.1 Ankaranska Bonifika:

k.o. Ankaran: 799/29,

2.2 opuščeni laporokop ob stari Šmarski cesti:

k.o. Semedela:

3259, 3261, 1613/5, 1613/6, 1614/4, 1625/1, 1628/1, 1629/1, 1629/2, 1629/4, 1630/1, 3260/1, 3262/1, 3263/3, 3266/1,

### 2.3 Bekovec:

k.o. Rožar:

727/19, 727/2, 727/3, 727/4, 727/8, 727/9, 727/10, 728/1, 2348/1, 2351/1, 2351/2, 2351/3, 2351/4, 2351/5, 2352/1, 2352/2, 2352/14, 2352/15, 2352/16, 2354/1, 2354/2, 2354/3, 2354/4, 2354/5, 2354/7, 2354/8, 2354/9, 2354/12, 2354/13, 2354/14, 2355/1, 2355/6, 2356, 2357/5, 2357/10, 2358/3, 2632/7, 2640/23, 2671/3,

k.o. Črni Kal:

2680/1, 2680/3, 2682/3, 2683/5, 2683/7, 2685, 2686/1, 2686/2, 2688, 2689, 2690, 2692, 2693/1, 2693/2, 2693/3, 2695/1, 2695/2, 2695/3, 2695/4, 2695/5, 3377/3,

### 3. krčitev gozdov:

Posek oziroma krčitev gozdov bo izveden na ožjem območju posega, na zemljiščih s parcelnimi številkami, ki so navedene v Uredbi o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača - Koper (Uradni list RS, št. 43/05).

## II. Okoljevarstveno soglasje se izdaja pod naslednjimi pogoji v času gradnje:

### 1. Pogoji glede varovanja zraka:

- vse izhode iz gradbišč in deponij viškov materiala je treba urediti z rešetko, opremljeno s filtri in lovilcem olj, nad katero se podvozje, kolesa in kesoni vozil spirajo, preden se vozila priključijo na javno cestno omrežje;
- dostopne ceste do gradbišč in deponij viškov materiala morajo biti prevlečene z nosilno asfaltno podlago in redno čiščene na način, ki ne povzroča prašenja;
- transportne poti po gradbišču je treba posipavati s peščnim granulatom z namenom preprečevanja širjenja prašnih delcev;
- izven gradbiščne ograje so prepovedane stalne ali začasne deponije sipkega materiala;
- dokončana območja na območju posega je treba sproti rekultivirati;
- zaradi preprečitve prašenja z odkritih delov območja gradbišča in manipulativnih površin ter lokacij za začasno skladiščenje materiala se morajo gradbiščne in manipulativne površine, s katerih se lahko nekontrolirano širijo prašni delci ob suhem in vetrovnem vremenu, redno vlažiti in čistiti;
- prometne površine na območju urejanja in javnih prometnih površin se morajo redno čistiti;
- pri prevozu viškov izkopanega materiala in mineralnih frakcij vgradnega materiala se morajo uporabiti ponjave;
- med gradbiščem drugega tira in bližnjo stanovanjsko pozidavo pri objektu Gabrovica 35 in v naselju Dekani se morajo izvesti visoke, zaprte, panelne gradbiščne ograje;
- na posameznih območjih lokacij za trajni vnos zemljine Šalara in Bekovec se morajo izvesti gradbiščne ograje;
- izvedba visokih, zaprtih, panelnih gradbiščnih ograj se mora izvesti tudi na območju začasnih odlagališč in skladišč mineralnih agregatov;
- izvesti se morata dve novi povezovalni cesti med gradbiščnima platojema T4 in T7 ter med vodohranom V1 in cesto T1a na območju Lokev;
- potrebna je redna uporaba, vzdrževanje in čiščenje prašnih filtrov na začasnih gradbenih napravah za izdelavo betona in drobljenje izkopne kamnine;
- v primeru ekstremnih vetrovnih razmer (hitrost vetra nad 5 m/s) se mora prekiniti izvajanje del z materiali, ki se prašijo, hitrost vožnje transportnih vozil na internih transportnih poteh na gradbišču železniške proge in na lokacijah za odlaganje se mora omejiti na največ 10 km/h.

### 2. Pogoji glede varstva voda:

#### a. Trasa drugega tira

- točenje goriva v gradbene stroje na območju gradbišča se sme izvajati samo z ustrezno cisterno za razvoz goriva in na vnaprej določenih in ustrezno opremljenih mestih;
  - točenje goriva in olja iz sodov na območju posega se ne sme izvajati;
  - izlivanje nevarnih in drugih tekočih odpadkov v tla ali v kanalizacijski sistem se ne sme izvajati;
  - zagotoviti je treba ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje nevarnih snovi, z lovilno skledo;
  - skladišče nevarnih snovi mora biti zaščiteno pred atmosferskimi vplivi;
  - za skladiščenje nevarnih snovi oz. kemikalij se sme uporabljati originalna embalaža, posode za skladiščenje pa morajo biti zaprte in označene z oznako za nevarnost;
  - v primeru razlitja naftnih derivatov je treba onesnaženje takoj omejiti, kontaminirano zemljino odstraniti in deponirati;
  - območje gradbišča mora razpolagati z ustreznimi adsorpcijskimi sredstvi za omejitev in zajem naftnih derivatov (ali drugih kemikalij);
  - prostor za vsak dieselski agregat mora biti izveden v obliki lovilne sklede, tla vsakega prostora z agregatom in vsak lovilni bazen morata biti olje in vodotesna;
  - stene in dno prostora z diesel agregatom je treba redno pregledovati in v primeru poškodb takoj sanirati;
  - uporabljati se mora biorazgradljivo transformatorsko olje;
  - lovilne sklede za zajem transformatorskega olja morajo biti izvedene vodo in oljotesno, prav tako pa mora biti omogočen zajem celotne količine olja;
  - stene in dno vsake lovilne sklede pod transformatorjem je treba redno pregledovati in v primeru poškodb takoj sanirati;
  - vse zunanje površine namenjene prevozu, manipulaciji ali parkiranju, je treba utrditi tako, da zagotavljajo neprepustnost in so obrobljene z robniki;
  - lovilce olj se mora redno pregledovati in v primeru poškodb takoj sanirati;
  - komunalne in padavinske odpadne vode iz premičnih (začasnih) naprav in objektov ni dovoljeno odvajati v tla;
  - na odseku pred prehodom čez državno mejo z Republiko Italijo v Osapski reki s pritoki (Vinjanskem potoku in potoku Sekolovec), je treba tudi v času minimalnih pretokov vode zagotoviti razmere brez kalnosti (motnosti) vode in ustrezne razmere s kisikom;
  - ureditve vodotokov je treba načrtovati tako, da s temi posegi ne bodo spremenjene odtočne razmere, zlasti v primeru visokih voda.
- b. Območje vnosa Laporokop ob Šmarski cesti
- na stiku zasipa in brežine laporokopa je treba urediti drenažo z zlaganjem kosov zemljine premera od 15 cm do 40 cm;
  - vse zrušitve in posedanja zasipa je treba sproti sanirati, da se preprečijo premiki odloženega materiala;
  - vsa gradbena dela nad zajetji nad laporokopom so prepovedana;
- c. Območje vnosa Bekovec
- telo nasipa je treba načrtovati tako, da se ne spremenijo hidrološke razmere na vodnih izviri.
3. Pogoji glede varstva pred čezmernim hrupom:
- ventilacijske naprave morajo biti opremljene z dušilniki hrupa;
  - pri postavitvi čeljustnih drobilnikov se morajo postaviti gradbiščne ograje v smeri naselij Lokev, Mihele in Črnega Kala;
  - pri objektih Lokev 235 in Lokev 230, se mora izvesti dodatna pasivna zaščita varovanih prostorov;
  - potrebna je postavitvev začasnih protihrupnih ograj za zaščito posameznih stavb z varovanimi prostori v okolici gradbiščnih platojev v Črnem Kalu in Dekanih;

- za zaščito objekta Gabrovica 35 se mora ob transportni poti T-2b izvesti začasna protihrupna ograja in pasivna protihrupna zaščita varovanih prostorov v objektu;
  - izvesti se mora začasna protihrupna ograja na severovzhodni meji gradbiščnega portala predora T8 v Dekanih;
  - v primeru, da bo na območju naselja Dekani med gradnjo zaradi prevoza viškov materiala na regionalno cesto R2-409 z meritvami ugotovljena prekomerna obremenitev okolja s hrupom pri stavbah ob gradbiščni cesti T-8b, je treba varovane prostore v preobremenjenih stavbah dodatno zaščititi s pasivnimi protihrupnimi ukrepi;
  - zgraditi se mora povezovalna cesta med gradbiščnima platojema T4 in T7 na območju južno od trase drugega tira in severno od avtoceste Ljubljana - Koper, s katero bo transport viškov materiala po regionalni cesti R3-627 skozi naselji Osp in Gabrovica preusmerjen neposredno na avtocestni priključek Črni Kal;
  - prevoz tovora po lokalni in regionalni cesti skozi naselje Lokev se mora preusmeriti po cesti med vodohranom V1 in gradbiščno cesto T-1a;
  - polne gradbiščne ograje se morajo postaviti pri zapolnjevanju II. faze območja Bekovec ter na zgornji meji območja za odlaganje Šalara in na območju Ankaranske bonifike.
4. Pogoji glede varstva pred vibracijami:
- pred začetkom gradnje je treba zagotoviti evidentiranje vseh objektov, ki bodo podvrženi vplivu obratovanja gradbišča;
  - pred začetkom gradnje je treba zagotoviti, da se na objektih v območju vpliva posega namestijo naprave za merjenje posegov;
  - pred začetkom gradnje je treba zagotoviti, da se izdelata kataster poškodb sosednjih objektov iz vidika obstoječih poškodb zaradi vpliva vibracij z izvedbo meritev širine karakterističnih razpok na označenih mestih;
  - v času gradnje je potrebno redno nadzirati dovozne poti v bližini objektov in takoj sanirati udarne jame;
  - v času gradnje je treba zagotoviti meritve vibracij skladno s standardi DIN4150-3, DIN4150-2 in ISO 2361-2 na objektih v območju vpliva posega;
  - po zaključku gradnje je treba ponovno izdelati kataster poškodb objektov ter izvesti primerjavo glede na stanje pred začetkom gradnje;
  - v času gradnje je treba prilagoditi promet tovornih vozil po dovoznih poteh tako, da ne bo prišlo do povečanja vibracij oziroma povzročanja poškodb v obliki razpok na stanovanjskih objektih v neposredni okolici;
  - uporabljati se morajo lažji vibracijski stroji za utrjevanje spodnjega ustroja, ki obratujejo v frekvenčnem območju nad 35Hz;
  - miniranje se mora časovno omejiti na odprtih delih trase v bližini stanovanjske pozidave na dopoldanski čas.
5. Pogoji glede ravnanja z odpadki:
- gradbeni odpadki, ki bodo nastali kot posledica rušenja objektov, morajo biti oddani zbiralcu gradbenih odpadkov ali izvajalcu obdelave teh odpadkov, ki jih bo obdelal izven gradbišča;
  - v kolikor se v času izvajanja izkopov naleti na nasutja odpadkov, jih je treba vključno z onesnaženo podlago odstraniti iz gradbišča ločeno po klasifikacijskih številkah odpadkov in z njimi ravnati ločeno od zemeljskih izkopov;
  - za urejanje terena in dokončno izvedbo reliefa se mora prednostno uporabiti zemeljski izkop, ki je nastal na tem gradbišču, v primeru uporabe druge zemljine se mora uporabiti podoben mineralni oziroma mineralno organski material glede na sestavine tal in podtalja;
  - v razmerah, pri katerih je zaradi odprtega gradbišča in količin padavin precejšnje vodenje v vodno telo podzemne vode (podtalnice) neposredno in zato samoočiščevanje vode v

- tleh ni možno, se mora prekiniti izvajanje del z gradbenimi stroji v območju gradbene jame, ker bodo izkopi tudi v vodoprepustnem sloju;
- vzdrževalna dela na gradbenih strojih morajo potekati izven območja gradbišča;
  - v kolikor se med izkopavanjem opazi onesnaženost zemeljskega izkopa z oljem, bitumenskimi mešanici ali prisotnost odpadkov, ki niso iz naravnega mineralnega materiala, je treba tovrstne odpadke obravnavati ločeno;
  - na območju gradbišča se mora zagotoviti začasno skladiščenje odpadkov, ki nastajajo pri gradbenih delih, ločeno po vrstah gradbenih odpadkov iz klasifikacijskega seznama odpadkov;
  - določiti je treba ustrezno opremljeno mesto na območju gradbišča, ki je izven gradbene jame, za začasno skladiščenje nevarnih odpadkov;
  - zagotoviti je treba reden odvoz odpadkov in nevarnih odpadkov z območja gradbišča, kar mora biti tudi evidentirano.
6. Pogoji glede vplivov na geološke lastnosti hribine in relief:
- a. Trasa drugega tira
    - nehomogene dele, ki se pojavljajo v apnencu, je treba sanirati s polnilom iz kamna in betona;
    - vkopi v flišu se morajo opremiti z vzdolžnimi odvodnimi jarki;
    - oblikovanje terena se mora zgledovati po reliefnih oblikah v okolici;
    - treba je zagotoviti zvezen prehod v raščen teren z zaokrožitvami na zgornjem robu in peti brežin;
    - potrebna je stabilizacija ter utrditvev z avtohtono vegetacijo razgaljenih površin;
    - oblikovanje terena se mora zgledovati po reliefnih oblikah v okolici;
    - mora se zagotoviti zvezen prehod v raščen teren z zaokrožitvami na zgornjem robu in peti brežin.
  - b. Opuščen laporokop ob Šmarski cesti (Šalara)
    - material iz izkopov za drugi tir, ki ima slabše stabilnostne karakteristike, kot predvideni material, je treba odvažati na lokacijo Ankaranska bonifika;
    - nasuti material je treba sproti utrjevati;
    - enkrat letno v mesecu marcu v dobi dveh let se mora opraviti poravnavanje in zasipavanje lokalnih depresij in nadomestiti izpadlo vegetacijo na rekultiviranem območju;
    - treba je urediti ustrezno odvodnjavanje z območja.
  - c. Bekovec
    - površine, kjer je možna kmetijska pridelava, se morajo rekultivirati v kmetijske;
    - začasne poti, manipulacijske in druge površine se mora po končanem vnosu materiala rekultivirati;
    - vodnogospodarske ureditve Krniškega potoka in pritokov morajo biti čimbolj sonaravne, in sicer naravna oblika vodotoka in uporaba naravnih materialov.
7. Pogoji glede varstva rastlinstva, živalstva, habitatnih tipov ter ekološko pomembnih območij
- a. Trasa drugega tira
    - na viaduktih ne sme biti slabo opaznih, štrlečih objektov;
    - na površine habitatnih tipov z naravoslovno oceno 3, 4, in 5 je prepovedan je vnos kakršnegakoli materiala in uporaba teh površin za parkirišča in obračališča;
    - sečnja gozda in grmovne vegetacije se ne sme izvajati od začetka aprila do konca avgusta v obdobju glavne gnezditelne sezone ter razmnoževanja saproksilnih vrst hroščev;
    - na območju delovišča ob progi odseka 2 se mora po končanju gradbenih del zasaditi žuka ali brnistra (*Spartium junceum*);

- pri izgradnji nasipa v poplavni ravnici Rižane, po katerem bo potekal železniški tir, se mora na obeh straneh proge zasaditi gosto živo mejo lokalnega grmičevja;
  - za varstvo raka primorskega koščaka (*Austropotamobius pallipes italicus*) se nobena regulacijska dela v vodotokih (Osapska reka, Rižana) ne smejo izvajati v času visokih vodostajev ter v času razmnoževanja vrste (od septembra do novembra);
  - gradnja objektov na odprtih delih trase mora potekati predvsem v dnevnem času;
  - objekti ne smejo biti stalno osvetljeni v nočnem času, zaradi varnosti na gradbišču je v nočnem času dovoljena namestitve svetil, ki imajo vgrajen senzor za prižiganje in samodejni izklop in ki so popolnoma zasenčena, ter z najmanjšo emisijo UV svetlobe;
  - posekan les je treba iz območja takoj po poseku odstraniti ali trajno pustiti na kraju poseka;
  - z izvajanjem gradbenih del na območju Črnega Kala se sme pričeti po prvi polovici julija;
  - pred začetkom gradnje se mora izvesti utrjevanje vozišč, izvedeno v protiprašni izvedbi, postaviti se morajo koritnice, mulde, bankine in podporni zidovi ter urediti odvodnjavanje;
  - tujerodne invazivne vrste je treba redno odstranjevati;
- b. Območja vnosa zemeljskega izkopa v tla
- vnos zemeljskega izkopa mora potekati v dnevnem času;
  - ob novo vzpostavljenih melioracijskih kanalih na Ankaranski bonifiki se mora zasaditi trstičje in avtohtone grmovnice.
8. Pogoji glede varovanja jam
- v bližini jam ali vhodov vanje se je potrebno izogniti zemeljskim in drugim gradbenim delom ter odlaganju materiala;
  - dela, pri katerih nastajajo eksplozije in vibracije, se ne sme izvajati na podzemnih jamah ali v njihovi bližini;
  - ne sme se onesnaževati in spreminjati režim voda, ki ponikajo v jame na in izven trase drugega tira železniške proge;
  - ureditvena dela odprtih odsekov novo odkritih jam je treba izvesti na način, da v jami ne bo prišlo do spremembe jamske klime;
  - v primeru gradnje v bližini vhoda v jamo, je treba vhod v jamo označiti;
  - v primeru, da se v času gradnje naleti na rov, mora izvajalec del poskrbeti, da se najdba ne poškoduje ali uniči, pri tem je treba preprečiti onesnaženje podzemlja;
  - jame ali dele jam, kjer so kolonije netopirjev se ne sme osvetljevati oz. se osvetljuje le v tolikšni meri, kot je nujno potrebno za varno dokončanje del.
9. Pogoji glede varovanja kulturne dediščine
- za preprečitev vplivov vibracij na objekte kulturne dediščine v naselju Lokev pri Divači, se mora zgraditi dostopna in servisna cesta T1a-V1;
  - za preprečitev vplivov vibracij na objekte kulturne dediščine v Osp in Gabrovica, se mora zgraditi cesta T4-T7.
10. Pogoji glede varovanja gozdov
- kjer trasa poseže v območje vodotoka, se sme odstraniti obvodno vegetacijo samo na območju posega;
  - na območju varovanih gozdov Brdinjskega in Tinjanskega hriba se sme posegati v gozd samo na območju posega;
  - predvidena zasaditev se mora izvajati na stabilizirani podlagi, ki je protierozijsko zaščitena;
  - mora se zagotoviti vzdrževanje in obnavljanje novo nastalega gozdnega roba.
11. Pogoji glede varstva pred svetlobnim onesnaževanjem



- izvajalec gradbenih del kot upravljavec vira svetlobe mora za vsa gradbišča in predorske platoje, na katerih vsota električne moči svetilk presega 10 kW, zagotoviti izdelavo načrta razsvetljave;
- svetila za razsvetljavo gradbišč je treba namestiti tako, da usmerjajo svetlobo v smeri gradbišč in dovolj visoko, da ne prihaja do bleščanja na nasprotni strani;
- nepokrite površine gradbišč in druge nepokrite površine morajo biti 30 minut po prenehanju izvajanja gradbenih, vzdrževalnih ali drugih obnovitvenih del osvetljene samo svetilkami, katerih delež svetlobnega toka, ki seva navzgor, je enak 0 %;
- v dnevnem času mora biti od jutra do večera razsvetljava ugasnjena, razen v zelo slabih vremenskih razmerah;
- prepovedana je uporaba svetlobnih snopov kakršne koli vrste ali oblike, mirujočih ali premikajočih, če so usmerjeni proti nebu ali površinam, ki bi jih lahko odbijale proti nebu.

12. Pogoji glede varovanja kmetijskih površin:

- za dostop do kmetijskih površin se mora zagotoviti izgradnjo poljskih poti, in sicer na območju Dekanov DP-1 (dolžina cca 372 m, širina 4 m) in na območju Ravni, poljsko pot T-1a2.

III. Okoljevarstveno soglasje se izdaja pod naslednjimi pogoji v času obratovanja:

- na trasi železnice se smejo uporabljati le brezhibne lokomotive in vagonске kompozicije;
- odvodnjavanje in čiščenje odpadnih vod, ki nastajajo pri čiščenju predorov ali v primeru nesreče z razlitjem in/ali gorenjem škodljive ali nevarne tekočine ali snovi, je treba urediti preko usedalnikov, ki so opremljeni tudi z oljnimi lovilci;
- pred začetkom obratovanja proge se morajo izvesti protihrupne ograje za zaščito stanovanjskih površin Gabrovica, Črni Kal, Vinjan, Bertoki;
- izvesti se mora pasivna zaščita treh stanovanjskih stavb na območju Dekanov: Dekani 26a, Dekani 24 in Pobegov: Cesta na Rižano 32;
- za zmanjšanje obsega vibracij v predorih pod stanovanjsko pozidavo v naseljih Lokev in Plavje, je treba izvesti: varjene tirnice, elastična pritrditev tirov na pragove in odebeljene stene predorov;
- zgraditi se morajo požarni zidovi na požarno ogroženih območjih.

IV. Z izdajo tega okoljevarstvenega soglasja se šteje, da je stranki izdano tudi naravovarstveno soglasje.

V. O delu zahtevka, ki se nanaša na izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper na območju krajinskega parka Beka, na zemljiščih s parc. št.:

k.o. Ocizla:

5119/5, 5120, 5119/7, 5121/1, 5123/3, 5123/5, 5124/6, 5126/1, 5246/1, 5250/3, 5250/6, 5251/1, 5252/3, 5253/3, 5392/3, 5393/7, 5393/9, 5394/1, 5395/1, 6087/30, 6132/3, 6142/5, 5117, 5118, 5119/1, 5119/2, 5123/4, 5124/7, 5126/3, 5121/3, 5121/4, 5119/9, 5119/10, 5119/6, 5114/1, 5394/3, 5251/2, 5250/5, 5250/4, 5246/3, 5246/4, 5124/2, 5123/7, 6132/5, 5119/10, 5119/9, 5121/1, 5121/3, 5121/4, 5123/7, 5124/8, 5126/3, 5246/3, 5246/4, 5394/3,

k.o. Draga:

1643, 1644, 1369/44, 1369/45, 1369/47, 1397/3, 1406/5, 1406/7, 1408/3, 1408/5, 1411/4, 1412/4, 1412/6, 1429/1, 1430/3, 1430/5, 1450/2, 1452/2, 1456/1, 1596/1, 1601/11, 1601/7, 1602/3, 1602/5, 1604/1, 1605/1, 1606/1, 1609/1, 1610/1, 1616/1, 1617/3, 1617/7, 1618/1, 1621/1, 1624/3, 1628/1, 1629/5, 1629/6, 1629/8, 1630/1, 1634/1, 1635/4, 1635/6, 1635/8,

1636/3, 1636/5, 1637/1, 1638/5, 1639/3, 1639/5, 1642/3, 1642/5, 1645/1, 1647/1, 1647/4, 1650/3, 1650/5, 1676/1, 1677/1, 1682/4, 1682/8, 1682/9, 1683/4, 1757/1, 1757/4, 1782/3, 1782/5, 1783/3, 1783/5, 1783/6, 1786/3, 1786/5, 1787/1, 1788/1, 1789/1, 1791/1, 1792/3, 1793/1, 1794/1, 1795/1, 1796/1, 1796/3, 1797/1, 1797/3, 1798/3, 1800/2, 1801/3, 1801/5, 1803/1, 1804/4, 1804/6, 1825/3, 1830/3, 1831/3, 1834/1, 1835/3, 1835/5, 1835/7, 1836/1, 1840/10, 1840/6, 1861/11, 1861/13, 1861/16, 1861/5, 1861/9, 1862/1, 1867/1, 1870/2, 1875/4, 1875/5, 1879/1, 1893/3, 1894/1, 1910/6, 2045/4, 2045/6, 2045/8, 2563/1, 2617/5, 2617/8, 2625/1, 2626/1, 2626/3, 2626/4, 2626/5, 2626/6, 2626/7, 2626/8, 2627/2, 2627/3, 2627/4, 2627/5, 2627/6, 2628/3, 2634/1, 2634/5, 2638/2, 2639/3, 2640/2, 2641/3, 2641/5, 2642/2, 2643/3, 2643/5, 2887/3, 2894/26, 2894/27, 2894/22, 2894/23, 1683/13, 2887/7, 1664/4, 1760/2, 1683/10, 1840/8, 1876/1, 2635/1, 1683/10, 1683/13, 2887/7, 2894/26, 2894/27,

k.o. Hrpelje:

2486/10, 2486/13, 2486/17, 2486/8, 2726/27, 2726/28, 2726/29, 2726/30, 2726/31, 2731/1, 2731/4, 2732/1, 2838/10, 2838/11, 2838/12, 2838/15, 2838/4, 2838/7, 2838/9, 2840/4, 2840/6, 2840/9, 2842/12, 2842/10, 2486/15 bo odločeno z dopolnilno odločbo.

VI. To okoljevarstveno soglasje preneha veljati, če stranka v petih letih od njegove pravnomočnosti ne pridobi gradbenega dovoljenja po predpisih o graditvi objektov.

VII. V tem postopku stroški niso nastali.

#### O b r a z l o ž i t e v

Agencija Republike Slovenije za okolje, ki kot organ v sestavi Ministrstva za kmetijstvo in okolje opravlja naloge s področja varstva okolja (v nadaljevanju: naslovni organ), je dne 15. 2. 2012 prejela vlogo stranke Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za železnice in žičnice, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana (v nadaljevanju: stranka), ki jo zastopa minister Samo Omerzel, njega pa pooblastilo z dne 10. 8. 2012 zastopa DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture d.o.o., Ulica talcev 24, 2000 Maribor, za izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja drugega tira železniške proge Divača - Koper, z vsemi spremljajočimi ureditvami v skladu s 57. členom Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06-ZVO-1-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06-OdiUS, 112/06-OdiUS, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12 in 92/13 v nadaljevanju: ZVO-1).

Vlogi je stranka priložila:

- pooblastilo za zastopanje z dne 19. 10. 2011, s katerim zakoniti zastopnik Patrick Vlačič, minister Ministrstva za promet, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana pooblašča DIS Consulting d.o.o., Letališka cesta 33c, 1000 Ljubljana, da ga zastopa v vseh upravnih postopkih povezanih s pridobivanjem soglasij in pridobitvijo gradbenega dovoljenja za drugi tir železniške proge Divača - Koper;
- Poročilo o vplivih drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper na okolje, ki ga je pod številko projekta 24-04/12-2, februarja 2012 izdelalo podjetje PRO LOCO d.o.o., Trubarjeva 57, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki, v nadaljevanju: PVO-1);
- Dodatek za varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki ga je izdelalo podjetje Aquarius d.o.o., Ljubljana, številka naloge: 1212 - 09 VO, datum izdelave: december 2009, dopolnjeno februar 2011, februar 2012;

- Seznam parcelnih števil, ki obsega parcele iz Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača - Koper (Uradni list RS, št. 43/05, v nadaljevanju: Uredba o DLN) in podatek po parcelaciji (št. parcele);
- Pogodbo med nosilcem posega in Salonitom Anhovo z dne 20.04.2011 in aneks št. 1 tej pogodbi z dne 15.09.2011;
- Sporazum med nosilcem posega in DARS-om z dne 14.04.2011.

Vloga je bila dne 27. 3. 2012 dopolnjena s:

- Poročilom o vplivih drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper na okolje, ki ga je pod št. projekta 24-04/12-2, februarja 2012, dopolnjeno marca 2012 izdelalo podjetje PRO LOCO d.o.o., Trubarjeva 57, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: PVO-2);
- Dodatkom za varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki ga je izdelalo podjetje Aquarius d.o.o., Ljubljana, številka naloge: 1212 - 09 VO, datum izdelave: december 2009, dopolnjeno februar 2011, februar 2012, marec 2012.

Vloga je bila dne 5. 6. 2012 dopolnjena s :

- Poročilom o vplivih drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper na okolje, ki ga je pod št. projekta 24-04/12-2, februarja 2012, dopolnjeno maja 2012 izdelalo podjetje PRO LOCO d.o.o., Trubarjeva 57, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: PVO-3);
- Dodatkom za varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki ga je izdelalo podjetje Aquarius d.o.o., Ljubljana, številka naloge: 1212 - 09 VO, datum izdelave: december 2009, dopolnjeno februar 2011, februar 2012, marec 2012, maj 2012.

Vloga je bila dne 27. 7. 2012 dopolnjena s:

- Poročilom o vplivih drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper na okolje, ki ga je pod št. projekta 24-04/12-2, februarja 2012, dopolnjeno julij 2012 izdelalo podjetje PRO LOCO d.o.o., Trubarjeva 57, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: PVO-4);
- Dodatkom za varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki ga je izdelalo podjetje Aquarius d.o.o., Ljubljana, številka naloge: 1212 - 09 VO, datum izdelave: december 2009, dopolnjeno februar 2011, februar 2012, marec 2012, maj 2012, julij 2012;
- Idejno zasnovo - Ureditve območja Bekovec za trajni vnos materiala iz zemeljskih izkopov v tla, ki bo nastal ob gradnji drugega tira železniške proge Divača – Koper, ki ga je pod št. projekta ic-215/12, julija 2012, izdelalo podjetje IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva 93, 1000 Ljubljana.

Vloga je bila dne 17. 1. 2014 dopolnjena s:

- Poročilom o vplivih drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper na okolje, ki ga je pod št. projekta 24-04/12-2, februarja 2012, dopolnjeno maja 2012, dopolnjeno julija 2012, dopolnjeno novembra 2013 izdelalo podjetje PRO LOCO d.o.o., Trubarjeva 57, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: PVO-5);
- Dodatkom za varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki ga je izdelalo podjetje Aquarius d.o.o., Ljubljana, številka naloge: 1212 - 09 VO, datum izdelave: december 2009, dopolnjeno februar 2011, februar 2012, marec 2012, maj 2012, julij 2012, avgust 2012 (v nadaljevanju: Dodatek za varovana območja);

- Zagotovitev možnosti sočasnega odlaganja viškov materiala na SV delu parcele št. 799/29 nastalih pri gradnji drugega tira in izkopanega materiala nastalega pri poglobljanju morskega dna, IDZ, Geoportal d.o.o., Ljubljana, št. gp-pr-019/14, julij 2013;
- Drugi tir železniške proge na odseku Divača - Koper. - Celostni načrt okoljskega monitoringa, Aquarius d.o.o., Ljubljana, št. 1291-13 SP, december 2013 (v nadaljevanju: Celostni načrt monitoringa);
- Izvleček Dodatka za varovana območja (Appropriate Assessment) za presojo vplivov drugega tira železniške proge na odseku Divača - Koper. - Vplivi na varovana območja, Aquarius d.o.o., Ljubljana, št. 1286-13, maj 2013;
- Elaborat za izvajanje ukrepov za preprečevanje onesnaževanja območja Glinščice (osnutek), Aquarius d.o.o., Ljubljana, št. 1390-13 SP, junij 2013, dopolnjeno avgust 2013 in september 2013 (v nadaljevanju: Elaborat za izvajanje ukrepov).

Naslovnemu organu je bilo dne 27. 9. 2012 dostavljeno:

- dopis Ministrstva za infrastrukturo in prostor, Direktorata za infrastrukturo, Sektorja za planiranje in vodenje investicij, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana v katerem je obvestilo o prenehanju veljavnosti pooblastila podjetju DIS Consulting d.o.o., Letališka cesta 33c, 1000 Ljubljana;
- pooblastilo za zastopanje z dne 10. 8. 2012, s katerim zakoniti zastopnik Zvonko Černač, minister ministrstva za Infrastrukturo in prostor, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana pooblašča DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture d.o.o., Ulica talcev 24, 2000 Maribor, da ga zastopa v upravnih postopkih pred državnimi organi, organi lokalnih skupnosti in nosilci javnih pooblastil, ki jih organi vodijo v zvezi z izgradnjo drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper.

Naslovnemu organu je bilo dne 7. 6. 2013 dostavljeno:

- Ureditve območja Bekovec za trajni vnos materiala iz zemljiških izkopov v tla, ki bo nastal ob gradnji drugega tira železniške proge Divača – Koper, ki ga je pod št. projekta ic-215/12, julija 2012, dopolnjeno februar 2013 izdelalo podjetje IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva 93, 1000 Ljubljana;
- Vnos zemeljskega izkopa v tla, nastalega pri gradnji 2. tira železniške proge Divača – Koper, na območju Ankaranske Bobifike, ki ga je pod št. projekta 136/12-kh/I, aprila 2012, dopolnjeno aprila 2013 izdelalo podjetje ECONO d.o.o., Dimičeva ulica 16, 1000 Ljubljana;
- Prestavitev jarka na Ankaranski Bonifiki pretočnost obstoječega odvodnika, ki ga je pod št. projekta 34-S/12, aprila 2013 izdelalo podjetje IS Projekt d.o.o., Pot za Brdom 102, 1000 Ljubljana.

Naslovnemu organu je bilo dne 22. 11. 2013 dostavljeno:

- Zagotovitev možnosti sočasnega odlaganja viškov materiala na SV delu parcele št. 799/29 nastalih pri gradnji drugega tira in izkopanega materiala nastalega pri poglobljanju morskega dna, ki ga je pod št. projekta gp-pr-019/13, julija 2013, izdelalo podjetje Geoportal d.o.o., Tehnološki park 21, 1000 Ljubljana.

Po 50. členu ZVO-1 je pred začetkom izvajanja posega, ki lahko pomembno vpliva na okolje, treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje naslovnega organa. Obveznost te presoje se ugotavlja po Uredbi o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 78/06, 72/07, 32/09, 95/11 in 20/13, v nadaljevanju: Uredba o vrstah posegov).

V skladu s prvo alineo točke 7.1 Priloge I Uredbe o vrstah posegov je presoja vplivov na okolje obvezna, kadar gre za gradnjo glavne železniške proge ne glede na dolžino.

V obravnavanem primeru se drugi tir železniške proge Divača - Koper uvršča med glavne železniške proge, zato je na podlagi posredovane dokumentacije naslovni organ ugotovil, da je za takšen poseg presoja vplivov na okolje in pridobitev okoljevarstvenega soglasja obvezna.

V skladu s točko 1 d Priloge II Uredbe o vrstah posegov je presoja vplivov na okolje obvezna, kadar gre za pogozdovanje in krčitev gozdov za namene spreminjanja v drugo vrsto rabe zemljišč in je prag posega površina 30 ha tudi če gre za varovano območje. Na območju drugega tira bo trajno spremenjena raba 35,50 ha zemljišč gozda, kar je po Uredbi o vrstah posegov presežen prag posega za izdelavo poročila o vplivih na okolje, kar pomeni, da je tudi za ta poseg treba opraviti presojo vplivov na okolje ter izdati okoljevarstveno soglasje.

V skladu s točko 11 b6 Priloge II Uredbe o vrstah posegov je presoja vplivov na okolje obvezna, kadar gre za predelavo nenevarnih odpadkov po postopku R10, v skladu s predpisom, ki ureja odpadke - vnos zemeljskega izkopa umetno pripravljene zemljine prostornine nad 500.000 m<sup>3</sup>, če se vnaša na območje pridobivanja mineralnih surovin, ali s celotno prostornino 250.000 m<sup>3</sup>, če se vnaša drugam. V okviru nameravanega posega je na območju Bekovca predviden vnos 742.000 m<sup>3</sup> zemeljskega izkopa v tla, kar presega prag 250.000 m<sup>3</sup>, kar je po Uredbi o vrstah posegov presežen prag posega za izdelavo poročila o vplivih na okolje, kar pomeni, da je tudi za ta poseg treba opraviti presojo vplivov na okolje ter izdati okoljevarstveno soglasje.

Prvi odstavek 39. člena Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11, v nadaljevanju: Pravilnik o presoji sprejemljivosti) določa, da se, glede na velikost in značilnost posega v naravo, presoja sprejemljivosti posegov v naravo izvede v postopku izdaje 1) okoljevarstvenega soglasja za posege v naravo z vplivi na okolje, 2) naravovarstvenega soglasja za posege v naravo, ki niso posegi v naravo z vplivi na okolje, 3) dovoljenja za poseg v naravo, določene v 43. členu tega pravilnika ali 4) dovoljenja po drugih predpisih za posege v naravo, za katere ni treba pridobiti soglasja ali dovoljenja iz prejšnjih treh alinej.

V drugem odstavku 39. člena Pravilnika o presoji je določeno, da se v primeru, ko se presoja sprejemljivosti posega v naravo izvede v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja, šteje, da je z izdajo okoljevarstvenega soglasja izdano tudi naravovarstveno soglasje.

Glede na to, da so na območju posega posebna varstvena območja narave, območja Nature 2000 in zavarovana območja, je bilo treba izvesti presojo vplivov na naravo skladno s Pravilnikom o presoji. Dodatek za varovana območja je bil priložen PVO-1 in njegovim dopolnitvam.

V prvem odstavku 219. člena Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06-ZUP-UPB2, 105/06-ZUS-1, 126/07, 65/08 in 8/10, v nadaljevanju: ZUP) je določeno, da kadar se lahko odloča o kakšni zadevi po delih oziroma po posameznih zahtevkih, pa so posamezni deli oziroma zahtevki primerni za odločitev, lahko izda pristojni organ odločbo samo o teh delih oziroma zahtevkih (delna odločba).

Naslovni organ je skladno s prvim odstavkom 61. člena ZVO-1, ki določa, da ministrstvo vlogo za izdajo okoljevarstvenega soglasja in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju pošlje ministrstvom in organizacijam, ki so glede na nameravani poseg pristojne za posamezne zadeve varstva okolja ali varstvo ali rabo naravnih dobrin ali varstvo kulturne dediščine, in jih

pozove, da v 21 dneh od prejema vloge podajo mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega, zaprosil za mnenja:

- Agencijo RS za okolje, Urad za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1102 Ljubljana;
- Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Tobačna ulica 5, 1000 Ljubljana;
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije - OE Piran, Trg bratstva 1, 6330 Piran;
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije - OE Nova Gorica, Delpinova ulica 16, 5000 Nova Gorica;
- Zavod za gozdove Slovenije, Večna pot 2, 1000 Ljubljana;
- Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, Dunajska 22, 1000 Ljubljana;
- Ministrstvo za zdravje, Štefanova 5, 1000 Ljubljana;
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor - Direkcija Republike Slovenije za ceste, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana;
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor – Direktorat za energijo – sektor za energetiko in rudarstvo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana;
- Zavod za ribištvo Slovenije, Spodnje Gameljne 61a, 1211 Ljubljana - Šmartno;
- Občino Divača, Kolodvorska 3a, 6215 Divača;
- Občino Hrpelje-Kozina, Hrpelje, Reška cesta 14, 6240 Kozina;
- Občino Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper.

Naslovni organ je dne 13. 8. 2012 prejel mnenje Zavoda za gozdove Slovenije, Območne enote Sežana, Partizanska cesta 49, 6210 Sežana, št. 35402-2/2012-24 z dne 8. 8. 2012 v katerem omenjeni organ ugotavlja, da je gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper s stališča gozdarstva sprejemljiva, saj ne bo bistveno negativno vplivala na gozd in gozdni prostor.

Naslovni organ je dne 22. 8. 2012 prejel mnenje Ministrstva za zdravje, Direktorata za javno zdravje, Štefanova 5, 1000 Ljubljana, št. 35402-2/2012-25 z dne 21. 8. 2012 v katerem je v prilogi podalo strokovno mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega: gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper s stališča pristojnosti varovanja zdravja ljudi, ki ga je pripravil Inštitut za varovanje zdravja RS (v nadaljevanju mnenje: IVZ). V svojem mnenju so bila dana naslednja priporočila:

- na območjih štirih regionalnih vodonosnih sistemov je treba predvideti ukrepe, ki bi v primeru razlitja nevarnih snovi lahko preprečili onesnaženje vodonosnikov;
- za tretiranje plevela na površinskih delih trase se smejo predvsem na območju kraških vodonosnikov uporabljati le pesticidi, ki so dovoljeni za rabo na vodovarstvenih območjih;
- glede izpostavljenosti hrupu bi bilo potrebno upoštevati območja varstva pred hrupom II stopnje;
- priporoča se, da pri načrtovanju posegov v okolje smiselno upoštevajo smernice Svetovne zdravstvene organizacije o hrupu v okolju in o hrupu v nočnem času in previdnostno načelo pri ohranjanju mirnih območij tako v naseljih kot na prostem;
- upošteva naj se Pravilnik o zaščiti pred hrupom v stavbah (Uradni list RS št. 10/12).

V zvezi s strokovnim mnenjem IVZ naslovni organ odgovarja, da je PVO-4 pri obravnavi vpliva na podzemno vodo v povezavi z oskrbo s pitno vodo upošteval rezultate Analize tveganja za onesnaževanje podzemne vode in vodnega zajetja Rižane zaradi gradnje drugega tira železniške proge Divača – Koper (št. K-II-30d/1-1/62, Geološki zavod Slovenije, Ljubljana & IRGO d.o.o., Ljubljana, december 2011, v nadaljevanju: Analiza tveganja). Pri tem Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Rižane (Uradni list RS št. 49/08, 72/12 in 69/13), prepoveduje rabo fitofarmaceutskih sredstev na prvem in drugem vodovarstvenem območju.

V zvezi določitev stopenj območij varstva pred hrupom, naslovni organ ugotavlja, da določitev le-teh ni v njegovi pristojnosti. Za razvrstitev v II. območje varstva pred hrupom mora občina v pobudi ministru, pristojnemu za okolje, s posebno strokovno podlago dokazati, da so na predlaganih območjih zagotovljeni vsi pogoji za II. območje. Območij z II. stopnjo varstva pred hrupom in/ali mirnih območij poselitve pristojno ministrstvo še ni potrdilo za nobeno občino, prav tako občine Divača, Hrpelje-Kozina in Koper še niso pričele s postopki pridobitve dovoljenja za razvrstitev posameznih površin v strožjo stopnjo varovanja.

Glede smernic Svetovne zdravstvene organizacije o hrupu v okolju in o hrupu v nočnem času naslovni organ ugotavlja, da mejne in kritične vrednosti hrupa v okolju v posameznih obdobjih dneva določa Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10, v nadaljevanju: Uredba o kazalcih hrupa) glede na območja varstva pred hrupom in glede na vir hrupa. Pri tem je v vplivnem območju drugega tira pozidava redka, mirnih območij poselitve v vplivnem območju proge ni. Preventivna raven 40 dB(A), ki jo priporoča svetovna zdravstvena organizacija je dosegljiva le na redkih območjih, kjer praktično ni prisotnih pomembnejših infrastrukturnih ali proizvodnih virov hrupa. V skladu s slovensko zakonodajo predpisana mejna vrednost kazalcev hrupa za vrednotenje vpliva obratovanja drugega tira (55 dB(A) v nočnem času) je povsem ustrezna tako z okoljskega kot z zdravstvenega vidika.

Glede izpostavljenosti hrupu naslovni organ odgovarja, da je bil upoštevan Pravilnik o zaščiti pred hrupom v stavbah (Uradni list RS št. 10/12) in sicer tako, da je za zmanjšanje vplivov obremenjevanja s hrupom v času gradnje predvidena izgradnja začasnih protihrupnih ograj in pasivna zaščita objektov (pogoji so navedeni pod točko II. 3 izreka tega soglasja), v času obratovanja pa je predvidena izgradnja protihrupnih ograj in pasivna zaščita objektov (pogoji so navedeni pod točko III. 1 izreka tega soglasja).

Naslovni organ je dne 27. 8. 2012 prejel mnenje Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave, Območne enote Piran, Trg Etbina Kristana 1, 6310 Izola (v nadaljevanju: ZRSVN), št. 35402-2/2012-27 z dne 24. 8. 2012 v katerem omenjeni organ ugotavlja naslednje:

- na območju posega je še vedno veljaven varstveni režim v zavarovanem območju, ki vsebuje prepoved gradbenih posegov. V zvezi s tem se opozarja, da bo potrebno odpraviti pravno formalne ovire v zvezi z veljavnim varstvenim režimom v zavarovanem območju oz., da se pravno formalne ovire morajo odpraviti pred izdajo okoljevarstvenega soglasja;
- PVO-4 naj se dopolni z opisom habitatov raka za Škofijski potok;
- PVO-4 naj se dopolni z ukrepom izlova rakov v Rižani.

V zvezi s mnenjem ZRSVN naslovni organ odgovarja, da je PVO-5 dopolnjen z zahtevanimi podatki.

V zvezi z ukrepom izlova rakov v Rižani, naslovni organ odgovarja, da je v točki II. 7. a izreka tega soglasja vključen kot omilitveni ukrep.

V zvezi z vprašanji in priporočili za dopolnitev PVO-4 naslovni organ ugotavlja, da je PVO-5 dopolnjen glede na mnenja ZRSVN.

Naslovni organ je dne 24. 10. 2012 prejel Izjasnitev k Pozivu za izjavo o vseh dejstvih in okoliščinah, ki so pomembne za odločitev v upravni zadevi gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper, št. 402-26/12-PDPVO-059 in dne 20. 11. 2013 dopis Postopek izdaje

okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper, št. 402-26/13-PTPP-PMM-072 v katerih se stranka izjasni do vsebine posredovanih mnenj.

Naslovni organ je dne 5. 9. 2012 prejel mnenje Ministrstva za infrastrukturo in prostor – Direktorat za energijo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana (v nadaljevanju: Direktorat za energijo), št. 35402-2/2012-29 z dne 31. 8. 2012 v katerem omenjeni organ ugotavlja, da mora koordinator priprave državnega prostorskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper k sklepu o njegovi pripravi pridobiti soglasje družbe Salonit Anhovo, Kamnolomi d.o.o..

Naslovni organ ugotavlja, da se mnenje oziroma pripomba nanaša na Uredbo o spremembah in dopolnitvah državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge, kar pa ni predmet upravnega postopka izdaje okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ je dne 20. 11. 2013 prejel dopis Postopek izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper, št. 402-26/13-PTPP-PMM-072 v katerem se je stranka izjasnila do vsebine posredovanega mnenja.

Naslovni organ je dne 2. 10. 2012 prejel mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije - OE Piran, Trg bratstva 1, 6330 Piran, št. 35402-2/2012-44 z dne 2. 10. 2012 v katerem omenjeni organ ugotavlja, da so predlagane projektne rešitve drugega tira železniške proge Divača – Koper v Mestni občini Koper v katastrskih občinah k.o. Plavje, k.o. Škofije, k.o. Dekani, k.o. Črni Kal, k.o. Rožar k.o. Tinjan, k.o. Gabrovica, in k.o. Ankaran, sprejemljive pod določili 30. člena Uredbe o DLN.

Naslovni organ je dne 4. 10. 2012 prejel mnenje Agencije RS za okolje, Urad za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1102 Ljubljana (v nadaljevanju Urad za upravljanje z vodami), št. 35402-2/2012-45 z dne 2. 10. 2012 v katerem omenjeni organ ugotavlja, da je s strani upravljavca z vodami predložena dokumentacija pomanjkljiva in ne predstavlja zadostno podlago za odločitev o sprejemljivosti nameravanega posega, in sicer:

- da je zaradi boljše izrabe prostora na deponiji Bekovec treba preveriti možnost, da se Krniški potok spelje po sredini doline in temu primerno prikaže oblikovanje zasipa doline;
- nasipavanje terena je treba urediti tako, da bo omogočen gravitacijski odtok padavinske vode proti strugi Rižane.

Naslovni organ je dne 7. 6. 2013 prejel dopis drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper: dopolnitev gradiva za postopek pridobitve okoljevarstvenega soglasja za drugi tir železniške proge Divača - Koper, št. 411-61/2011/494-00711178 v katerem je stranka predstavila projektne rešitve za deponijo Bekovec in Ankaransko Bonifiko. Naslovni organ ugotavlja, da je stranka dopolnila dokumentacijo v skladu s pripombo Urada za upravljanje z vodami.

Naslovni organ je dne 22. 11. 2013 prejel dopis Opredelitev do stališč, prejetih v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja in izjasnitev glede dejstev in okoliščin, pomembnih za izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper, št. 402-26/13-PTPP-PMM-071 v katerem je stranka predstavila projektne rešitve za Ankaransko Bonifiko po Sklepu Vlade RS z dne 20. 6. 2013, da se parcela, kjer je predvideno odlaganje viškov za drugi tir železniške proge Divača – Koper nameni tudi Luki Koper za



odlaganje refula pri poglobljanju morskega dna. Naslovni organ ugotavlja, da je stranka dopolnila dokumentacijo v skladu s pripombo Urada za upravljanje z vodami.

Naslovni organ je dne 13. 12. 2013 prejel mnenje Agencije RS za okolje, Urad za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1102 Ljubljana, št. 35402-2/2012-89 z dne 10. 12. 2013 v katerem omenjeni organ ugotavlja po pregledu zgoraj omenjenega dodatno posredovanega gradiva, da dokumentacija predstavlja zadostno podlago za izdajo okoljevarstvenega soglasja s področja voda.

Naslovni organ je dne 19. 11. 2012 prejel mnenje Ministrstva za kmetijstvo in okolje, Direktorata za kmetijstvo, Dunajska 22, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Direktorat za kmetijstvo), št. 35402-2/2012-54 z dne 14. 11. 2012 v katerem omenjeni organ meni, da aktivnosti predvidene na deponiji Bekovec niso v skladu s predpisi, ki urejajo kmetijska zemljišča, saj se le te ne morejo šteti za agromelioracijo. Omenjeni organ predlaga, da se alternativno lokacijo Bekovec izloči iz PVO-4.

Naslovni organ ugotavlja, da je predmet presoje nameravanega posega tudi vnos viškov materiala v tla na lokaciji Bekovec, ki je bila prostorsko umeščena v prostor z Uredbo o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Klanec-Srmin (Uradni list RS, št. 51/99). Aktivnosti, predvidene na lokaciji Bekovec, potekajo v skladu z določili Uredbe o odpadkih (Uradni list RS, št. 103/11, v nadaljevanju: Uredba o odpadkih) in so opredeljene kot postopek R 10, to je vnos v tla v korist kmetijstvu ali za ekološko izboljšanje. Glede na predvidene rešitve na območju Bekovca je po mnenju naslovnega organa postopek R 10 ustrezen tudi glede na določila Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11), kjer gre za nasipavanje spodnjih plasti kmetijskih zemljišč po predpisih, ki urejajo kmetijska zemljišča in za rekultivacijo tal v zgornjem sloju.

Naslovni organ je dne 13. 12. 2012 prejel dopis stranke Opredelitev do pripomb javnosti in mnenja Ministrstva za kmetijstvo in okolje v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za drugi tir železniške proge Divača – Koper, v katerem je posredovan tudi odgovor na vprašanja vnosa viškov materiala v tla na lokaciji Bekovec.

V skladu s prvim odstavkom 61. člena ZVO-1 je naslovni organ z dopisom št. 35402-2/2012/21 z dne 1. 8. 2012 pozval Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije - OE Nova Gorica, Delpinova ulica 16, 5000 Nova Gorica; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor - Direkcija Republike Slovenije za ceste, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana; Zavod za ribištvo Slovenije Spodnje Gameljne 61a, 1211 Ljubljana - Šmartno; Občino Divača, Kolodvorska 3a, 6215 Divača; Občino Hrpelje-Kozina, Hrpelje, Reška cesta 14, 6240 Kozina; Občino Koper, Verdijevega ulica 10, 6000 Koper, ki pa mnenj do dneva izdaje te odločbe niso poslali.

Po ugotovitvi, da je stranka posredovala popolno dokumentacijo, je bil skladno z 58. členom ZVO-1 javnosti zagotovljen vpogled v vlogo za pridobitev okoljevarstvenega soglasja, poročilo o vplivih na okolje (PVO-4) in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju. Z javnim naznanilom številka 35402-2/2012/41 z dne 2. 10. 2012 je bila namreč javnost na svetovnem spletu, na oglasni deski Agencije Republike Slovenije za okolje, na naslovu Vojkova 1a, 1102 Ljubljana ter na sedežu Upravne enote Koper, Trg Brolo 4, 6000 Koper in Upravne enote Sežana, Partizanska cesta 4, 6210 Sežana, obveščena o vseh zahtevah iz drugega odstavka 58. člena ZVO-1. Javnosti je bilo v skladu s tretjim odstavkom 58. člena ZVO-1 omogočeno

dajanje mnenj in pripomb 30 dni od roka določenega v javnem naznanilu, to je od 5. 10. 2012 do 5. 11. 2012.

V tem času niso bile podane pripombe in mnenja v knjigi pripomb, ki sta se nahajali v prostorih poteka predstavitve dokumentacije za pridobitev okoljevarstvenega soglasja na Upravni enoti Koper, Trg Brolo 4, 6000 Koper in Upravni enoti Sežana, Partizanska cesta 4, 6210 Sežana.

V času javne razgrnitve je naslovni organ prejel mnenja in pripombe (prejeta na podlagi 58. člena ZVO-1), ki jih, v skladu s petim odstavkom 61. člena ZVO-1, navaja v nadaljevanju te odločbe:

1. Dalia Čeranič, predsednica krajevne skupnosti Vrhpolje, Vrhpolje 5, 6240 Kozina, je dne 20. 4. 2012 v imenu Agrarne skupnosti Vrhpolje in Krajevne skupnosti Vrhpolje na naslovni organ posredovala naslednje pripombe:

1.1 Večina parcel, pod katerimi bo izgrajen predor za drugi tir proge Divača – Koper je v lasti Agrarne skupnosti Vrhpolje in na področju Krajevne skupnosti Vrhpolje. Pred vsakršno uporabo zemljišč in posegi je treba kontaktirati vodjo Agrarne skupnosti Vrhpolje in predsednico Krajevne skupnosti Vrhpolje zaradi odškodnine.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da območje Krajevne skupnosti Vrhpolje z gradnjo proge ni prizadeto. Na območju Krajevne skupnosti Vrhpolje poteka proga v predoru. Višinska razlika med površjem in predorom na tem območju znaša od 102 m do 300 m.

1.2 Ob eventualnem posegu v gozd mora izvajalec posekani les postaviti na deponijo, ter ga dati na razpolago Agrarni skupnosti Vrhpolje in Krajevni skupnosti Vrhpolje.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da poseg v gozd na območju Krajevne skupnosti Vrhpolje ni predviden.

1.3 Po morebitnih opravljenih delih mora investitor na parcelah Agrarne skupnosti Vrhpolje vzpostaviti teren v prvotno stanje in urediti uporabljene makadamske ceste, katere bodo uporabljali za kmetijsko mehanizacijo.

1.4 Obnoviti in preplastiti lokalne ceste ter jih vzpostaviti v obliko pred deli izgradnje drugega železniškega tira Divača – Koper.

V zvezi s pripombo št. 1.3 in 1.4 naslovni organ odgovarja, da na območju Krajevne skupnosti Vrhpolje ni predvidenih transportnih poti. Ob tem naslovni organ odgovarja, da tretja alineja 2. točke 42. člena Uredbe o DLN opredeljuje, da se morajo vse ceste in poti, ki bodo služile obvozu ali transportu pred začetkom in med gradnjo ustrezno urediti, po končani gradnji pa vse nastale poškodbe sanirati. Pri tem je treba pred začetkom gradnje narediti popis stanja na obstoječih cestah, po končani gradnji pa se morajo izvesti sanacije morebiti poškodovanih transportnih poti.

2. Vladimir Abram, Brkinska ul. 6, 6240 Kozina, je dne 5. 11. 2012 v imenu Civilne iniciative za Kozino na naslovni organ posredoval naslednje pripombe:

2.1 Trajni presežki materiala, ki se bodo pridobili pri izkopu predorov, se lahko deponirajo na trasi bodoče obvoznice, ki naj bi potekala po že načrtovani trasi severno od Kozine.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da so v PVO-4 opredeljene lokacije vnosa viškov materiala (Bekovec, opuščen Šmarski laporokop in Ankaranska Bonifika). V kolikor bodo na razpolago viški materiala, jih bo stranka ponudila Občini Kozina.

2.2 Obvoznica mimo Kozine in Hrpelj je predvidena v lokacijski uredbi izgradnje avtoceste Divača – Kozina, kjer so navedene vse parcele, potek trase in ostalo.

2.3 Ta obvoznica je predvidena tudi v občinskem prostorskem načrtu kot »severna obvoznica«.

2.4 V namen izgradnje 1250 metrov dolge obvoznice je bil leta 1998 sklenjen sporazum med Občino Hrpelje – Kozina in Ministrstvom za promet. Izvedena so bila že pripravljajna dela (zakoličbe trase, sondiranje terena idr.).

V zvezi s pripombami št. 2.2, 2.3 in 2.4 naslovni organ odgovarja, da le-te niso pripombe, ampak zgolj pojasnila o načrtovanju obvoznice Kozina, ki pa ni predmet upravnega postopka izdaje okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ je v dopisu št. 35402–2/2012-55 z dne 19. 11. 2012 pozval stranko, da se opredeli do pripomb javnosti, pridobljenih tekom javne razgrnitve. Stranka je z dopisom št. 402-26/12-PDPVO-PMM-080, prejetim dne 13. 12. 2012 podala odgovor na pripombe.

3. Javna razgrnitev je bila zaradi čezmejnih vplivov opravljena tudi v Republiki Italiji, ki nam je posredovala pripombe z naslovom: Tehnično mnenje (Teh. Mn. 17) na podlagi 5. odstavka prejšnjega 9. člena Ministrske odredbe št. 150/2007; Postopek čezmejne presoje vplivov na okolje za projekt železniške proge Divača - Koper na ozemlju Republike Slovenije; Republika Italija; Ministrstvo za okolje in varstvo prostora in morja; Tehnična komisija za preverjanje okoljskih vplivov – PVO IN SOP (v nadaljevanju: pripombe Republike Italije); Mnenje št. 1087 z dne 16. 11. 2012:

3.1 Poročilo o okoljskih vplivih drugega tira železniške proge na odseku Divača - Koper je mogoče enačiti s Študijo o vplivih na okolje (ŠVO) (op: SIA – Strategic impact assesment), ki pokriva vse možne vplive na okolje, poleg tega pa vsebuje natančen opis projekta ter študijo možnih alternativ.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da je PVO-4 bil pripravljen v skladu z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09, v nadaljevanju: Uredba o vsebini), ki je podzakonski akt ZVO-1 in upošteva vse spodaj navedene Evropske direktive, ki so prenesene v naš pravi red, in sicer:

- Direktiva 85/337/EGS,
- Direktiva 2009/31/EC,
- Direktiva 97/11/EGS,
- Direktiva 2003/35/EGS,
- Direktiva 96/61/ES,
- Direktiva 2011/92/EU.

3.2 Glede na raven poglobljenosti dokumenta je mogoče sklepati, da ta ustreza idejnemu in ne dokončnemu projektu, kar zadeva večino najpomembnejših poglavij.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da je skladno z ZVO-1 bila priloga k vlogi za izdajo okoljevarstvenega soglasja idejna zasnova, poročilo o vplivih na okolje pa je izdelano na podlagi idejnega projekta in posameznih delov projektne dokumentacije, ki se pripravljaja za pridobitev gradbenega dovoljenja. Okoljevarstveno soglasje je pogoj za pridobitev gradbenega dovoljenja, ki se izdaja na podlagi projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja, skladno s predpisi Republike Slovenije. Pri tem naslovni organ dodaja, da prvi odstavek 62. člena ZVO-1 nalaga, da mora organ, pristojen za izdajo gradbenega dovoljenja, pred njegovo izdajo zaprositi ministrstvo, da potrdi skladnost projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja s projektnimi pogoji za nameravani za poseg v okolje, za katerega je bilo izdano okoljevarstveno soglasje.

3.3 Kar zadeva okoljske vplive, so ti namreč opredeljeni in lepo „teoretično“ opisani, z dobrim poznavanjem območja ter s popolnim zavedanjem o tveganjih, povezanih z gradnjo

železnice, vendar manjkajo številne temeljne operativne odločitve, ki so preložene v prihodnost, pred začetkom del.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da so v oceno možnih vplivov vključene vse ključne operativne odločitve, ki temeljijo na nivoju izdelave dokumentacije, ki je tudi podlaga za pridobitev gradbenega dovoljenja.

3.4 Možni čezmejni vplivi, ki zadevajo ozemlje Italijanske republike, so povzeti v 8. poglavju poročila. Določitev vplivov je mogoče šteti za popolno, vendar niso poglobljeno določene operativne odločitve. Z drugimi besedami, manjkajo „praktični“ dokazi, ki bi omogočili konkretno presojo sprejetih metod gradnje, brez katerih ni mogoče z gotovostjo trditi, da predvidene teoretične rešitve v fazi izvedbe projekta zadostujejo za umik in/ali omilitve opredeljenih/nevarnih tveganj v fazi potrjevanja.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da se v tej točki pravilno ugotavlja, da so možni čezmejni vplivi, ki zadevajo ozemlje Republike Italije v poglavju 8. samo povzeti. Celovita obravnava vseh možnih vplivov, katerih izvor je v gradnji nameravanega posega in bi lahko segale tudi na ozemlje Republike Italije, ter ukrepov za zmanjšanje vplivov in spremljanje stanja so obravnavani v naslednjih poglavjih PVO-4:

- 4.3 Opis obstoječega stanja in kakovosti delov okolja,
- 5. Možni vplivi na okolje in možni učinki teh vplivov,
- 6. Ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih in možnih negativnih učinkov,
- 7. Spremljanje stanja – monitoring in temeljijo na opisu posega v 2. poglavju »Vrsta in značilnosti posega v okolje«.

Ob tem se naslovni organ strinja z navedbo pripombodajalca v zvezi predložitve metod gradnje v PVO-4 in odgovarja, da je PVO-5 dopolnjen z načinom gradnje predorov skozi zakraselo kraško podzemlje, načinom gradnje predorov na območju razpoklinskih con ter načinom gradnje predorov na območju kraških pojavov, ki so deli poglavja 2.3.1.3 Gradnja predorov.

3.5 Analizo tveganj, ki jo je opravil predlagatelj, je mogoče opredeliti kot dobro analizo dejanskega stanja in možnih tveganj zaradi projekta, vendar pa še ni dozorela, kar zadeva praktične prilagoditve, saj v njej niso zadostno opisani medsebojni vplivi konkretnih rešitev, ki bodo dejansko sprejete ter okolja v različnih fazah projekta (pred gradnjo, med gradnjo in po njej).

Naslovni organ se strinja z zgoraj podano pripombo in odgovarja, da je PVO-5 dopolnjen s poglavjem: 2.3.3 Ukrepi na gradbiščih za preprečevanje onesnaževanja okolja v katerem so za preprečevanje onesnaževanja, predvsem površinskih in podzemnih vod povzeti ukrepi iz Analize tveganja. Analiza tveganja je upoštevala pogoje iz Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Rižane (Uradni list RS, št. 49/08, 72/12). Ukrepi, ki izhajajo iz Analize tveganja, so vključeni v projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja.

3.6 Trasa drugega tira se italijanskemu ozemlju približa tudi pri deželnem naravnem rezervatu doline Glinščice, pri OPS (območju, pomembnem za Skupnost) IT3340006 „Tržaški in goriški Kras“, ter pri OPV (območju posebnega varstva) IT3341002 „Kraška območja Julijske krajine“.

Naslovni organ je v zvezi s pripombo preučil priloženo dokumentacijo in ugotavlja, da je navedena problematika zgoraj navedenih zavarovanih območij ustrezno obravnavana. Zavarovano območje Laghetti delle Noghère ni bilo posebej izpostavljeno, ker je bilo tekom presoje ugotovljeno, da vplivov na to območje ne bo, saj so za zagotavljanje nespremenjenega vodnega režima in ustrezne kakovosti vode predpisani ustrezni omilitveni ukrepi, ki bodo potencialne vplive na površinske in podzemne vode preprečili. V predloženi dokumentaciji so bili potencialni vplivi na Italijo predstavljeni v poglavju z naslovom Možni čezmejni vplivi PVO-4.

Glavne tehnične rešitve in omilitveni ukrepi, ki bodo preprečili vplive na naravovarstveno pomembna območja na italijanski strani so:

- sprememba projekta, v katerem je bil nasip preko doline Glinščice zamenjan z mostovi. Objekti za premostitev Glinščice bodo oblikovani tako, da bo konstrukcija v prečnem prerezu tudi v primeru iztirjenja vlaka preprečevala, da bi se kompozicija prevrnila v dolino Glinščice;
- nepropustni tuneli v katerih se bo voda zbirala v kanalih za odpadne vode, ki bodo vodeni v zadrževalne bazene locirane izven tunelov (2.2.1.7 Odvodnjavanje med obratovanjem, podnaslov Odvajanje odpadnih vod iz predora);
- vsi ukrepi, ki so predvideni za preprečevanje negativnih vplivov na površinske in podzemne vode;
- v času gradbenih del ob in v vodotokih bo zagotovljeno, da v vodi ne bodo nastajale razmere neprekinjene kalnosti. Med gradnjo ni dovoljeno posegati v strugo z materiali, ki vsebujejo nevarne spojine, betoniranje v vodotoku ni dovoljeno, prav tako bo preprečeno izlitje mešanic apna ali cementa v vodo;
- v strugo in brežine Glinščice ni dovoljeno posegati, prav tako je prepovedano vanjo odvajati odpadne vode (odvodnjavanje odpadnih vod med gradnjo predorov je opisano v poglavju 2.3.2 Ureditev Gradbišč, podnaslov Odvodnjavanje PVO-4);
- na gradbiščih bo vedno na razpolago zadostna količina absorpcijskih sredstev;
- območja gradbišč in dostopov do njih v dolini Glinščice bodo vidno omejena z zaščitno ograjo;
- na gradbišču pri Glinščici bodo za primer nesreč z razlitjem nevarnih snovi vedno na razpolago učinkovita sredstva, ki bi se jih v primeru razlitja nevarnih snovi uporabilo za izvedbo zaježitve in preprečitev širjenja onesnaženja dolvodno.

Naslovni organ nadalje pojasnjuje, da je v okviru PVO-5 bil izdelan Celostni načrt monitoringa, ki vključuje tudi Elaborat za izvajanje ukrepov. Elaborat vključuje naslednje vidike: način gradnje in tehnična oprema, fizična zaščita, časovna omejitve, Predviden način ravnanja ob morebitnem onesnaženju. Vsebina elaborata je prav tako usklajena z ZRSVN.

3.7 Možni vpliv na izvire Timava, ki bi ga lahko povzročili posegi na kraškem območju v okolici Divače, je kar velik, vendar se ti izviri ne uporabljajo več za oskrbo Trsta s pitno vodo [...izpuščeno...] pomembno tveganje za onesnaženje predstavljajo zlasti onesnaževala, ki prodirajo s površja [...izpuščeno...] V času poplav bi onesnaženje Timava lahko doseglo njegove izvire v nekaj dneh ... ” „... Sledilni poskus pomladi 2001 v območju Beke – izvirskega sistema v Ocizli – je potrdil dobro povezanost izvirov. Tudi z izvedbo sledilnega poskusa z injiciranjem pri jami v Črnotičah decembra 2009 je bilo ugotovljeno, da odtekanje proti tem izvirov potrjuje njihovo veliko ranljivost ter možnost neposrednega vpliva predvidenih del ...“

Naslovni organ v zvezi s to pripombo pojasnjuje, da je stališče k pripombam v tej točki podano v odgovorih k 3.5., 3.6. in 3.8. pripombi. Glede na navedeno naslovni organ ugotavlja, da le ob doslednem upoštevanju vseh omilitvenih ukrepov iz priloge: Zaščitni ukrepi, ki so povzeti po projektni dokumentaciji. Nameravani poseg ne bo prekomerno vplival na vire podzemne vode. Tveganje je ob upoštevanju navedenih zaščitnih ukrepov za varovanje vodnih virov za gradnjo drugega tira Divača – Koper sprejemljivo. Z gradnjo se posega v napajalno zaledje podzemne vode, ki odteka tudi v Italijo. S predlaganimi zaščitnimi ukrepi bodo enakovredno varovani tudi čezmejni vodni viri in zato pomembnih čezmejnih hidrogeoloških vplivov ne bo.

3.8 Upoštevajoč, da je tudi sam predlagatelj izjavil, da reka Glinščica, pa tudi Osapska reka, izvirata v Sloveniji, vendar prečkata mejo in zaključita svoj tok na italijanski strani,

pripombodajalec meni, da bi zgoraj omenjene škodljive podzemne motnje lahko vplivale na kakovost voda teh hudourniških rek, z možnimi posledicami na italijanski strani.

V zvezi s pripombo naslovni organ pojasnjuje, da za obvladovanje čezmejnih vplivov gradnje drugega tira železniške proge Divača - Koper na razmere v sosednji Italiji, ki se nanašajo na posege v reki Glinščici in njenih pritokih ter pritokih Osapske reke s pritoki, med njimi sta zaradi regulacijskih posegov najpomembnejša Vinjanski potok in potok Sekolovec, je v predloženi dokumentaciji predvideno izvajanje poostrenih previdnostnih, preventivnih in varnostnih ukrepov tako v času gradnje kot v času obratovanja drugega tira železniške proge Divača - Koper. Predvidene so tehnične rešitve, ki bodo v času gradnje zagotavljale zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov na kemijsko in ekološko stanje površinskih vod in so vključene v PVO-4. Ostali pogoji so navedeni v izreku teka okoljevarstvenega soglasja, Zaščitnih ukrepih, ter Celostnem načrtu monitoringa. Na osnovi pregleda ocene možnih vplivov gradnje in obratovanja drugega tira železniške proge Koper – Divača na površinske vode, upoštevaje omilitvene ukrepe, naslovni organ ocenjuje, da čezmejnih vplivov na površinske vode ne bo.

Z organizacijo in ureditvijo gradbišč, tehnološkimi rešitvami vrtnja in gradnje predorov in izvedbo omilitvenih ukrepov bo tveganje za onesnaževanje ali uničenje jam, njihovega inventarja in okoliškega območja s snovmi in materiali, ki se uporabljajo ali so proizvod prometa, izkopavanj in gradnje po mnenju naslovnega organa zanemarljivo.

3.9 Po ugotovitvi, da morebitno onesnaženje reke Glinščice lahko zelo ogrozi habitate in zavarovana naravna območja, čez katera reka teče, pripombodajalec ocenjuje, da so zato potrebne ustrezne tehnološke rešitve in/ali začasni objekti, namenjeni varstvu/zaščiti in postavljeni na potencialno najbolj kritičnih mestih, tako da se prepreči in omeji vsako možno tveganje onesnaženja, ter da je treba pripraviti načrte za ukrepanje v nujnih primerih, za reševanje možnih problematik, ki bi lahko nastale med gradnjo.

Zaradi evidentiranih možnih oz. potencialnih vplivov so bile spremenjene (izboljšane) tehnične rešitve, kot je opisano že v odgovoru k 3.6. pripombi, in sicer je bila v fazi izdelave idejnega projekta predvidena rešitev premoščanja doline Glinščice z nasipom, zaradi možnega tveganja za onesnaženje, pa je bila v nadaljnjih fazah načrtovanja spremenjena tehnična rešitev tako, da se dolina Glinščice premošča z objektom.

V času intenzivnih gradbenih del (s poudarkom na dolini Glinščice in tudi drugih naravovarstveno pomembnih območjih) se bo za zaščito flore, favne in habitatnih tipov izvajal reden monitoring s poudarkom na vodnih organizmih. Z namenom izvajanja ukrepov za preprečevanje onesnaževanja območja Glinščice je izdelan tudi Elaborat za izvajanje ukrepov, ki vključuje naslednje vidike: fizična zaščita, časovna omejitev, tehnična oprema, predviden način informiranja vseh izvajalcev, monitoring.

3.10 Pripombodajalec ocenjuje, da bi poleg onesnaženja reke tudi sprememba vodnega režima lahko povzročila večje spremembe ekološkega ravnovesja v zavarovanih območjih.

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da so podrobnosti v zvezi z onesnaženjem reke Glinščice in tudi sprememba vodnega režima pojasnjene v odgovoru k 3.9. pripombi. Glede na zgoraj navedeno sprememb ekološkega ravnovesja v zavarovanih območjih po mnenju naslovnega organa ne bo.

3.11 Pripombodajalec ocenjuje, da bodo protihrupne pregrade na območju vasi Vinjan, katerih konstrukcijske in estetske lastnosti niso znane, rešile težave s hrupom ter omejile emisije pod zakonsko določenimi mejnimi vrednostmi.

V zvezi s pripombo naslovni organ ugotavlja, da bo načrtovana protihrupna pregrada rešila težave s hrupom ter omejila emisije pod zakonsko določenimi mejnimi vrednostmi. Konstrukcijske lastnosti protihrupne ograje na viaduktu Vinjan »V2«, ki so podane v poglavju

Ukrepi med obratovanjem v PVO-4, so naslednje: na desni strani prečnega prereza je nameščena transparentna protihrupna ograja višine 2,5 m v skupni dolžini 740 m. Ta je preko podložne plošče privijačena na robni venec. Opravlja tudi funkcijo zaščitne ograje. Polnilo je sestavljeno iz lamel pleksi stekla, ki pa so zaradi funkcije protihrupne zaščite nameščene tako, da med njimi ni praznega prostora. Lamele so zato predvidene nekoliko širše (profili C 500 x 120 x 20 mm). Predvidene absorpcijske vrednosti protihrupne ograje zagotavljajo stopnja absorpcije zvoka za kategorijo A2 (nad 4 do 8 dB(A)). Oblikovanje protihrupne zaščite je podano v stališču k 3.12. pripombi.

3.12 Po ugotovitvi, da niso bile predložene upodobitve, ki bi omogočale presojo postavitve in vidnega vpliva protihrupnih ograj; da v predloženi dokumentaciji niso na voljo upodobitve, foto-simulacije ali druge vrste predstavitev, ki bi omogočale izvedbo analize vseh vplivov viadukta V2 in pregrad na krajino; pripombodajalec ocenjuje, da je zato treba za viadukt V2 in protihrupne pregrade v celoti opraviti predhodno presojo vplivov na krajino, saj je ta vidna z italijanske strani.

Naslovni organ se strinja z zgoraj navedeno pripombo in odgovarja, da je PVO-5 dopolnjen z analizo vizualne umestitve posega v prostor in krajino v poglavju 8.2.11 Kulturna krajina in vidne kakovosti prostora. Iz omenjenega poglavja izhaja, da bo viadukt V2 viden iz nekaj objektov na skrajnem severovzhodnem robu naselja Vinjan ter pogojno iz vzhodnih delov industrijske cone ter nekaj objektov iz zaselka Oreh saj ni bilo mogoče z gotovostjo oceniti v kakšnem obsegu bodo pogled zastirali sosednji objekti (industrijski ter stanovanjski) in vegetacija.

3.13 Pripombodajalec ocenjuje, da bo drugi tir železniške proge Divača–Koper elektrificiran, ter zato ne bo emisij onesnaževal v fazi obratovanja; in tudi da je v fazi gradnje mogoče predvideti rahlo povečanje delcev PM<sub>10</sub>, vendar tako povečanje ni zaskrbljujoče za zadevno območje, ker bodo najvišje ocenjene vrednosti ostale v okviru zakonsko določenih meja.

V zvezi s pripombo št. 3.13 naslovni organ ugotavlja, da je mnenje točno, torej, da bodo najvišje ocenjene vrednosti ostale v okviru zakonsko določenih meja.

3.14 Pripombodajalec ocenjuje, da je železniška proga v celoti izvedena na kraškem svetu, ki je po svoji naravi bogat z jamami, razpokami, soteskami in brezni, s podzemnimi tekočimi vodami, izviri, zapletenimi povezavami med izviri in podzemnimi zbiralniki raznih vodotokov in hudournikov, ki jih ni mogoče vnaprej predvideti, zaradi česar predstavlja precej večje tveganje za hidro-geološko komponento okolja.

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da so mnenja naslovnega organa k pripombam pri tej točki že podana pri točkah 3.5. in 3.8, kjer so navedeni ukrepi za zmanjšanje tveganja.

3.15 Pripombodajalec ocenjuje, da bi se možno onesnaženje nekega določenega območja, na primer zaradi nenamernega izlitja onesnažujoče snovi, zato lahko občutilo tudi na večjih razdaljah in širilo znatno hitreje in v večjem obsegu kot na drugih vrstah kamnin.

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da so bile v fazi načrtovanja preverjena tveganja, povezana z varstvom pred okoljskimi in drugimi nesrečami opisana v poglavju PVO-4 in zaradi možnih tveganj za onesnaženje podtalnice je bila izdelana Analiza tveganja. V tem poglavju so bili predvideni preventivni ukrepi kot tudi ukrepi v primeru nesreč med gradnjo in obratovanjem, ki so tudi del tega okoljevarstvenega soglasja. Pri tem naslovni organ pojasnjuje, da je bil PVO-5 na opozorilo pripombodajalca glede možnosti nenamernega izlitja onesnažujoče snovi dopolnjen v poglavju: 2.4.5.2 V času obratovanja, predvsem glede dodatnih ukrepov za ravnanje v primeru nesreč z razlitjem ali razsutjem nevarne tekočine ali druge snovi.

3.16 Pripombodajalec ocenjuje, da bo železniška proga skoraj v celoti zgrajena v predorih, tudi blizu meje z Italijo (zlasti v zgornjem delu doline Glinščice), kar bo zagotovo povzročilo presekane vodnih žil, jam itd. s posledičnimi motnjami pri kroženju vode v kraškem podzemlju, česar ni lahko predvideti niti med samo gradnjo.

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da so bili omilitveni ukrepi, ki zadevajo gradnje v predorih podani skozi projektne rešitve za zmanjšanje vplivov, kot je drenaža, podani v poglavju Predori PVO-4. Podrobnosti so obrazložene v odgovorih naslovnega organa k 3.5 in 3.8 pripombi.

3.17 Pripombodajalec ocenjuje, da so zgoraj opisane okoliščine potencialno nevarne zlasti za dolino Glinščice, ki je OPS izrednega pomena, tako zaradi rastlestva kot živalstva, za katero je značilna istoimenska hudourniška reka ter kompleksen vodonosnik, kjer je „edinstveni“ naravni habitat mnogih živalskih vrst, kot so plazilci, dvoživke in ptice.

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da so bili omilitveni ukrepi, ki zadevajo gradnje v predorih podani skozi projektne rešitve za zmanjšanje vplivov, podani v PVO-4. Podrobnosti so obrazložene v odgovorih naslovnega organa k 3.6 pripombi.

3.18 Pripombodajalec ocenjuje, da bi se enaka tveganja za okolje lahko nanašala na Osapsko reko ter na zavarovano naravno območje biotopa jezerc pri Orehu (Laghetti delle Noghere).

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da bodo tveganja zaradi projektnih rešitev za zmanjšanje vplivov, izvajanja omilitvenih ukrepov in tudi zaradi uvedbe postopka spremljanja stanja - monitoringa preprečena, tudi za Osapsko reko. Podrobnosti so obrazložene v odgovorih naslovnega organa k 3.8 pripombi.

3.19 Pripombodajalec ocenjuje, da še vedno obstajajo druga „manjša“ tveganja, ki se nanašajo na umestitev viadukta „V2“ z ustreznimi protihrupnimi ograjami v krajino v neposredni bližini naselja Vinjan.

Naslovni organ se strinja z zgoraj navedeno pripombo in odgovarja, da je PVO-5 dopolnjen z analizo vizualne umestitve posega v prostor in krajino v poglavju 8.2.11 Kulturna krajina in vidne kakovosti prostora.

3.20 Pripombodajalec ocenjuje, da v predloženi dokumentaciji ni presoje vplivov projekta v vseh njegovih fazah (gradnje in obratovanja) na zavarovana območja na italijanskem ozemlju, blizu meje z Republiko Slovenijo ter blizu trase železniške proge, ter da še zlasti niso bili ocenjeni vplivi projekta na naravne habitate v OPS/OPV doline Glinščice in Osapske reke z zavarovanim območjem biotopa jezerc pri Orehu (Laghetti delle Noghere).

V zvezi s pripombo naslovni organ pojasnjuje, da so odgovori naslovnega organa podani k 3.6 pripombi.

3.21 Pripombodajalec meni, da bo treba na podlagi rezultatov presoje vplivov nujno določiti ustrezne omilitvene in izravnalne ukrepe, bodisi v fazi gradnje kot v fazi obratovanja.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da so v PVO-4 v poglavju 6 Ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih in možnih negativnih učinkov in v poglavju 8 Presoja možnih čezmejnih vplivov na okolje opisani vsi omilitveni ukrepi tako v času gradnje kot v času obratovanja. Izravnalni ukrepi niso potrebni.

3.22 Pripombodajalec ocenjuje, da je zaradi občutljivosti in posebnosti kraškega prostora nujno treba izdelati načrt monitoringa, ki ne bo veljal le za slovensko stran, kot je to navedeno v predloženi dokumentaciji, temveč tudi za italijansko stran.



V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da so v PVO-4 v poglavju 7. Spremljanje stanja okolja – monitoring, navedeni predvideni monitoringi za čas gradnje kot za čas obratovanja. Hkrati naslovni organ dodaja, da je izdelan Celostni načrt monitoringa, katerega rešitve so vključene v PVO-5.

V predmetnem okoljevarstvenem soglasju je podana zahteva za izvedbo monitoringa pred gradnjo, in sicer, da je v času pred začetkom gradnje treba izvajati monitoring, ki bo podal izhodišče za ugotavljanje vplivov med gradnjo in obratovanjem ter izboljšal poznavanje hidrogeoloških razmer in mora obsegati:

1. nadaljevanje meritev gladin podzemne vode v obstoječih piezometrih,
2. nadaljevanje meritev pretoka na merilni postaji Rižana Kubed II (meritve izvaja naslovni organ),
3. nadaljevanje meritev odvzema vode za oskrbo, beleženje meritev motnosti in mikrobiološke kakovosti (meritve izvaja Rižanski vodovod Koper),
4. nadaljevanje meritev pretoka potoka Glinščica in Griža.

Nadalje naslovni organ pojasnjuje, da se trenutno že izvajajo naslednji monitoringi:

- hidrogeološki monitoring količinskega stanja podzemnih voda na piezometrih, ki so bili izvedeni v fazi raziskav za železniško progo drugega tira Divača - Koper. Monitoring je usmerjen v ugotavljanje hidrogeoloških pogojev v vodonosnikih v različnih hidroloških razmerah. Namen je, da se do pričetka gradnje skladno s predvideno tehnologijo gradnje in med samo gradnjo pridobi vse možne podatke, na podlagi katerih je možno optimirati gradnjo, zaščitne ukrepe in varnost gradnje;
- hidrološki monitoring v jamskih sistemih:
  - v Beško – Ocizeljekem jamskem sistemu. Zvezne meritve nivojev in opazovanja posledic visokih voda kažejo, da so nekateri višji deli jame povsem zaliti, spodnji deli pa le deloma. V jami so vzpostavljene dodatne merilne točke, s katerimi bo dinamika vode v jami podrobneje spremljana. Jama leži v neposredni bližini predvidene linije tunela, interpretacija dosedanjih meritev kaže, da so za končnim sifonom rovi večjih dimenzij.
  - poteka tudi hidrološki monitoring v Osapski jami, ki je namenjen ugotavljanju povezave med hidrološkimi razmerami v območju predora T2 ter Osapsko jamo in Osapsko reko;
- monitoring pretokov Glinščice in Škofijskega potoka, ki je namenjen za ugotavljanje visokovodnih valov in njihovih vplivov pred gradnjo ter optimiranje napovedi med in po gradnji;
- monitoring motnosti na vodnem viru Rižana in monitoring elektroprevodnosti na posameznih izviri/objektih vodnega vira Rižana. S tem bo dobljen vpogled v sedanje naravne in morebitno umetno povzročene spremembe v osnovnih fizikalno-kemijskih značilnostih na nekaterih izbranih opazovalnih mestih;
- monitoring kakovosti podzemnih vod glede na potencialno ogroženost vodnih virov Rižane, Osapske Reke in Boljunca:
  - zvezne meritve padavin na območju del,
  - zvezne meritve pretoka (vodostajev), električne prevodnosti (EC), temperature,
  - zvezne meritve kalnosti,
  - avtomatski zajem vzorcev za kemijske analize skladno z aktivnostjo del in s hidrološkimi razmerami,
  - kemijske analize zajetih vzorcev: celokupna trdota, kalcij, karbonati, kloridi, sulfati, nitrati, fosfati, kemijska potreba po kisiku (KPK), celotni ogljikovodiki (min. olja).
- monitoring onesnaženosti vod v piezometru T2-13, kjer bo odvzet vzorec vode za ugotavljanje naravnega ozadja v zaprtem delu vodonosnika pod flišno lusko v geoloških plasteh, ki so lahko obogatene z organskimi snovmi. Če se izkaže dobra povezava s

sledilnimi poskusi med vrtinami in izviri, je moč predpostaviti pereč problem prisotnost naftnih derivatov in ostankov različnih maziv kot posledica transporta v izviri;

- bakteriološki monitoring, kjer so raziskave pokazale, da je določena koncentracija koliformnih bakterij (pa tudi celokupnih aerobnih bakterij), v proučevanih izviri vedno prisotna. To lahko nakazuje tudi na bodisi kmetijsko rabo v okolici izvirov, npr. gnojenje ali fekalno kontaminacijo. Vpliv železnice se lahko izkaže v primeru nesreče pri prevozu biološkega materiala.

Med gradnjo se bo redno spremljala kakovost odvajane vode na izpustih iz zadrževalnikov v okolje in na izviru Rižane. Zvezno se bo merila in avtomatsko beležila pH, motnost, prevodnost vode in temperatura vode. Redno enkrat mesečno se bodo odzimali vzorci vode za analizo na mineralna olja, aluminij, svinec, litij, dušik (nitrat, nitrit, amonij), natrij. Občasno ob pomembnejših spremembah pH, motnosti, prevodnosti vode se bodo odzimali dodatni vzorci vode in analizirali na prej naštetih parametre.

Program monitoringa se bo prilagajal med potekom gradbenih del glede na dejansko ugotovljene razmere. Prilagoditev mora predlagati akreditirani kemijski laboratorij.

Pri dotokih vode v izkope se bo z in-situ meritvami Eh, vsebnosti kisika, prevodnosti, pH in temperature kontroliralo možnosti nestabilne sestave vode, ki bi lahko bila agresivna na beton ali podvržena odlaganju soli. Po potrebi se bodo podrobneje analizirale take vode in predvideli dodatni zaščitni ukrepi.

Med gradnjo se bo redno spremljal pretok vode na zadrževalnike, kjer se bodo izdelala merilna mesta. Zvezno se bo merila in avtomatsko beležila gladina vode na merilnem mestu. Hkrati se bo nadaljeval monitoring, ki je bil vzpostavljen v opazovalni mreži piezometrov in vodnih virov v fazi geološko geotehničnih raziskav za potrebe izdelave projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja.

Med gradnjo se bo kartiral položaj vseh dotokov in količin vode v izkopih in predorih. Spremljal se bo tudi trend teh dotokov.

Natančno se bodo kartirale geološke razmere, litološke spremembe, položaj in usmerjenost razpok. Izvajala se bo krasoslovna spremljava vseh kraških pojavov in njihovih značilnosti, še zlasti pa pokazatelj pretakanja vode.

V primeru odkritja kavern se bo izvedla meritev in izdelali načrti jamskih prostorov.

Ob odkritju kavern ali odprtih razpok, se bo ugotavljala njihova primernost za vračanje drenirane vode in po potrebi izvedel sledilni poskus za ugotovitev vpliva vračanja vode.

Na podlagi spremljave se bodo ugotovljale dejanske razmere glede na napovedane in po potrebi pripravilo optimizacijo porazdelitve dreniranih in nedreniranih delov predorov.

Med gradnjo se bodo stalno spremljala predvrtavanja in ugotavljali učinki dreniranja predora in posodabljala napoved možnih vdorov vode.

Med obratovanjem predorov T1 in T2 se mora trikrat letno v prvih treh letih obratovanja odvzeti vzorce drenirane hribinske vode, enkrat v času nizke vode, enkrat v času prevladujoče količine iztoka in enkrat v času visoke vode. Avtomatsko se mora beležiti pH, motnost, prevodnost vode in temperatura vode. Izvajati se morajo analize na mineralna olja, aluminij, svinec, litij, dušik (nitrat, nitrit, amonij), natrij, kalij, kalcij, magnezij, sulfat, hidrogenkarbonat, klorid.

Med obratovanjem predorov T1 in T2 se bodo avtomatsko beležili dotoki drenirane hribinske vode.

- 3.23 Po ugotovitvi, da so v projektu predvideni izkopi v skupnem obsegu približno 3.500.000 m<sup>3</sup> materiala, od katerega bo en del prepeljan na ustrezna območja skladiščenja, drugi del pa bo uporabljen na kraju; da je za izvedbo projekta predvidena količina okoli 500.000 t brizganega betona; da količine uporabljenega materiala kažejo impozantnost projekta v povezavi z izjemno občutljivostjo kraškega prostora, ki potrebuje posebno varstvo; da mora biti Ministrstvo za okolje in varstvo prostora in morja obveščeno o nadaljnjem poteku

vseh faz (končnega, izvedbenega in konstrukcijskega) projektiranja, da lahko oblikuje stališča v zvezi z ustreznostjo sprejetih operativnih odločitev; Pripombodajalec ocenjuje, da „Poročilo o okoljskih vplivih drugega tira železniške proge na odseku Divača–Koper – zahteva za izdajo okoljskega dovoljenja z dne 15. 2. 2012“ in priloženi zemljevidi ne nudijo vseh potrebnih informacij za določitev in presojo čezmejnih učinkov na okolje, povzročenih zaradi gradnje in obratovanja železniške proge ter za presojo utemeljenosti analiz, ki jih je opravil predlagatelj. V nasprotju s trditvami predlagatelja ni mogoče izključiti okoljskih vplivov na italijanskem ozemlju, saj trenutno ni mogoče oceniti njihovega obsega. Ti možni vplivi se nanašajo zlasti na fazo gradnje projekta.

V zvezi s pripombo naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor že podan v stališču k 3.5 in 3.8.. pripombi. Poleg tega naslovni organ pojasnjuje, da iz Analize tveganja sledi, da ob doslednem upoštevanju vseh omejitev in zaščitnih ukrepov (priloga 12.2 Zaščitni ukrepi k PVO-4), ki so povzeti po projektni dokumentaciji, gradnja in obratovanje drugega tira železniške proge Divača - Koper, ne bo prekomerno vplivala na vire podzemne vode. Tveganje je ob upoštevanju navedenih zaščitnih ukrepov za varovanje vodnih virov za gradnjo 2. tira Divača – Koper sprejemljivo.

Z gradnjo se posega v napajalno zaledje podzemne vode, ki odteka tudi v Republiko Italijo. S predlaganimi zaščitnimi ukrepi bodo enakovredno varovani tudi čezmejni vodni viri in zato pomembnih čezmejnih hidrogeoloških vplivov ne bo.

Zaradi preventivnih ravnanj in izvajanja omilitvenih ukrepov, med gradnjo in obratovanjem, ki so navedeni v tem soglasju, ne bo prišlo do onesnaženja reke Glinščice. Ker premostitveni objekt ne posega v dno doline in strugo reke Glinščice, ne bo prišlo do spremembe vodnega režima reke Glinščice.

3.24 Pripombodajalec meni, da se analiza možnih čezmejnih vplivov lahko šteje za popolno s stališča priznanja, vendar je opredelitev operativnih izbir pomanjkljiva, zaradi česar ni mogoče opraviti celovite presoje vplivov zaradi projekta, niti oceniti obsega (uspešnosti/učinkovitosti) konstrukcijskih ukrepov, ki bodo sprejeti zaradi ukinitve ali omilitve prej navedenih tveganj.

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da je analiza možnih čezmejnih vplivov samo del PVO-4 v katerem so identificirani možni problemi, katerim sledijo okoljski ukrepi za zmanjšanje vplivov, ki odpravljajo možne vplive ali jih zmanjšujejo na minimum.

3.25 Pripombodajalec meni, da doslej še ni na voljo natančen načrt gradbišč, v katerem bi bile opredeljene najmanjše operativne podrobnosti:

1. tehnike gradnje in obdelave, ki jih je treba izbrati na podlagi najsodobnejših znanj in najboljših razpoložljivih tehnologij, da se poskrbi za zavarovanje okolja;
2. materiali, ki se bodo uporabljali in načini prevoza (zlasti za kemikalije, ki se bodo uporabljale v fazi izkopavanja ter za druge okolju nevarne snovi);
3. sprejeti ukrepi za preprečevanje morebitnega nenamernega izlitja, do katerega lahko pride v različnih fazah transporta in uporabe;
4. izbira in upravljanje delovne opreme, s posebnim poudarkom na opremi za izkopavanje;
5. izbira in upravljanje prevoznih sredstev;
6. izbira in upravljanje območij za vzdrževanje prevoznih sredstev ter delovne opreme, ki bodo predhodno določena in v ta namen ustrezno pripravljena;
7. izbira, zasnova, izbira velikosti, izvedba, upravljanje in vzdrževanje začasnih objektov, namenjenih varstvu prostora in okolja, zlasti zaščiti hidro-geološke sestavine;

8. upravljanje odpadkov, proizvedenih v fazi gradnje, s posebno pozornostjo na okolju škodljivih snoveh, uporabljenih med izkopi;
9. načini vodenja in vzdrževanja dostopnih poti do gradbišč in vseh drugih območij, kjer se bodo opravljala dela, na katerih bi se lahko postopoma kopičili okolju škodljivi materiali in snovi, ki bi jih odnašali površinski ali globinski vodotoki, tudi zaradi meteornih voda.

V zvezi s pripombo št. 3.25 naslovni organ odgovarja, da je bil izdelan natančen načrt gradbišč: Ureditev gradbišča na trasi drugega tira železniške proge Divača - Koper, SŽ Projektivno podjetje Ljubljana d.d., Ljubljana, december 2011 (v nadaljevanju: Ureditev gradbišča), ki je bil podlaga za izdelavo PVO-4. V zvezi s posameznimi točkami pripomb pod št. 3.25 naslovni organ odgovarja, da je PVO-4 bil pripravljen v skladu z Uredbo o vsebini in zajema vse zgoraj navedene operativne podrobnosti.

3.26 Pripombodajalec meni, da če bi se med načini izkopa predorov dokončno odločili za avstrijsko tehniko NATM, bi bilo primerno, da se eno poglavje v zadevni dokumentaciji nameni opisu preizkusov, ki jih je treba izvesti pred uporabo gradbenih strojev, vrtanj in drugih predhodnih meritev, na podlagi katerih je mogoče potegniti ustrezne sklepe glede učinkovitosti izkopov ter z njimi povezanih vplivov.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da so v PVO-4 opredeljene zahteve, ki jih mora izpolnjevati gradbena mehanizacija in transportna oprema v času gradnje. Opis preizkusov je podrobneje razdelan v projektih: PGD predorov, št. proj 3610/P, izdelan v juliju 2010, (izdelovalci: J.V. SŽ – PP Ljubljana d.o.o., Geoportal d.o.o., ELEA iC d.o.o., IRGO Consulting d.o.o., LINEAL d.o.o., IBE d.d., PONTING Inženirski biro d.o.o., Gradbeni inštitut ZRMK d.o.o.) in PGD predorov, št. proj. 3623/P, izdelan v juliju 2011, (izdelovalci: J.V. SŽ – PP Ljubljana d.o.o., Geoportal d.o.o., ELEA iC d.o.o., IRGO Consulting d.o.o., LINEAL d.o.o., IBE d.d., PONTING Inženirski biro d.o.o., Gradbeni inštitut ZRMK d.o.o.), ki bosta podlagi za pridobitev gradbenega dovoljenja in vključujeta obveznost izvedbe tako geotehničnih kot ostalih predhodnih preizkusov in predhodnih meritev in opazovanj, med drugim:

#### 1. področje geotehnike

V okviru geotehničnih meritev se bo izvajalo opazovanje karakterističnih profilov na površju in v predoru. Opazovalno območje bo postavljeno na širšem območju tako, da bo mogoče kontrolirati vpliv posameznih del na deformacijske spremembe. Med gradnjo se sprti izvajajo geotehnične in kontrolne meritve, da se ugotovi morebitne prerazporeditve napetosti in kontrolira stabilnost predora. Geotehnične meritve služijo za optimiranje podpornih ukrepov in delovnih faz in so sestavni del tehnologije izkopa.

#### 2. področje ostalih meritev

Med gradnjo predora mora izvajalec posega jemati vzorce vode iz čela izkopa in vzdolž predora ter opravljati kemične analize za ugotovitev vpliva agresivnosti vode na cementne betone v skladu s standardom DIN 4030, če tako zahteva nadzorni inženir.

#### 3. Raziskave za odkrivanje kraških pojavov

Za napovedovanje kraških pojavov, sta poleg upoštevanja podatkov, ki so bili pridobljeni pri izvedbi geološko-geotehničnih poročil predvidena še postopka predhodnih raziskav s predvrtavanjem in georadarske meritve.

Predvrtavanje se bo uporabljalo za odkrivanje kraških pojavov na trasi predora, georadarske meritve pa bodo po potrebi uporabljane za odkrivanje morebitnih kraških pojavov za izkopnim čelom, v stropu, stenah in v tleh predora.

3.27 Pripombodajalec meni, da ni predložena Presoja vplivov na okolje, čeprav trasa poteka v bližini pomembnih naravovarstvenih območij, kot so mednarodno območje, pomembno za ptice (IBA) med Osapsko reko in reko Glinščico, deželni naravni rezervat doline Glinščice

(Val Rosandra), pa območje, pomembno za Skupnost OPS IT3340006 „Tržaški in goriški Kras“, območje posebnega varstva (OPV) IT3341002 „Kraška območja Julijske krajine“ ter zavarovano naravno območje biotopa jezerc pri Orehu; prav tako še vedno niso opisani omilitveni/izravnalni ukrepi, povezani z morebitnimi vplivi v tem prostoru.

V zvezi s to pripombo naslovni organ pojasnjuje, da so podrobnejša pojasnila podana v stališčih k 3.6 in 3.21 pripombi.

3.28 Pripombodajalec meni, da za nobeno fazo projekta ni predviden načrt okoljskega monitoringa na italijanskem ozemlju, čeprav posebnosti kraškega sveta narekujejo pozorno spremljanje pred in med gradnjo ter po njej, zaradi preverjanja povzročenih sprememb – zlasti – v vodnem okolju na površju in pod zemljo, bodisi glede kemično – fizikalno – bioloških lastnosti voda ali glede spremenjenega toka/pretoka.

V zvezi s to pripombo naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor podan v predhodni točki ter k 3.15 in 3.22 pripombi.

3.29 Pripombodajalec meni, da še vedno ni na voljo „poseben elaborat“, napovedan na 586. str. poročila, ki bi – po trditvah predlagatelja – moral vsebovati ukrepe za preprečevanje možnega onesnaževanja doline Glinščice. Ta dokument pa bi moral biti pripravljen in preučen v tej fazi postopka, saj ni dovolj, da se predloži tik pred fazo gradnje.

V zvezi s to pripombo naslovni organ pojasnjuje, da so vsi potencialno možni vplivi ter s tem povezani ukrepi in načrt spremljanja stanja okolja opredeljeni že v PVO-4 in je bil narejen Elaborat za izvajanje ukrepov.

3.30 Pripombodajalec meni, da bi bilo treba izvesti presojo vplivov na krajino za viadukt „V2“ ter pripadajoče protihrupne ograje, ker bodo ti objekti vidni z italijanskega ozemlja, v bližini naselja Vinjan.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan že v odgovoru k 3.12. pripombi.

3.31 Glede na to, da se Konvencija o presoji čezmejnih vplivov na okolje (Uradni list RS št. 11/98, v nadaljevanju: ESPOO konvencija) v 7. členu nanaša na Analizo po izvedeni dejavnosti pojasnjujemo sledeče:

K zahtevi v 1. točki, da lahko udeležene pogodbenice določijo, ali in v kakšnem obsegu je treba po izvedeni dejavnosti opraviti analizo ob upoštevanju možnih znatnih škodljivih čezmejnih vplivov te dejavnosti, za katero je bila opravljena presoja vplivov na okolje v skladu s to konvencijo in da vsaka takšna analiza še posebej vsebuje nadzorovanje dejavnosti in določitev kakršnih koli škodljivih čezmejnih vplivov, ter da je namen takega nadzorovanja in določitve doseči cilje, navedene v Dodatku V ESPOO konvencije, posredujemo stališča k posameznim točkam tega dodatka:

- a. monitoring usklajenosti s pogoji, kot so določeni v dovoljenju ali odobritvi dejavnosti, in učinkovitosti ukrepov za ublažitev;  
Skladno z zakonodajo in predpisi, ki urejajo področje gradnje je izvedba tega pogoja zagotovljena.
- b. pregled vplivov za zagotovitev ustreznega vodenja in obvladovanje negotovosti;  
Kot je pojasnjeno v predhodno navedenih stališčih k pripombam in zaključnim ugotovitvam, je pregled vplivov za zagotovitev ustreznega vodenja in obvladovanje negotovosti (tveganj), zagotovljen z vsemi predvidenimi omilitvenimi ukrepi in monitoringi.
- c. preverjanje preteklih napovedi, da bi izkušnje prenesli na prihodnje dejavnosti iste vrste;

Kot je pojasnjeno v predhodno navedenih stališčih k pripombam in odgovorom k 3.8 in 3.26 pripombi, je preverjanje napovedi, deloma že upoštevano z vključevanjem izkušnje gradnje avtocest v tem prostoru in z izvajanjem monitoringov.

Skladno z 2. točko 7. člena, ki pravi:

»2. Kadar ima pogodbenica izvora ali prizadeta pogodbenica glede na izide analize po izvedeni dejavnosti utemeljene razloge za ugotovitev, da gre za znatne škodljive čezmejne vplive ali pa so bili odkriti dejavniki, ki lahko povzročijo take vplive, o tem takoj obvesti drugo pogodbenico. Udeležene pogodbenice se po tem posvetujejo o potrebnih ukrepih za zmanjšanje ali odpravo vplivov.«

se strinjamo, da se v zgoraj navedenih primerih R Italijo o tem obvesti.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da se ESPOO konvencija v 7. členu nanaša na Analizo po izvedeni dejavnosti.

V zvezi z zahtevo v 1. točki, da lahko udeležene pogodbenice določijo, ali in v kakšnem obsegu je treba po izvedeni dejavnosti opraviti analizo ob upoštevanju možnih znatnih škodljivih čezmejnih vplivov te dejavnosti, za katero je bila opravljena presoja vplivov na okolje v skladu s to konvencijo in da vsaka takšna analiza še posebej vsebuje nadzorovanje dejavnosti in določitev kakršnih koli škodljivih čezmejnih vplivov, ter da je namen takega nadzorovanja in določitve doseči cilje, navedene v Dodatku ESPOO konvencije, naslovni organ podaja stališča k posameznim točkam tega dodatka:

- a) monitoring usklajenosti s pogoji, kot so določeni v dovoljenju ali odobritvi dejavnosti, in učinkovitosti ukrepov za ublažitev;  
Skladno z zakonodajo in predpisi, ki urejajo področje gradnje je izvedba tega pogoja zagotovljena.
- b) pregled vplivov za zagotovitev ustreznega vodenja in obvladovanje negotovosti;  
Kot je pojasnjeno v predhodno navedenih stališčih k pripombam in zaključnim ugotovitvam, je pregled vplivov za zagotovitev ustreznega vodenja in obvladovanje negotovosti (tvegani), zagotovljen z vsemi predvidenimi omilitvenimi ukrepi in monitoringi.
- b) preverjanje preteklih napovedi, da bi izkušnje prenesli na prihodnje dejavnosti iste vrste.  
Kot je pojasnjeno v predhodno navedenih stališčih k pripombam in sklepnim ugotovitvam (vključno s stališčema k 8. in 26. pripombi), je preverjanje napovedi, deloma že upoštevano z izvajanjem monitoringov.

4. Pripombe dežele Furlanije Julijske krajine (sklep št. 1762 z dne 27. 9. 2013): Uredba z zakonsko močjo št. 152/2006 – Mnenje o potrditvi okoljske združljivosti projekta za izgradnjo drugega tira železniške proge na odseku Koper – Divača, ki ga je predložila Republika Slovenija (PVO 469):

4.1 Programska podlaga projekta je pomanjkljiva, ker ni s pomočjo objektivnih podatkov in posebnih sklicev izražena ne raven uporabe projektiranega drugega železniškega tira, niti največja zmogljivost pretoka tovora, ki bi bila dosežena.

Naslovni organ odgovarja, da je odsek drugega tira železniške proge Koper – Divača del prednostnega projekta št. 6 železniške osi Lyon – Trst – Divača/Koper – Divača – Ljubljana – Budimpešta – meja z Ukrajino, kot je definirano v Prilogi III odločbe 884/2004/EC. Odsek proge Koper – Divača je del V. panevropskega prometnega koridorja. V nadaljevanju so navedeni strateški dokumenti, katerih del je tudi odsek Koper – Divača:

1. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96): Perspektivni načrt razvoja evropske železniške infrastrukture, UIC, obsega tri pomembne osi, ki potekajo čez Slovenijo, med katerimi je tudi Jadran (Budimpešta – Pragersko – Ljubljana – Koper – Trst – Reka).

2. Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah: (European Agreement On Main International Railway Lines (AGC)) je sprejela Ekonomska komisija Združenih narodov (UN/ECE) leta 1985. V ta sporazum sta vključeni tudi naslednji železniški smeri E-69: Budimpešta – Kotoriba – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Koper.
3. European agreement on important international combined transport lines and related installations (AGTC), sprejet leta 1991, opredeljuje tudi naslednji dve železniški povezavi kot pomembni povezavi za kombiniran transport C-E 69 Hodoš – Murska Sobota – Ormož – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divača – Koper.
4. Odločba Evropskega parlamenta in Sveta št. 884/2004/ES z dne 29. aprila 2004: Skladno z Odločbo ES št. 884/2004/ES je 6. prednostna železniška os Lyon – Trst - Divača/Koper – Divača – Ljubljana – Budimpešta - ukrajinska meja, ki vsebuje tudi odsek Koper – Divača.
5. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023: Modernizacija železniškega omrežja V. in X. koridor, kjer odsek Koper – Divača leži na V. koridorju.
6. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04): V poglavju o enakovredni vključenosti Slovenije v evropski prostor je predvideno, da se Slovenija s svojo gospodarsko javno infrastrukturo vključuje v evropska infrastrukturna omrežja (TEN), ki se jih v Sloveniji uresničuje v okviru V. in X. panevropskega prometnega koridorja in energetskega TEN koridorja, morskega prometnega koridorja, s prečnimi prometnimi povezavi med prometnimi koridorji ter z navezavami na Jadransko – Jonsko pobudo (poglavje II. 1.1.3). Poglavje o povezanem in usklajenem razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnji gospodarske javne infrastrukture opredeljuje:
  - načrtovanje cestnega, železniškega, letališkega in pristaniškega omrežja v funkciji povezanosti znotraj Slovenije in z mednarodnim prostorom (poglavje 5.5.3.3)
  - povezovanje slovenskih središč mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor, Koper) z Evropo in med seboj, skupaj z razvojem sekundarnih (prečnih) prometnih povezav, ki se navezujejo na TEN evropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os (poglavje 5.5.3.4)
  - za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka se spodbuja intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki v prihodnosti prevzema večino daljinskega tovornega prometa. Posodablja se železniško omrežje in ga prilagaja večjim hitrostim za prevzem večine daljinskega tovornega prometa (poglavje 5.5.3.5), pri čemer se na V. in X. koridor navezuje tudi koprsko pristanišče (poglavje 5.5.3.7).
7. Operativni program razvoj okoljske in prometne infrastrukture 2007 – 2013 (v nadaljevanju: OP ROPI): Posodobitev in dograditev železniške infrastrukture na V. in X. koridorju predstavljata prioriteto, ki izhaja iz evropskih strateških dokumentov in tudi iz Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki opredeljuje operativne cilje razvoja. OP ROPI je tako pripravljen na podlagi Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije, ki jo je sprejel Državni zbor 3. 5. 2006 in Nacionalnega programa razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96). Odločitev o posodobitvi oziroma dograditvi slovenskega železniškega omrežja je osnovana na potrebi po izboljšanju transportnih storitev in tudi na zagotavljanju zadostnih zmogljivosti omrežja za prihodnje prometne potrebe na obeh koridorjih. S postopno posodobitvijo slovenskega železniškega omrežja in uvedbo novih tehnologij bo zagotovljena tudi zahtevana raven tehničnih standardov, kar bo prispevalo k doseganju interoperabilnosti na celotnem omrežju TEN-T.
8. Čim hitrejši razvoj železniške osi Lyon – Trst – Divača/Koper – Divača – Ljubljana – Budimpešta – meja z Ukrajino, katere del so tudi proge slovenskega železniškega omrežja, je opredeljen kot prioriteta tudi v Odločbi št. 884/2004/EC Evropskega parlamenta in sveta z dne 29.4.2004, ki dopolnjuje Odločbo št. 1692/96/EC o Smernicah Skupnosti za razvoj

čezevropskega prometnega omrežja. Kot prioriteto ga obravnava tudi Slovenija v svojih načrtih.

9. Nameravani poseg je uvrščen v OPROPI, s spremembo operativnega programa, sklep Evropske komisije z dne 14.4.2011, razvojna prioriteta »Železniška infrastruktura - KS«, ki je izvajalski dokument RS za obdobje 2007 - 2013 in določa obveznosti in pravice izvajanja kohezijske politike EU v Sloveniji. Skupni cilj OP ROPI je zagotoviti pogoje za rast z zagotavljanjem trajnostne mobilnosti, izboljšanja kakovosti okolja in izgradnjo ustrezne infrastrukture.

4.2 Trenutno (obstoječe) stanje prav tako ni bilo ustrezno opisano s predložitvijo objektivnih podatkov, ki bi dokazovali trditve o bližajoči se stopnji zasičenosti, bodisi za nakladalne dejavnosti na pomolu kot za prevoz po železniškem omrežju.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da so podatki, ki bi dokazovali trditve o bližajoči se stopnji zasičenosti, bodisi za nakladalne dejavnosti na pomolu kot za prevoz po železniškem omrežju predstavljeni v poglavju 4.3.14.3.1.2 Železniški promet PVO-4.

4.3 Te trditve posledično ne omogočajo preverjanja dejanske potrebe po gradnji projektirane infrastrukture z ustreznimi poglobitvami.

V zvezi s to pripombo naslovni organ odgovarja, da ta ni predmet izdaje okoljevarstvenega soglasja, sicer je stranka podala utemeljitve dejanske potrebe po gradnji projektirane infrastrukture z ustreznimi poglobitvami predstavljene v poglavju 5.14.2.1.2 Prometni podatki PVO-4.

4.4 V zvezi s tem vidikom torej ni mogoče izvesti nobene presoje o »ničelni možnosti« (možnosti, da se projekta ne izvede), ki je obvezna pri napovedih načrtovanja železniške infrastrukture v severnem Jadranu.

V zvezi s pripombo naslovni organ odgovarja, da Direktiva 2011/92/EU, ki govori o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje, in ki predlaga vključitev verjetnega razvoj stanja okolja tudi v primeru, da se projekt ne bi izvedel (osnovni scenarij) v postopek presoje vplivov na okolje, je v slovenski zakonodaji implementirana skozi postopek strateške (celovite) presoje na okolje oziroma okoljska poročila v skladu s prvim odstavkom 41. člena ZVO-1, za katerega pa ni pristojen naslovni organ.

4.5 V posredovani dokumentaciji je premalo podatkov, ki bi se nanašali zlasti na vidike, povezane z vplivi na hidrološko, geološko, krajinsko in akustično sestavino okolja.

Naslovni organ v zvezi s pripomba odgovarja, da so vplivi na hidrogeologijo opisani v poglavju dinamika in kakovost podzemnih vod PVO-4. Izdelana je bila tudi Analiza tveganja, katere povzetek je priloga PVO-4 in je bila tudi posredovana v prilogi dopisa 411-61/2011-438-00711178 z dne 14.2.2013 za Republiko Italijo hkrati z odgovori na pripombe Republike Italije v mesecu maju 2013. Vplivi na geološko sestavino okolja so obdelani v poglavju geološke in reliefne značilnosti PVO-4, vplivi na krajino v poglavju kulturna krajina in vidne kakovosti prostora, akustična sestavina okolja pa je obdelana v poglavju hrup.

4.6 V zvezi s hidrološko sestavino okolja se opozarja na možnost negativnih vplivov v smislu količine in kakovosti. Vrtanje 22 km predorov lahko privede do bistvenih sprememb podzemnih pogojev kraškega območja, niso pa predstavljene možne posledice na kraškem sistemu in kakšne vplive bi te lahko imele na hidrogeološkem sistemu na ozemlju Italije. Ta vidik je še zlasti občutljiv, ker so za italijansko ozemlje značilni številni izviri in pronicanja vode, od katerih so odvisne tako proizvodne dejavnosti tega območja kot lokalna hidrografska mreža, ki je zavarovana kot deželni naravni rezervat doline Glinščice,



kot območje, pomembno za Skupnost IT3340006 »Tržaški in goriški Kras« ter kot posebno območje varstva IT3341002 »Kraška območja Julijske krajine«.

V zvezi s pripombo naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na pripombo podan v točki 3.22 v zvezi z odgovori na pripombe Republike Italije.

- 4.7 Velika naravna vrednota (v nadaljevanju: NV), ki jo imata Osapska reka in reka Glinščica s svojimi pritoki je, da oba vodotoka tečeta po površju italijanskega Krasa in sta temeljni element za življenje, naravo ter oblikovanost površja, tako da določata posebnost in dajeta »edinstvene« značilnosti obstoječim ekosistemom.

V zvezi s pripombo naslovni organ pojasnjuje, da je za obvladovanje čezmejnih vplivov gradnje drugega tira železniške proge Divača - Koper na razmere v Republiki Italiji, ki se nanašajo na posege v reki Glinščici in njenih pritokih ter pritokih Osapske reke s pritoki, med njimi sta zaradi regulacijskih posegov najpomembnejša Vinjanski potok in potok Sekolovec, predvideno izvajanje poostrenih previdnostnih, preventivnih in varnostnih ukrepov tako v času gradnje kot v času obratovanja drugega tira železniške proge Divača - Koper. Tehnične rešitve, ki bodo v času gradnje zagotavljale zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov na kemijsko in ekološko stanje površinskih vod so vključene v projektne rešitve in so opisane PVO-4 na podlagi elaborata Zaščitni ukrepi.

Med splošnimi ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih in možnih negativnih učinkov na območju Republike Italije, je potrebno izpostaviti naslednje, ki se nanašajo na varstvo voda:

- v razmerah, ko vodotoki imajo vodo – upoštevajo se kriteriji minimalnih pretokov vode, je potrebno zagotoviti na odseku pred prehodom čez državno mejo z Italijo razmere brez kalnosti (motnosti) vode in ustrezne razmere s kisikom; to pomeni izvajanje posegov v vodotoke v času, ko le - ti nimajo vode oz. zagotovitev odstranjevanja neraztopljenih snovi z ustreznim usedalnikom s primernim pretočnim časom v času, ko površinski vodotoki imajo vodo. V času, ko površinski vodotoki imajo vodo je potrebno zagotoviti minimalne pretoke vode – slednje lahko pomeni tudi omejitve glede odvzema vode iz površinskih vodotokov, ki tečejo v Italijo;
- ne glede na hidrološke razmere je potrebno preprečiti kakršnakoli razlitja gradbenih materialov, pogonskih goriv in drugih možnih onesnaževal v vodotoke.

Na osnovi pregleda ocene možnih vplivov gradnje in obratovanja drugega tira železniške proge Koper – Divača na površinske vode, upoštevaje omilitvene ukrepe, naslovni organ ocenjuje, da so čezmejni vplivi na površinske vode obvladljivi in jih ne bo.

Za preprečitev vplivov so bili v projekt vključeni obsežni tehnični ukrepi, ki bodo preprečili negativne vplive na habitatne tipe in vrste. V nadaljevanju naslovni organ podaja najpomembnejše tehnične rešitve, ki bodo preprečile negativne čezmejne vplive:

- v fazi izdelave idejnega projekta je bila predvidena rešitev premoščanja doline Glinščice z nasipom, zaradi možnega tveganja za onesnaženje pa je bila v nadaljnjih fazah načrtovanja spremenjena tehnična rešitev tako, da se dolina Glinščice premošča z objektom. Ob izvedbi preventivnih in ostalih omilitvenih ukrepov med gradnjo in obratovanjem do onesnaženja reke Glinščice ne bo prišlo. Ker načrtovan premostitveni objekt ne posega v dno doline in strugo reke Glinščice, ne bo prišlo niti do spremembe vodnega režima reke Glinščice. Objekti za premostitev Glinščice bodo oblikovani tako, da bo konstrukcija v prečnem prerezu tudi v primeru iztirjenja vlaka preprečevala, da bi se kompozicija prevrnila v dolino Glinščice. S tem bodo preprečeni tudi potencialni vplivi v času obratovanja železniške proge;

- za preprečitev onesnaženja podzemne vode je predvidena izvedba predorov v nepropustni izvedbi. Voda se bo zbirala v kanalih za odpadne vode, ki bodo vodeni v zadrževalne bazene locirane izven tunelov;
- dela v vodotokih bodo izvedena na način, da v njih ne bodo nastajale razmere neprekinjene kalnosti. V struge vodotokov se ne bo posegalo z materiali, ki vsebujejo nevarne spojine. Betoniranje v vodotokih ni dovoljeno;
- v strugo in brežine Glinščice se ne bo posegalo, odvajanje odpadne vode v njeno strugo se ne bo izvajalo. Na gradbišču pri Glinščici bodo za primer nesreč z razlitjem nevarnih snovi vedno na razpolago učinkovita sredstva, ki bi se jih v primeru razlitja nevarnih snovi uporabilo za izvedbo zaježitve in preprečitev širjenja onesnaženja dolvodno;
- narejen je Elaborat za izvajanje ukrepov, ki vključuje naslednje vidike: fizična zaščita, časovna omejitev, tehnična oprema, predviden način informiranja vseh izvajalcev, monitoring in je sestavni del PVO-5;
- za učinkovito preprečevanje negativnih vplivov je predvideno tudi spremljanje stanja. Načrtovano spremljanje stanja (monitoring) je temelj obvladovanja gradnje predvidene železniške proge na način, da le ta ne bo imela negativnega vpliva na širšem in občutljivem območju po katerem poteka in sicer tako na slovenski kakor tudi na italijanski strani. V ta namen je že leta 2010 vzpostavljen sistem geotehniškega, hidrogeološkega in speleološkega spremljanja stanja, katerega rezultati bodo referenčno stanje za spremljanje uspešnosti izvedenih ukrepov in se bo izvajal med gradnjo predvidene železniške proge.

Poleg navedenih je za zmanjšanje vplivov na rastlinstvo, živalstvo in habitatne tipe med obratovanjem potrebno upoštevati omeniti še omilitvene ukrepe za podzemne vode, ukrepe za zmanjšanje vplivov na površinske vode, ukrepe za zmanjšanje vplivov na podzemne jame, ukrepe za zmanjšanje obremenjevanja z odpadki, ki so navedeni v PVO-4. Glede na zgoraj navedeno naslovni organ ocenjuje, da negativnih vplivov na kvalifikacijske vrste in habitatne tipe v Italiji ne bo.

4.8 Dolina Glinščice je edino območje tržaškega Krasa, po katerem teče površinski vodotok, rastlinstvo in živalstvo na tem območju pa je zelo raznovrstno, ne glede na dejstvo, da je območje izrazito kraško, zaradi česar tu lahko najdemo zelo redke vrste plazilcev in dvoživk.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan v prejšnji točki.

4.9 Neustrezno črpanje vode iz kraških izvorov na kraških območjih nad njimi, bi lahko povzročilo občutno zmanjšanje dovajanja vode v Glinščico, z možnimi negativnimi in pomembnimi vplivi na vse povezane okoljske dejavnike, bodisi rastlinske ali živalske.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan v točki 3.9 v zvezi odgovori na pripombe Republike Italije.

4.10 Območje je tudi posebej občutljivo, saj šteje za območje napajanja številnih izvirov v okolici, zlasti pa na italijanskem ozemlju. Morebitni posegi na območjih povečanega pretoka vode, ki trenutno še niso znana, bi lahko povzročil izsušitev izvirov, ali bi v vsakem primeru povzročil znatne spremembe vodostaja zadevnih vodotokov. Na tak način bi lahko bili čezmejni kraški vodonosniki, ki tvorijo občutljiv in zelo ranljiv vodni sistem z veliko naravno in kulturno-zgodovinsko vrednostjo, znatno prizadeti v obdobju uvajanja, zlasti pa v fazi delovanja, ko bi bila vsa izčrpana voda iz zgrajenih predorov odvajana in izpuščena v obstoječe vodotoke.

V zvezi s to pripombo naslovni organ ugotavlja, da je odgovor podan v Prilogi 12.2 PVO-4: Zaščitni ukrepi in tudi v poglavju Dinamika in kakovost podzemnih vod (ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih in možnih negativnih učinkov).

4.11 Preučena študija (PVO) je popolnoma zanemarila problematiko zavarovanja čezmejnih vodonosnikov, v njej manjka veliko specifičnih tehničnih poglobitev.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan v prejšnji točki.

4.12 Niso bila upoštevana priporočila o varovanju vodnih virov, ki zajemajo izvire Timave, ki se še vedno uporabljajo za oskrbo s pitno vodo, delno pa za industrijske namene.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan v 4.10 točki.

4.13 Izčrpavanje podzemnih voda in njihov izpust v vodna telesa, ki se nahajajo na koncu predorov, bi lahko povzročilo tudi znatno povečanje obsega voda, ki se iztekajo v hudournike, z občutnimi spremembami z vidika kakovosti vode, kar bi lahko vplivalo tako na biocenoze, ki so zdaj uravnotežene, kot na poplavno varnost sosednjih območij. Ti vidiki v predstavljeni dokumentaciji niso bili izčrpno preučeni.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan v 4.10 točki.

4.14 Opozarja se na možne vplive, ki bi lahko prizadeli krajinsko sestavino okolja. Izgradnja viadukta v bližini naselja Vinjan bo povzročila nezanemarljive vizualne/zaznavne vplive zlasti na okoliški prostor, kot sta opozorili pokrajina Trst in občina Milje.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo že podan v točki 3.12 v zvezi z odgovori na pripombe Republike Italije.

4.15 Zvočno okolje na italijanski strani v okolici naselja Vinjan se bo občutno poslabšalo, saj je predlagatelj ocenil, da se bo hrup občutno zvečal v primerjavi s sedanjim stanjem. Opozarja se na preseženo vrednost, ki je določena za omejitev hrupa v nočnem času na 4 dB, ter poudarja, da je predpisana referenčna vrednost začasno določena v Uredbi predsednika Ministrskega sveta z dne 1.3.1991, ter da bo občinski načrt o klasifikaciji jakosti zvoka publikovan do marca 2014. Ker gre za zelo mirno in tiho območje, ni izključeno, da bodo omejitve hrupa, ki jih bo sprejela občina za ta območja nižje vrednosti, ki se trenutno uporablja.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan v točki 3.11 v zvezi z odgovori na pripombe Republike Italije. Naslovni organ posebej poudarja, da je za zmanjšanje obremenitve s hrupom med obratovanjem železniške proge za zaščito naselja Vinjan na italijanski strani meje predlagana izvedba protihrupne ograje PHO-4 Plavje na desni strani v celotni dolžini viadukta V2 med vkopom proge zahodno od predora T7 do portala predora T8. Predvidena dolžina ograje je 740 m, višina ograje je 2.5 m. Predvidene absorpcijske protihrupne ograje zagotavljajo stopnjo absorpcije zvoka za kategorijo A2 (nad 4 do 8 dB(A)).

S to zaščito se bo obremenitev s hrupom pri najbolj izpostavljenih objektih v naselju Vinjan zmanjšala za največ do 12 dB(A), ocenjene ravni hrupa leta 2025 pa bodo z upoštevanjem zaščite pri najbližjih objektih dosegale v dnevnem času do 41 dB(A), v nočnem obdobju pa do 42 dB(A).

Ob upoštevanju izvedbe protihrupne ograje na območju viadukta V2 obremenitev okolja s hrupom na italijanski strani meje v naselju Vinjan ne bo presegala zakonsko predpisanih mejnih vrednosti, čezmejnega vpliva na obremenjevanje okolja pa ne bo.

4.16 Pomanjkljivosti v dokumentaciji, ki jih je v prvi vrsti ugotovila Služba PVO, niso bile odpravljene s posredovanimi dopolnitvami.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan v točki 3.1 v zvezi z odgovori na pripombe Republike Italije.

4.17 Kljub izrecni zahtevi ni bil predložen dokument, ki bi ustrezal predpisom in bi omogočil presojo vplivov na okolje, saj je trasa predvidena v bližini območij posebnega naravovarstvenega pomena, kot so deželni naravni rezervat doline Glinščice, območje, pomembno za Skupnost IT3340006 »Tržaški in goriški Kras«, posebno območje varstva IT3341002 »Kraška območja Julijske krajine«, ter zaščiteno naravno območje biotopa jezerc pri Orehu. Posledično niso opisani omilitveni ukrepi in izravnalni ukrepi v zvezi z možnimi vplivi na ta zaščitena območja.

Naslovni organ pojasnjuje, da je odgovor na to pripombo podan že v točki 3.6 v zvezi z odgovori na pripombe Republike Italije. Nadalje naj naslovni organ pojasni, da glede na to, da je v PVO-4 ugotovljeno, da čezmejnih vplivov ne bo ob upoštevanju omilitveni ukrepov na slovenski strani, naslovni organ ugotavlja, da izravnalni ukrepi niso potrebni.

Naslovni organ je v dopisu št. 35402-2/2012-84 z dne 17. 10. 2013 pozval stranko, da se opredeli do pripomb javnosti, pridobljenih tekom javne razgrnitve. Stranka je z dopisom št. 402-26/13-PTPP-PMM-071, prejetim dne 22. 11. 2013 podala odgovor na pripombe.

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

Opis nameravanega posega

1. Gradnja drugega tira železniške proge Divača - Koper

a. Tehnični elementi

Stranka namerava zgraditi drugi tir železniške proge na odseku Koper – Divača. Dolžina odseka železniške proge je približno 27 km. V Divači se železniška proga navezuje na izvozni del postaje Divača v km 0+790, v Kopru pa se proga zaključi v km 28+091. Drugi tir železniške proge se načrtuje z elementi, ki bodo dovoljevali hitrost potniških vlakov do 160 km/h z maksimalnimi vzponi nove proge 17 ‰.

Elementi trase železniške proge med koncem postaje Divača in cepiščem Bivje pred postajo Koper:

- dolžina trase (km) 27,101
- $V_{max}$  (km/h) 160
- $R_{min}$  (m) 1404,3 (600)
- $i_{max}$  (‰) 17
- število predorov 8
- skupna dolžina žel. predorov (km) 20,322
- delež predorov (%) 72,35
- najdaljši predor (m) 6700
- število viaduktov 2
- skupna dolžina žel. viaduktov (m) 1.080
- delež viaduktov (%) 8,87
- najdaljši viadukt (m) 640,15

b. Opis projektne rešitve

Začetek odseka novega drugega tira med Divačo in Črnim kalom je definiran z začetkom v km 0+790. Obstoječi tir se takoj za koncem kretnice dvojne kretniške zveze od km 0+945 naprej prestavi na dolžini 830 m. V levi krivini z radijem  $R = 2500$  m dolžine 333 m se devirani

obstoječi tir odmakne od novega. Prestavljeni obstoječi tir se nato v levi krivini z radijem  $R = 300$  m dolžine 318 m preusmeri proti jugovzhodu in v km 1+775 (stacionaža obstoječe proge km 1+587) za koncem loka zopet doseže obstoječo pozicijo tira.

Trasa od začetka odseka poteka v premi in v nasipu. V začetku blagega desnega loka z radijem  $R = 2500$  m trasa preide iz poteka v nasipu v potek v vkopu. Trasa poteka še 1580 m na površju v useku. Vse do portala predora novi drugi tir poteka v premi. V km 1+825 traso križa nad progo 110 kV daljnovod Divača–Koper, obstoječi 35 kV daljnovod Divača – Kozina – Dekani pa se prestavi in uredi novo križanje v km 2+118. Ravno tako se trasa obstoječega daljnovoda 2 x 110 kV Divača – Koper, ki bi sicer prečkal traso v km 2+375, prestavi in uredi novo križanje v km 2+568. V km 2+742 progo križa daljnovod 10(20) kV Lokev - Matavun. Namesto načrtovanega kablovoda se kV Lokev - Matavun ohrani obstoječi daljnovod, vendar na železnih stebrih z vodniki AlFe- 70/12 mm in strelovodno vrvo AlMg. Vodovod DN500 Lokev – Rodik se prestavi, tako da bo potekal za portalom nad predorom T1. V večjem delu bo prestavljeni vodovod potekal ob ali pod novo servisno cesto T-1a. Usek proge se na dolžini 105 m pred portalom prvega predora razširi na 40 m, tako da je čelo useka dovolj široko še za vstop v servisni (varnostni) predor. Do razširjenega useka pred vstopom v predor bo speljana tudi servisna cesta (priključena na cesto Divača - Lokev), plato pa bo služil po gradnji predora predvsem varnostnim namenom.

Trasa nato v km 2+980 preide v prvi, 6700 m dolg predor. Nad predorom, približno v km 3+440 je vodohran T1, količine 200 m<sup>3</sup>, za potrebe morebitnega gašenja v predoru. Do vodohrana bo speljana cesta V-1, dolga 142 m.

V km 12+700 novi drugi tir poteka približno 110 m pod načrtovanim predorom Kastelec avtoceste Klanec – Srmin. V zadnjem delu preme je izogibališče z osjo v km 14+300 in koristno dolžino 750 m. Predor se na tem mestu razširi. Prehitevalni tir bo potekal desno od glavnega na medosni razdalji 4,75 m. Na začetku in koncu izogibališča se nagib nivelete ublaži iz nagiba 17 na 10 ‰. Na drugi strani izogibališča je 50 m dolg slepi tir, ki bo služil kot ščitni oziroma parkirni tir. V zadnjem delu predora, tik za izogibališčem od km 14+994, poteka nova proga v desnem loku z radijem  $R = 1500$  m.

Prehod trase pod kraško planoto in kraškim robom se zaključi v km 15+915. Na tem mestu se predor, skozi katerega proga poteka iz smeri Divača, konča. Nova proga nadaljuje potek nad Osapsko dolino oziroma severovzhodnim pobočjem Tinjanskega hriba večinoma v predorih. Dostopne ceste na območju Tinjana so v času gradnje načrtovane kot dvopasovne ceste, ki pa se bodo po končani gradnji uredile tako, da bodo v končnem stanju enopasovne ceste z izogibališči.

Za portalom je 53 m širok in približno 240 m dolg servisni plato. Tako velik plato bo zgrajen za potrebe postavitve gradbišča predora in tudi za servisiranje predora in morebitne intervencije v njem. Plato bo v celoti prekrit z asfaltno prevleko. Brežine preduseka na desni strani bodo oblikovane z vmesnimi bermami. Vsa voda iz desne brežine bo speljana preko prepusta dimenzije 2 x 2 m v km 15+975. Brežine preduseka na levi strani bodo izvedene v useku na začetku in koncu ter v nasipu v srednjem delu platoja. Levo, tik ob koncu platoja, bo zgrajena elektronapajalna postaja (ENP črni Kal) za potrebe napajanja železniške električne vozne mreže. Do ENP oziroma platoja bo vodila nova cesta T-2b, dolžine 300 m.

Trasa takoj za platojem preide v viadukt V1 dolžine 440 m. V srednjem delu viadukta drugi tir poteka približno 35 m pod načrtovanim viaduktom avtoceste Klanec – Srmin. Za viaduktom trasa poteka na dolžini 145 m v zaseku in v km 16+760 vstopi v predor T3 dolžine 330 m. Na območju zaseka v km 16+636,50 proga prečka vodovod. V km 16+715 pod progo poteka prepust dimenzije 1 x 1 m, preko katerega bo speljana zaledna voda iz leve brežine zaseka. Pred vzhodnim portalom predora T3 je manjši plato, dolg 60 m in širok od 7 do 23 m. Od ceste T-3, katera bo vodila do izstopnega platoja predora T3 do platoja pred vzhodnim portalom, bo zgrajena cesta T-3a, dolžine 156,5 m.

Med izstopnim portalom predora T3 v km 17+090 in vstopnim portalom predora T4 v km 17+215 je načrtovan plato dolžine 125 m in širine od 30 do 40 m. Od obstoječega cestnega sistema nad Gabrovico do platoja bo vodila cesta T-3a, dolžine 760 m. Na začetnem delu platoja bo zgrajen sedimentacijski bazen, v katerega bo speljana voda iz notranjosti predora T3. Zaledna vodo iz leve brežine bo vodena preko prepusta preseka 1x1 m v km 17+183. Pred vstopnim portalom predora T4 bo desno od proge zgrajena trafo postaja za zagotovitev električne energije za varnostne sisteme v predorih.

Predor T4, dolžine 1947 m, v srednjem delu od km 17+600 do km 17+950 poteka pod avtocesto Klanec – Srmin. Kljub zadostnemu nadkritju predora, bo gradnja potekala z ustreznimi ukrepi, dodatno določenimi po raziskavah ob naslednji stopnji izdelave projekta (PGD). V km 17+875 bo iz predora vodila stranska izhodna predorska cev IPC T-4a, dolžine 60 m. Do platoja pred portalom izhodne predorske cevi bo speljana cesta T-4b, dolžine 1013 m.

Izstopna varnostna predorska cev IPC-T4b, dolžine 150 m bo zopet zgrajena v km 18+535. Do servisnega platoja pred portalom bo vodila tudi cesta T-4b, tako, da bosta platoja pred obema izhodnima cevema povezana z isto cesto. Platoja pred stranskimi izhodnimi predorskimi cevmi bosta velika približno 30x50 m. Od projektirane servisne ceste bodoče avtoceste do približno sredine ceste T-4b bo zgrajena cesta T-4c. Dolga bo 500 m. Nad predorom bo zgrajena cesta T-4a, dolžine 400 m, katera bo vodila iz sistema stranskih cest nove avtoceste do vodohrana. V vodohranu kapacitete 200 m<sup>3</sup> bo shranjena voda za morebitno gašenje predora T4. Šele v km 18+881 se zaključi kar 3887 m dolg levi lok z radijem R = 1500 m, v katerem trasa zaobide Gabrovico pod črnim Kalom. Trasa 281 m pred koncem predora T4 preide iz dolgega loka v premo dolžine 1080 m. Na območju preme proga poteka v dveh krajših predorih dolžine 115 m in 335 m z vmesnimi krajšimi odseki v usekih.

Predor T4 se konča s portalom v km 19+162, za kratkim platojem pa se v km 19+205 začne naslednji predor T5. Voda iz notranjosti predora T4 bo usmerjena preko troprekatnega armiranobetonskega sedimentacijskega bazena v jarek levo ob progi. Bazena bo situiran pred portalom predora desno ob progi. Zaradi neugodne konfiguracije terena bo pred predorom zgrajena 12 m dolga galerija GT5. Plato med obema predoroma bo situiran na območju hudourniške grape. Pretok vode pod platojem bo urejen s prepustom dimenzije 2x2 m v km 19+185. Med platoji pred in za predorom bo zgrajena cesta T-5, dolžine 177 m. Predor T5 se konča s portalom v km 19+320.

Med predorom T5 in T6 bo plato, dolg 30 m. Potok pod platojem bo voden v prepustu v km 19+339, dimenzije 2x2 m. Tudi pred portalom predora T6 v km 19+365 bo zgrajena 15 m dolga galerija GT6. Predor T6 bo dolg 335 m. Na srednjem delu predora bo med km 19+550 in 19+660 izveden koroški pokrov, to je zamenjava tanke hribine na predorom z betonskim pokrovom. Izstopni portal predora T6 je definiran v km 19+700. Voda iz notranjosti predora pa bo usmerjena preko troprekatnega sedimentacijskega bazena na brežino pod platojem.

Sedimentacijski bazen bo zgrajen ob portalu, desno ob progi. Cesta T-6, dolga 584 m bo povezovala platoja pred in za predorom T6.

Med koncem predora T6 in začetkom predora T7 se nahaja 170 m dolg plato, širok od 14 do 39 m. Pod platojem bosta zgrajena dva daljša prepusta, dimenzije 2x2 m, v km 19+765 in v km 19+844. Do severne strani platoja med predori T6 in T7 bo zgrajena cesta T-7a, dolga 510 m. Potek v pobočju Tinjana nad Osapsko dolino trasa zaključi z vstopnim portalom predora T7 v km 19+870 in se v predzadnjem predoru na celotni trasi zlagoma usmeri proti jugu. Začetek 4549 m dolgega loka z radijem R = 1404 m je definiran 92 m za portalom predora v km 19+961. V 1150 m dolgem predoru T7 proga preči greben Tinjanskega hriba. Približno nad prvo tretjino predora je vodohran, kapacitete 200 m<sup>3</sup> za morebitno gašenje v predoru T7. Iz sredine predora v km 20+447 bo speljana izhodna predorska cev IPC-T7, dolžine 161 m. Na izstopu stranske cevi na teren bo zgrajen servisni plato dimenzije 60x25 m. Iz Osapske doline bo zgrajena cesta T-7, dolžine 1268 m, na katero bo priključena že prej navedena cesta T-7a do vstopnega

portala predora T7, krajša cesta do servisnega platoja IPC-T7 in cesta do vodohrana T7. Cesta T-7 se bo nadaljevala s cesto T-7b (dolžine 560 m), ki bo potekala do izstopnega portala predora T7. Ta je načrtovan v km 21+020. Takoj ob portalu na levi strani novega tira bo zgrajen v plato vkopan sedimentacijski bazen, v katerega bo speljana voda iz notranjosti predora T7, čistejša voda iz bazena pa bo iztekala po pobočju levo od platoja. Transformatorska postaja za preskrbo varnostnih sistemov v predoru bo zgrajena levo od bazena, pred portalom predora T7. Plato pred izstopnim portalom predora bo na začetnem delu ob portalu širok 50 m na razdalji 80m od portala pa se zoži na širino planuma proge.

Od platoja do viadukta V2 proga poteka še 490 m v zaseku oziroma v useku. Z zadnjim, 630 m dolgim viaduktom proga preči dolinico Vinjanskega potoka. Na območju celotnega viadukta V2 proga poteka v krivini z radijem  $R = 1404$  m. Na obeh koncih viadukta je tirma diletacijska naprava. Cesta T-8a poteka od platoja pred izstopnim portalom predora T7 vzdolž proge pod viaduktom V2 do konca viadukta oziroma do platoja pred vstopnim portalom predora T8.

Za viaduktom proga preide v zadnji, 3760 m dolg predor T8. Med koncem viadukta V2 in severnim portalom predora T8 bo zgrajen plato dolžine 48 m in širine do 49 m. Vzporedno z glavno cevjo predora T8 bo zgrajena servisna cev SC-8, dolžine 3776 m. Oddaljena bo 25 m od glavne cevi. Obe predorski cevi bosta povezani s prečniki, med seboj oddaljenimi 495 m. Trasa v predoru poteka pod Plavjami, Zgornjimi Škofijami in Spodnjimi Škofijami. V km 24+510 je konec dolgega loka z radijem  $R = 1404$  m. Vodohran prostornine  $200 \text{ m}^3$  bo zgrajen na površju nad predorom približno v km 24+750. V zadnjem delu predora od km 24+940 proga poteka v ostrejši desni krivini z radijem  $R = 700$  m, tako da bodo hitri potniški vlaki v predhodni premi ublažili hitrost iz 160 na 120 km/h. V km 25+456 in v km 25+488 proga (še vedno) v predoru bo potekala pod avtocestnimi predorskimi cevmi.

V zaledju Dekanov za obstoječo glavno cesto proga preide v km 26+040 na plano. Predusek predora bo na dolžini 110 m razširjen na približno 28 m, tako da bo čelo useka dovolj široko za portal servisnega predora. Servisna cesta T-8b bo speljana do platoja predora. Čista zaledna voda iz predora bo speljana v jarek levo od proge, voda iz notranjosti predora pa bo usmerjena preko troprekatnega armiranobetonskega sedimentacijskega bazena v jarek levo ob proggi. V nadaljevanju proga poteka po blagih pobočjih doline Rižane in se približuje obstoječi proggi. Do km 26+367, kjer je ploščati prepust dimenzije  $1 \times 1$  m, proga poteka v useku. V lomu v km 26+428 se do tu permanentni padec 17 ‰ ublaži na 5,7 ‰. V km 26+440 progo zračno prečka 35 kV daljnovod, v km 26+473 tudi zračno 110 kV daljnovod. Prečkanje lokalnega manjšega potoka v km 26+595 je urejeno s prepustom dimenzije  $3,0 \text{ m} \times 1,70 \text{ m}$ . Od km 26+617 do km 26+669 je ob novi proggi na desni strani situirana nova elektronapajalna postaja Dekani. Proga se v km 26+700 približa obstoječi in poteka ob njej do cepišča Bivje.

V km 26+745 proga prečka potok s prepustom dimenzije  $5,0 \times 1,8$  m. Ker drugi tir na tem mestu poteka že tik ob obstoječem, se novi prepust izvede kot podaljšanje že stoječega prepusta. V km 26+842 je konec 1884 m dolgega desnega loka z radijem  $R = 700$  m. Takoj za koncem loka v km 26+832 progo v podvozu P1 prečka poljska pot (bodoča kolesarska pot). Zaradi nizkega poteka novega drugega tira in nezmožnosti bistvenega poglobljanja poti je konstrukcija, tako kot pod obstoječim tirom, načrtovana v jeklu.

V km 26+910 je definiran začetek predzadnjega loka na odseku – to je levi lok z radijem  $R = 600$  m in dopušča hitrost  $V = 100$  km/h. Oba tira prečkata manjši jarek v km 26+953 s cevničnim prepustom  $\varnothing 100$  cm. V lomu v km 27+083 se nagib nivelete v padcu 5,7 ‰ ublaži na 1,087 ‰. V tem nagibu, ki je pogojen z niveleto obstoječega tira, proga premosti Rižano z novim mostom v km 27+244, ki bo postavljen tik ob obstoječem, desno od njega. Cevni prepust pod obstoječo proggo se podaljša pod drugi tir (km 27+329). Podvoz lokalne ceste P2 pod obstoječim tirom se poruši in nadomesti z novim v km 27+355. Zaradi znižanja nivelete ceste za približno 1,80 m na mestu križanja s proggo, bo na območju vkopa cesta zgrajena v kesonu, jarek, ki sedaj poteka obstoječem tiru, pa bo speljan severneje od območja podvoza. V km 27+378 bo proga potekala

preko obstoječega vodovoda. Vodovod na mestu križanja se ustrezno zaščiti. Od podvoza do km 27+770 novi drugi tir poteka po trasi poljske poti. Nova poljska pot v dolžini 430 m je načrtovana desno ob odvodnem jarku novega drugega tira.

Takoj za koncem prestavljene poljske poti pod obstoječo progo poteka ploščati prepust, ki se podaljša tudi pod novim drugim tirom (km 27+774). Od km 27+564 do km 27+910 novi tir poteka v zadnjem, desnem loku z radijem  $R=1500$  m. 45 m za koncem loka je začetek leve kretnice, ki se uveže v novo kretnico na obstoječem tiru. Preko kretniške zveze z dopustno hitrostjo v odklon  $V = 80$  km/h bo omogočena zveza med novim tirom in tirom proti potniški postaji. Na cepišču Bivje v km 28+091 je potek novega drugega tira končan. Drugi tir se uveže v tovorno postajo Koper. Na tem mestu je stacionaža obstoječega tira z izhodiščem v cepišču Prešnica km 28+088.

#### c. S posegom povezani posegi

##### c.1 Prestavitev in rekonstrukcija obstoječe proge

Na začetku trase se na dolžini 830 obstoječi tir ukine, na tem delu se zgradi nov tir proge Divača - Prešnica, ob njem pa drugi tir. Na odseku Dekani - Bivje, je načrtovana razširitev trupa obstoječe železniške proge še za en (vzporedni) tir in razširitev premostitvenih objektov za 7,0 do 10,0 m, odvisno od širine nasipa proge.

##### c.2 Ureditev dostopnih in servisnih cest

S posegom neposredno povezane ureditve so tudi načrtovane dostopne in servisne ceste. Te povezujejo servisne platoje pred portali predorov z obstoječimi cestami. V času gradnje bodo dostopne in servisne ceste služile odvozu izkopane hribine iz predorov ter dovozu gradbenega materiala za gradnjo predorskih cevi. Med obratovanjem drugega tira železniške proge bodo dostopne in servisne ceste namenjene dostopu vzdrževalnim vozilom in urgentnim dovozom v primeru nesreč.

##### c.3 Ravnanje z viški izkopanega materiala

S posegom so neposredno povezane tudi lokacije trajnega odlaganja viškov izkopanega materiala. Pri gradnji drugega tira železniške proge (useki in predori) bo nastalo približno 3.457.900 m<sup>3</sup> izkopanega materiala v neraščenem stanju. Viški apnenca (ca 1.827.900 m<sup>3</sup>) se bodo delno uporabili za zemeljske nasipe po celotni trasi drugega tira železniške proge ter cest, preostali izkopani apnenčasti material se bo separiral in predelal v agregate za izdelavo tamponov in betonov v bližnjih kamnolomih (npr. Černotiče), ki je privzet za oceno vplivov zaradi predvidenih transportov. Material, ki ni ustrezen za gradbene namene (približno 1.630.000 m<sup>3</sup>), se bo trajno odložil na treh lokacijah: na opuščnem laporokopu ob Šmarski cesti (Šalara) 196.000 m<sup>3</sup>, Ankaranski bonifiki 130.000 m<sup>3</sup> in na predlagani lokaciji na območju Bekovca 742.000 m<sup>3</sup>. Preostali viški flišnega materiala se bodo odvažali do postaje Koper - tovarna in od tam v predelavo v tovarno Salonit Anhovo ali v druge bližnje kamnolome, na primer v kamnolom Verd za sanacijo pridobivalnega prostora po zaključenem izkoriščanju, ipd.

##### c.4 Ureditve na tovarni postaji Koper za pretovor in odpremo viškov flišnega materiala

Postaja Koper-tovarna nima tolikšnih zmogljivosti (infrastrukture in površin), da bi pretovarjala izkopani material ob nemotenem izvajanju ostalih transportov. Zato je za natovarjanje in opremo materiala načrtovana dodatna ureditev površine za začasno skladiščenje materiala, manipulativne površine za nakladanje in podaljšanje tira št. 17, ki bi omogočal postanek daljše vlakovne kompozicije.

Nakladanje flišnega materiala in s tem tudi lega površine za začasno skladiščenje na postaji Koper - tovarna, se nahaja na južnem delu prve (uvozno-izvozne) skupine tirov postaje Koper - tovarna. Površina za začasno skladiščenje je velika 7.000 m<sup>2</sup> in utrjena s tamponskim



(nasipnim) materialom. Kapaciteta začasne površine za skladiščenje je od 12.000 do 18.000 m<sup>3</sup>. Ob predvideni površini za začasno skladiščenje, je na severni strani tir št. 17 obstoječe dolžine 100 m. Da bo tir omogočal postanek in nakladanje na kompozicijo petnajstih vagonov (serija E), je predvideno podaljšanje za 230 m na koristno dolžino 330 m. Med začasno površino za skladiščenje materiala in podaljšanim tirom št. 17 je predvidena makadamska nakladalna platforma površine 1.500 m<sup>2</sup>, na kateri bodo lahko hkrati delovali do trije nakladalni stroji (nakladalnika na pnevmatikah) in nakladali flišni material iz površine za začasno skladiščenje na tovarne vagone.

## 2. Deponjija Bekovec

Na območju Bekovca je po Uredbi o državnem lokacijskem načrtu za hitro cesto na odseku Koper – Izola (Uradni list RS št. 112/04) predviden trajen vnos 807.000 m<sup>3</sup> viškov zemeljskega materiala. Območje je že delno zapolnjeno, količina že izvedenega nasipavanja terena na robu znotraj tega območja je ocenjena na 65.000 m<sup>3</sup> izkopenega materiala. Zato je v predloženem poročilu na območju Bekovca predviden vnos v preostale količine, kar znaša 742.000 m<sup>3</sup> viškov izkopenega zemeljskega materiala, ki bo nastal pri gradnji drugega tira železniške proge Divača – Koper.

Dno in boki območja vnosa zemeljskega izkopa se izvedejo brez tesnjenja. Pred pričetkom odlaganja se s površine odstrani zarast, nato pa ločeno plast živice in mrtvice (približno 20 cm) do matične osnove. Na delih, kjer bo ugotovljena večja vodoprepustnost od 1.10 - 5 m/s do 1.10 - 7 m/s se bo izvedla zamenjava temeljnih tal v globini 1,0 m in nadomestitev z glinenim materialom iz izkopov na trasi proge.

Čelo vnosa izkopenega materiala je predvideno na najožjem delu doline. Njegova višina bo premoščena v naklonu 1:3 in bermami širine 4,0 m na vsake 8,0 m višine. Nakloni bočnih brežin so 1:3 do 1:4 z enakim potekom berm kot pri čelu vnosa izkopenega materiala. Vrh vnosa je oblikovan kupolasto zaradi čim hitrejšega odtekanja površinskih vod. Podobno je oblikovan južni (levi) del vnosa zemeljskega izkopa s tem, da je bistveno manjši. Gre dejansko za nadvišanje obstoječega terena za največ 5,0 m.

Načrtovane so ureditve za odvajanje zalednih in izvirmih vod. Predvidena sta dva odvodna sistema, površinski in podzemni odvodni sistem.

Z zasipavanjem doline bo potrebno na višji nivo dvigniti celoten površinski odvodni sistem. Struga Krniškega potoka kot glavni recipient na območju bo predstavljena na desni južni bok doline in v celoti vkopana v raščeni teren ter z vodnogospodarskimi ureditvami (pragovi, drčami, kamnitimi in vegetativni zavarovanji) stabilizirana. Struga je dimenzionirana na prevodnost 500 l visokih voda.

Hudourniške grape se pojavljajo dolvodno in gorvodno, na območju predvidenega odlaganja pa jih ni. V novo strugo se bodo odvajali levobrežni pritoki, pritoke iz desni strani pa zajema severni obrobni jarek, ki vodo odvaja v strugo Krniškega potoka.

Za odvodnjavanje izvirmih, precednih in delno zalednih vod je predvidena izvedba pohodne galerije, ki se izvede pred vnosom zemeljskega izkopa v tla. S tem bo zagotovljeno tudi dreniranje vod iz stranskih grap in zbiranje precednih vod oziroma odvodnjavanje dna grape. Poleg tega bo med odlaganjem izkopenega materiala pod galarijo začasno (do končanega odlaganja) preusmerjen Krniški potok.

Pohodna galerija bo omogočala ustrezen dostop za vzdrževalna dela ter tudi izvedbo morebitnih dodatnih ukrepov za odvajanje vode. Galerija bo zaščitena s kamnitim nasipom. Zajete vode se bodo na čelu zasipa iztekale iz pohodne galerije v podslapje in naprej v

obstoječo strugo potoka. S tem se bo v celoti ohranila vodna bilanca podzemnih vod na območju vnosa zemeljskega izkopa v tla.

V vseh gradbenih fazah in v izvedbi rekultivacije bo zagotovljeno odvodnjavanje površinskih in precdnih voda. Za zmanjšanje prepustnosti za vodo in dober odtok površinskih vod se zaključna plast v debelini približno 2 m dodatno zgosti.

Po območju odlaganja sta načrtovani dve sestopni cesti, ki bosta po končanem odlaganju in rekultivaciji površine vnosa izkopanega materiala prevzeli funkcijo vzdrževalnih in poljskih dostopnih cest.

Vzhodna dostopna cesta dolžine 680 m bo potekala od vhoda v območje vnosa po vzhodnem (desnem) robu prostora. Zahodna cesta dolžine 400 m poteka po zahodnem (levem) robu območja.

Po končanem odlaganju je predvidena rekultivacija. Zemljino, ki je bila odstranjena pred začetkom odlaganja materiala, se razgrne v debelini približno 10 cm. Površine, kjer je možna pridelava, se rekultivirajo v kmetijske površine in vrnejo lastnikom, strma pobočja pa se pogozdijo z avtohtonimi vrstami drevnine.

Območje obravnave prečka visokonapetostni daljnovod, s stebrom na območju vnosa zemeljskega izkopa v tla. Ureditev območja vnosa je zasnovana tako, da poteka nova regulacija hudourniškega potoka južno od stebra daljnovoda. Na tem delu je nasip načrtovan v dopustnem gabaritu, do višine stojišča stebra. Pred detajlnim načrtovanjem bo treba spremljati povese daljnovoda in glede na rezultate prilagoditi višino vnos zemeljskega izkopa na območju stojišča stebra.

### 3. Krčenje gozdnih površin

Trasa drugega tira bo zavzemala skupno 71,9 ha površin. Od tega bosta zavzemali največ gozdnih zemljišč 35,5 ha. Vse do km 2+000 trasa poteka večinoma po gozdnih zemljiščih, od km 2+000 do vhodnega portala T1 v km 2+980 pa se menjavajo travniki in travniki v zaraščanju. Na odseku med Črnim Kalom in Koprom večji del odprte trase sega v gozdna zemljišča. Od izstopa iz tretjega predora pod naseljem Gabrovica pa vse do vstopa v osmi predor se menjavajo gozd in travniki v zaraščanju.

Gozdovi na obravnavanem predelu so gospodarski, pretežno z nizko intenzivnostjo gospodarjenja. Na strmih pobočjih nad vodotoki in na plitvih tleh so gozdovi z varovalnim značajem.

Požarna ogroženost naravnega okolja je predvsem na Kraškem gozdnogospodarskem območju v slovenskem merilu posebej izražena. Prva stopnja požarne ogroženosti gozdov (zelo velika požarna ogroženost) se nahaja na območju prehoda trase v predor T1, viadukta V1 in območje prehoda predora T3 v T4 ter viadukta V2.

Po funkcijah gozdov izstopajo prva stopnja poudarjenosti funkcije varovanja gozdnih zemljišč in sestojev na območju viadukta V1, estetska funkcija na območju viadukta V1 ter biotopska in raziskovalna funkcija na območju Brdinskega hriba. Trasa s potekom na terenu večinoma preči območja lesno - proizvodnje funkcije druge stopnje poudarjenosti. Na območju Brdinskega in Tinjanskega hriba je varovalna vloga še posebej poudarjena, zaradi kategorizacije teh gozdov v varovalne gozdove (Uredba o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom, Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10).

Po funkcijah gozdov izstopajo prva stopnja poudarjenosti funkcije varovanja gozdnih zemljišč in sestojev na območju prehoda predora T1 v predor T2 in viadukt V1, funkcije ohranjanja biotske

raznovrstnosti in varstva naravnih vrednot na območju prehoda predora T1 v T2, estetska funkcija na območju viadukta V1 ter biotopska in raziskovalna funkcija na območju Brdinskega hriba. Trasa s potekom na terenu večinoma preči območja lesno - proizvodnje funkcije druge stopnje poudarjenosti.

Posledice gradnje na gozdne površine in gozdarstvo na trasi drugega tira železniške proge Divača – Koper se kažejo kot:

- začasni odvzem gozdnih zemljišč vključno s posekom gozda začasne objekte (manipulativne površine, gradbene platoje, druge pomožne gradbene površine idr.), začasne transportne poti ter zaradi začasne uporabe gozdnih površin in poti za gradbene namene;
- poškodbe ali uničenje gozdnega roba ob začnih transportnih poteh, manipulativnih in drugih pomožnih gradbenih površinah;
- povečana erozija zaradi izvajanja pripravljalnih in zemeljskih del;
- nevarnost nekontroliranih ali preglobokih posegov v gozd zaradi manevrskega prostora gradbene mehanizacije ali neprimerno izbranih mest za vnos odvečnega materiala v tla;
- poškodbe gozda zaradi začnih objektov na gradbišču (manipulativne površine, gradbeni platoji ipd.);
- porušenje ustaljene gozdne mreže zaradi prekinjanja ustaljenih poti (gozdne in druge poti, povezave);
- večja možnost za poškodbe drevja na strmih predelih pod viadukti in ob dovoznih poteh; prašenje zaradi uporabe transportnih in delovnih strojev.

Poleg trajne izgube oziroma prizadetosti gozda, bo še največji vpliv na gozdne površine in gozdarstvo predstavljala gradnja dveh viaduktov, platojev pred predori in prepustov.

Posledice obratovanja drugega tira železniške proge Divača – Koper se kažejo kot:

- trajna izguba površin gozda, za katere bo treba izpeljati spremembo namembnosti (krčitveno dovoljenje, odškodnina oziroma nadomestilo);
- v osnovnih funkcijah bodo prizadeti varovalni gozdovi 14020V, 114021V in 14051V v katere posega trasa drugega tira s spremljajočimi ureditvami;
- uničenje vegetacije, gozdnega roba ter nastanek novega gozdnega roba;
- drobljenje gozdnih sestojev;
- sprememba hidroloških značilnosti in onesnaževanje vodotokov;
- motena raba ali celo prekinitev obstoječe mreže gozdnih poti in kolovozov.

Zaradi sorazmerno velike gozdnosti obravnavanega območja, bo zaradi gradnje trasa drugega tira železniške proge, ločeno trajno uničenih 35,5 ha površin gozda (od skupaj 71,9 ha), kar predstavlja približno 72,2 % vseh zasedenih površin.

Posredni vplivi gradnje na gozdne površine in gozdarstvo na trasi drugega tira železniške proge Divača – Koper:

- sprememba mikroklimatskih in rastiščnih razmer na novonastalem gozdnem robu;
- večja možnost za nastanek motenj (snegolom, vetrolom, poškodbe korenin, povečano izhlapevanje) na novo nastalem gozdnem robu;
- vplivi na stabilnost tal in stabilnost gozdnih sestojev;
- potreba po višjih vlaganjih v varstvo in gojenje gozdov na novo nastalem gozdnem robu, v povprečni širini 50 m;
- povečana požarna ogroženost;
- vpliv na selitvene živalske koridorje in njihove habitate;
- spremembe pri gozdnogospodarskem, gozdnogojitvenem in sečnospravnem načrtovanju.

#### 4. Poseg na zavarovana območja

Območje predvidenega posega z območjem neposrednega in/ali daljinskega vpliva (500 m) sega v naslednja posebna območja varstva ogroženih ptic (SPA - Special Protection Areas) ter območja ohranjanja habitatov ter prostoživečih rastlinskih in živalskih vrst imenovana posebna varstvena območja (SAC Special Areas of Conservation): SCI Kras, SPA Kras, SPA dodatek Kras, Regijski park Škocjanske jame, Divača – Risnik, Divača – Bukovnik, Divača – Kačna jama, Beka – brezno na Škrklovci in Divača – Divaška jama. Neposredno na italijanski strani državne meje je naravni rezervat Val Rosandra ter dve Natura 2000 območji, in sicer SPA Aree Cariche Della Venezia Giulia in SCI Carso Triestino e Goriziano.

Trasa drugega tira Divača–Koper fizično seka naslednje NV: NV Jurjeva jama v Lokah, NV Brezno med profiloma 63-64, NV Vroček, NV Radvanj - dvojna udornica južno od Divače, NV Kraški rob in NV Rižana. V neposredni bližini predvidenih posegov so še sledeče naravne vrednote: NV Črnotiče – nahajališče fosilov, NV Beško-Ocizeljski sistem, NV S-4 (Socerb), NV Miškotova jama v Lokah, Lokacija vnosa zemeljskega izkopa sega v naravno vrednoto NV Bonifika. Predvideni drugi tir fizično posega v Ekološko pomembno območje (EPO) Kras. Po podatkih iz PVO-4 na območju vpliva sosednjih držav ni naravnih vrednot in EPO.

#### Območje vpliva posega

Območje posega, na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi (v nadaljevanju območje vpliva), je določeno v PVO-5, poglavje 9. Območje vpliva nameravanega posega na zdravje in premoženje ljudi je določeno na osnovi ocene vplivov posega po spremembi na okolje, ki upoštevajo značilnosti posega, značilnosti in stanje okolja na lokaciji posega in na širšem območju ter območja s posebnim pravnim režimom.

V času gradnje so upoštevane obremenitve okolja: emisije snovi v zrak, vključno z vonjavami, emisije snovi v vode, nastajanje odpadkov in ravnanja z njimi, uporabo nevarnih snovi in z njo povezanih tveganj, obremenjevanje okolja s hrupom ali vibracijami, obremenjevanje okolja z elektromagnetnim ali ioniziranim sevanjem in svetlobno onesnaževanje okolja, kot posledica vplivov posega.

Iz ocen vplivov na posamezne dele okolja je razvidno, da bo zaradi gradbišča in gradbenih del znotraj gradbišča, poseg povzročal določene obremenitve okolja, ki jih je možno prepoznati kot območje vpliva v času gradnje. Zaradi emisij delcev z delci PM10, ki bodo vplivale na kakovost zraka, hrupnih obremenitev in vibracij bo območje vpliva na zdravje ljudi ali nepremičnine v času gradnje segalo na zemljišča s parcelnimi številkami oziroma na njihove dele po naslednjih katastrskih občinah:

k.o. Lokev:

2010, 2047, 2048, 2126, 2127, 2138, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2187, 2188, 1280/231, 1280/235, 1280/236, 1280/239, 1280/240, 1280/241, 1280/245, 1280/247, 1280/251, 1632/1, 1633/2, 1634/4, 1645/4, 1645/5, 1931/2, 1934/1, 1936/1, 1941/378, 1941/380, 1941/385, 1941/387, 1941/389, 1941/390, 1941/401, 2007/1, 2008/2, 2009/3, 2011/1, 2011/3, 2025/1, 2028/1, 2031/2, 2035/1, 2037/2, 2038/2, 2049/2, 2050/1, 2063/2, 2064/1, 2065/3, 2065/5, 2066/1, 2085/1, 2086/1, 2087/2, 2090/2, 2092/1, 2128/2, 2129/1, 2132/1, 2133/2, 2136/3, 2137/2, 2140/1, 2142/1, 2142/2, 2185/1, 2186/2, 2190/1, 2190/2, 2300/147, 2300/149, 2300/150, 2300/152, 2300/155, 2300/160, 2300/163, 2300/164, 2300/165, 2300/169, 2300/171,

2300/174, 2300/176, 2300/182, 2300/184, 4506/6, 4529/12, 4529/14, 4529/17, 2065/8, 2066/4, 2091, 2092/2, 2038/1,

k.o. Divača:

862, 863, 865, 866, 867, 886, 1043/13, 1043/48, 1043/51, 1043/53, 1043/56, 1043/58, 1043/59, 1043/61, 1050/12, 1050/14, 552/334, 552/335, 552/338, 784/1, 785/2, 857/1, 859/1, 861/1, 861/3, 864/1, 883/2, 884/5, 884/6, 884/7, 884/8, 887/5, 887/6, 887/8, 888/1, 888/3, 888/9, 890/2, 890/4, 942/23, 942/25, 942/26, 942/28, 942/33, 942/35, 942/36, 942/38, 942/41, 942/45, 942/46, 942/48, 942/49, 884/7, 884/4, 942/51, 864/2, 942/40, 942/29, 861/2, 892/10,

k.o. Plavje:

1232/2, 1232/4, 1233/5, 1233/6, 1233/8, 1234/1, 1236/2, 1236/4, 1236/7, 1237/2, 1237/3, 1237/4, 1237/5, 1238/4, 1238/6, 1239/4, 1245/14, 1245/17, 1245/18, 1245/21, 1245/23, 1245/25, 1246/4, 1246/6, 1340/5, 1422/1, 1423/1, 1424/1, 1425/1, 1426/1, 1427/1, 1428/1, 1429/1, 1430/1, 1431/1, 1433/1, 1434/1, 1435/1, 1436/1, 1437/1, 1438/1, 1439/1, 1440/2, 1441/1, 1442/1, 1443/1, 1444/1, 1445/1, 1446/1, 1447/1, 1448/1, 1449/1, 1450/1, 1451/1, 1452/1, 1453/1, 1454/1, 1455/1, 1456/1, 1457/1, 1458/1, 1459/1, 1460/1, 1465/1, 1466/1, 1467/1, 742/12, 742/14, 742/16, 742/17, 742/19, 742/20, 742/22, 742/24, 744/1, 744/3, 745/4, 746/4,

k.o. Škofije:

1361/15, 1370/3, 1374/5, 1749/1, 1750/1,

k.o. Dekani:

2915, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2941, 2942, 2943, 2707/4, 2729/1, 2730/4, 2731/4, 2732/1, 2734/1, 2736/6, 2736/7, 2736/9, 2737/3, 2737/4, 2737/6, 2738/2, 2738/3, 2739/1, 2890/1, 2910/1, 2911/1, 2912/1, 2913/1, 2914/1, 2916/1, 2916/3, 2925/2, 2925/3, 2930/4, 2931/1, 2932/1, 2933/1, 2934/4, 2934/7, 2938/1, 2939/1, 2940/2, 2944/1, 2959/1, 2960/1, 2961/3, 2961/5, 2963/1, 2964/3, 2964/6, 2965/1, 2966/1, 2967/1, 2968/1, 2971/3, 2978/2, 2978/3, 2978/4, 2979/1, 2980/3, 2980/4, 2980/6, 2981/4, 2981/5, 2981/6, 2982/3, 2983/3, 2984/3, 2985/3, 3002/1, 3003/1, 3004/1, 3005/1, 3006/1, 3049/4, 3049/6, 3051/1, 3054/3, 3054/5, 3060/1, 3062/1, 3064/2, 3077/3, 3078/3, 3081/6, 3082/1, 3083/1, 3088/4, 3088/6, 3089/3, 3089/4, 3089/8, 3090/2, 3091/1, 3095/1, 3104/2, 3105/1, 3106/2, 3002/3.

k.o. Črni Kal:

4041/1, 2655/1

k.o. Rožar:

244/1, 245/4, 251/3, 262/12, 2635/3, 2635/6,

k.o. Tinjan:

1842/3, 790/3, 790/6, 790/7, 816/5, 816/7, 816/9, 817/1,

k.o. Gabrovica:

1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1263, 1295, 1296, 1297, 1298, 3/1, 5/1, 25/1, 30/1, 31/1, 2/5, 2/7, 1/9, 1/12, 6/13, 1144/11, 1146/10, 1146/12, 1146/4, 1146/5, 1147/1, 1147/18, 1147/20, 1153/3, 1154/11, 1154/13, 1154/15, 1154/3, 1154/6, 1154/8, 1155/8, 1158/4, 1158/7, 1161/25, 1172/10, 1172/13, 1242/1, 1243/1, 1244/1, 1244/2, 1244/3, 1249/1, 1255/1, 1256/1, 1257/1, 1258/1, 1259/1, 1260/1, 1261/1, 1261/2, 1262/1, 1262/2, 1264/1, 1265/1, 1266/3, 1267/3, 1268/3, 1269/1, 1273/10, 1274/10, 1275/7, 1276/6, 1277/5, 1278/1, 1279/1, 1279/2, 1280/1, 1281/1, 1286/11, 1293/1, 1294/1, 1299/1, 1300/1, 1305/1, 1306/1, 1307/1, 1354/4, 1355/4, 1356/6, 1357/11, 1357/13, 1357/15, 1357/17, 1357/19, 1358/11, 1358/12, 1358/13, 1358/15, 1358/4, 1358/5, 1358/6, 1358/7, 1358/8, 1359/13, 1359/15, 1359/17, 1359/19, 1359/2, 1359/21, 1360/1, 1360/4, 1361/10, 1362/10, 1362/13, 1362/15, 1363/1, 1364/1, 1365/6, 1366/1, 1367/11, 1367/12, 1368/1, 1369/5, 1371/1, 1381/1, 1383/1, 1384/1, 1385/4, 1385/5, 1386/4, 1386/5, 1387/4, 1388/4, 1389/4, 1390/4, 1391/1, 1392/1, 1392/5, 1393/1, 1398/5, 1399/3, 1422/10, 1422/12, 1422/4, 1424/3, 1425/1, 1426/1, 1427/1, 1428/1, 1448/1, 1449/1, 1450/1, 1451/1,

1452/1, 1454/1, 1455/1, 1456/1, 1457/1, 1457/2, 1458/1, 1458/2, 1459/1, 1460/1, 1461/3, 1464/1, 17/21, 17/23, 17/25, 17/27, 17/29, 17/32, 32/1, 33/2, 34/1, 36/1, 37/1, 38/1, 39/1, 40/1, 41/3, 41/4, 42/6, 42/8, 43/12, 43/17, 43/19, 43/5, 44/1, 45/1, 47/1, 47/10, 47/8, 47/10, 48/11, 48/7, 48/9, 1308/9,

k.o. Osp:

834, 1231/1, 2751/1, 2752/1, 2753/1, 2756/1, 2757/1, 2758/1, 2758/4, 2758/5, 2758/6, 2759/1, 2759/5, 2764/1, 2765/1, 2765/4, 2766/1, 2767/1, 2768/1, 2769/1, 2770/1, 2771/16, 2777/1, 2778/1, 2778/4, 2778/6, 2778/9, 2779/2, 2779/4, 2785/3, 2807/2, 2808/2, 2809/2, 2809/4, 2810/2, 2810/4, 2811/2, 2811/4, 2812/1, 2812/2, 2819/3, 2819/5, 755/3, 755/5, 756/1, 757/1, 761/10, 761/13, 761/15, 761/17, 761/19, 761/7, 786/3, 793/3, 796/1, 797/12, 797/5, 797/7, 797/9, 798/4, 798/7, 798/9, 799/3, 799/6, 809/3, 829/1, 830/1, 833/1, 836/1, 837/1, 840/1, 841/1, 842/1, 843/3, 845/3, 845/5, 846/1, 862/3, 863/11, 863/3, 863/4, 863/5, 863/6, 863/9, 864/3, 866/1, 867/1, 868/1, 870/1, 876/4, 878/1,

k.o. Bertoki:

5751, 5756, 5757, 5758, 6317, 6319, 6320, 6321, 6322, 5742/3, 5742/5, 5746/1, 5747/3, 5747/5, 5748/1, 5752/1, 5753/1, 5754/1, 5759/1, 5781/1, 5782/1, 5786/3, 5791/4, 5791/6, 5791/9, 5792/11, 5792/13, 5792/9, 5994/3, 5994/5, 5994/7, 5994/8, 5996/3, 5998/1, 5999/1, 6007/6, 6007/8, 6009/4, 6010/5, 6011/1, 6041/3, 6042/3, 6042/5, 6073/18, 6316/3, 6318/1, 6364/5, 6375/13, 6377/1, 5797/23, 6307/10,

Območja vnosa zemeljskega izkopa v tla:

- Ankaranska Bonifika (Uredba o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, Uradni list RS, št. 48/11): k.o. Ankaran: 799/29,
- opuščeni laporokop ob stari Šmarski cesti: 3259, 3261, 1613/5, 1613/6, 1614/4, 1625/1, 1628/1, 1629/1, 1629/2; 1629/4, 1630/1, 3260/1, 3262/1, 3263/3, 3266/1, vse k.o. Semedela,
- Bekovec (Uredba o državnem lokacijskem načrtu za hitro cesto na odseku Koper – Izola (Uradni list RS št. 112/04) in Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Klanec - Srmin (Uradni list RS, št. 51/99): 727/19, 727/2, 727/3, 727/4, 727/8, 727/9, 727/10, 728/1, 2348/1, 2351/1, 2351/2, 2351/3, 2351/4, 2351/5, 2352/1, 2352/2, 2352/14, 2352/15, 2352/16, 2354/1, 2354/2, 2354/3, 2354/4, 2354/5, 2354/7, 2354/8, 2354/9, 2354/12, 2354/13, 2354/14, 2355/1, 2355/6, 2356, 2357/5, 2357/10, 2358/3, 2632/7, 2640/23, 2671/3, k.o. Rožar, 2680/1, 2680/3, 2682/3, 2683/5, 2683/7, 2685, 2686/1, 2686/2, 2688, 2689, 2690, 2692, 2693/1, 2693/2, 2693/3, 2695/1, 2695/2, 2695/3, 2695/4, 2695/5, 3377/3, k.o. Črni Kal.

Zemljišča s parc. št., na katerih se morajo izvesti omilitveni ukrepi:

- Cesta T4T7: 2769/1, 2768/3, 2768/4, 2768/5, 916/1, 916/2, 2784/3, 2784/4, 915/1, 915/2, 876/7, 876/8, 2819/3, 2819/7, 2819/8, k.o. Osp ter 960/4, 960/5, 960/6, 960/7, 960/8, 1853/1, 1853/2, 1853/3, 876/1, 876/2, 865/1, 865/2, 1842/5, 1842/6, 1842/7, 850/1, 850/2, 1842/8, 1842/9, 1841/1, 1841/2, 817/3, 817/4, 817/5, k.o. Tinjan,
- Poljska pot T1a2: 4506/7, 2300/209, 2300/205, 2300/187, 2186/3, 2186/2, 2185/1, 2185/3, 2300/169, 2300/203, 2300/189, 2124/1, 2300/201, 2089, 2090/1, 2300/199, 2300/197, 2037/1, 2300/155, 2028/1, 2028/3, 2025/1, 2025/3, 2300/153, 2300/150, 2009/2, 2009/3, 2010, 2011/1, 2011/3, 2300/195, 2300/152, 2300/10, vse k.o. Lokev.
- Poljska pot DP1: 3081/6, 2968/1, 2967/1, 2966/1, 2965/1, 2964/3, 2964/6, 2963/1, 3082/1, 2961/5, 2961/3, 2960/1, 2959/1, 3060/1, 2940/2, 2941, 2942, 2943, 3078/3 vse k.o. Dekani,

Območja, kjer se izvedejo ukrepi za zmanjšanje vplivov v času gradnje:

- K.o. Gabrovica, parc. št.: 1/1, 1/6, \*99; – izvedba pasivne protihrupne zaščite,
- k.o. Lokev, parc. št.: 2300/118 in 2172 – izvedba pasivne protihrupne zaščite.

Območje vpliva obravnavanega objekta na zdravje in premoženje ljudi v času gradnje je prikazano v grafičnih prilogah v PVO-5 od G 16.1 do G 16.4.

#### Krčitev gozda

Posek oziroma krčitev gozdov bo izvedena samo na ožjem območju posega. Zato so zemljišča s parc. števil., na katerih bo izvedena krčitev gozdov, že vključena v seznam zemljišč s parc. števil. za območje drugega tira železniške proge z vsemi spremljajočimi ureditvami. Izven območja posega krčitve gozdov ne bo.

#### Območje vpliva v času obratovanja

Iz ocen posameznih vplivov med obratovanjem je razvidno, da bo ob upoštevanju vseh predvidenih in predlaganih ukrepov za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov ter doslednem izvajanju spremljanja stanja segmentov okolja (monitoringu), obravnavani objekt v času obratovanja povzročal obremenitev okolja, ki bi lahko vplivale na zdravje ljudi ali nepremičnine segalo na zemljišča s parcelnimi številkami oziroma njihove dele naslednjih katastrskih občinah:

##### k.o. Lokev:

2010, 2047, 2048, 2126, 2127, 2138, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2187, 2188, 1280/231, 1280/235, 1280/236, 1280/239, 1280/240, 1280/241, 1280/245, 1280/247, 1280/251, 1632/1, 1633/2, 1634/4, 1645/4, 1645/5, 1931/2, 1934/1, 1936/1, 1941/378, 1941/380, 1941/385, 1941/387, 1941/389, 1941/390, 1941/401, 2007/1, 2008/2, 2009/3, 2011/1, 2011/3, 2025/1, 2028/1, 2031/2, 2035/1, 2037/2, 2038/2, 2049/2, 2050/1, 2063/2, 2064/1, 2065/3, 2065/5, 2066/1, 2085/1, 2086/1, 2087/2, 2090/2, 2092/1, 2128/2, 2129/1, 2132/1, 2133/2, 2136/3, 2137/2, 2140/1, 2142/1, 2142/2, 2185/1, 2186/2, 2190/1, 2190/2, 2300/147, 2300/149, 2300/150, 2300/152, 2300/155, 2300/160, 2300/163, 2300/164, 2300/165, 2300/169, 2300/171, 2300/174, 2300/176, 2300/182, 2300/184, 4506/6, 4529/12, 4529/14, 4529/17, 2065/8, 2066/4, 2091, 2092/2, 2038/1,

##### k.o. Divača:

862, 863, 865, 866, 867, 886, 1043/13, 1043/59, 857/1, 859/1, 861/1, 864/1, 883/2, 884/5, 884/8, 887/5, 887/6, 887/8, 888/1, 888/3, 888/9, 890/2, 890/4, 942/25, 942/26, 942/28, 942/33, 942/35, 942/36, 942/38, 942/41, 942/45, 942/46, 942/48, 942/51, 864/2, 942/40, 942/29, 861/2,

##### k.o. Plavje:

1232/2, 1232/4, 1233/5, 1233/6, 1233/8, 1234/1, 1236/2, 1236/4, 1236/7, 1237/2, 1237/3, 1237/4, 1237/5, 1238/4, 1238/6, 1239/4, 1245/14, 1245/17, 1245/18, 1245/21, 1245/23, 1245/25, 1246/4, 1246/6, 1340/5, 1422/1, 1423/1, 1424/1, 1425/1, 1426/1, 1427/1, 1428/1, 1429/1, 1430/1, 1431/1, 1433/1, 1434/1, 1435/1, 1436/1, 1437/1, 1438/1, 1439/1, 1440/2, 1441/1, 1442/1, 1443/1, 1444/1, 1445/1, 1446/1, 1447/1, 1448/1, 1449/1, 1450/1, 1451/1, 1452/1, 1453/1, 1454/1, 1455/1, 1456/1, 1457/1, 1458/1, 1459/1, 1460/1, 1465/1, 1466/1, 1467/1, 742/12, 742/14, 742/16, 742/17, 742/19, 742/20, 742/22, 742/24, 744/1, 744/3, 745/4, 746/4,

##### k.o. Škofije:

1361/15, 1370/3, 1374/5, 1749/1, 1750/1,

##### k.o. Dekani:

2915, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2941, 2942, 2943, 2707/4, 2729/1, 2730/4, 2731/4, 2732/1, 2734/1, 2736/6, 2736/7, 2736/9, 2737/3, 2737/4, 2737/6, 2738/2, 2738/3, 2739/1, 2890/1, 2910/1, 2911/1, 2912/1, 2913/1, 2914/1, 2916/1, 2916/3, 2925/2, 2925/3, 2930/4, 2931/1, 2932/1, 2933/1, 2934/4, 2934/7, 2938/1, 2939/1, 2940/2, 2944/1, 2959/1, 2960/1, 2961/3, 2961/5, 2963/1, 2964/3, 2964/6, 2965/1, 2966/1, 2967/1, 2968/1, 2971/3, 2978/2, 2978/3, 2978/4, 2979/1, 2980/3, 2980/4, 2980/6, 2981/4, 2981/5, 2981/6,

2982/3, 2983/3, 2984/3, 2985/3, 3002/1, 3003/1, 3004/1, 3005/1, 3006/1, 3049/4, 3049/6, 3051/1, 3054/3, 3054/5, 3060/1, 3062/1, 3064/2, 3077/3, 3078/3, 3081/6, 3082/1, 3083/1, 3088/4, 3088/6, 3089/3, 3089/4, 3089/8, 3090/2, 3091/1, 3095/1, 3104/2, 3105/1, 3106/2, 3002/3,

k.o. Črni Kal:

4041/1, 2655/1,

k.o. Rožar:

244/1, 245/4, 251/3, 262/12, 2635/3, 2635/6,

k.o. Tinjan:

1842/3, 790/3, 790/6, 790/7, 816/5, 816/7, 816/9, 817/1,

k.o. Gabrovica:

1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1263, 1295, 1296, 1297, 1298, 3/1, 5/1, 25/1, 30/1, 31/1, 2/5, 2/7, 1/9, 1/12, 6/13, 1144/11, 1146/10, 1146/12, 1146/4, 1146/5, 1147/1, 1147/18, 1147/20, 1153/3, 1154/11, 1154/13, 1154/15, 1154/3, 1154/6, 1154/8, 1155/8, 1158/4, 1158/7, 1161/25, 1172/10, 1172/13, 1242/1, 1243/1, 1244/1, 1244/2, 1244/3, 1249/1, 1255/1, 1256/1, 1257/1, 1258/1, 1259/1, 1260/1, 1261/1, 1261/2, 1262/1, 1262/2, 1264/1, 1265/1, 1266/3, 1267/3, 1268/3, 1269/1, 1273/10, 1274/10, 1275/7, 1276/6, 1277/5, 1278/1, 1279/1, 1279/2, 1280/1, 1281/1, 1286/11, 1293/1, 1294/1, 1299/1, 1300/1, 1305/1, 1306/1, 1307/1, 1354/4, 1355/4, 1356/6, 1357/11, 1357/13, 1357/15, 1357/17, 1357/19, 1358/11, 1358/12, 1358/13, 1358/15, 1358/4, 1358/5, 1358/6, 1358/7, 1358/8, 1359/13, 1359/15, 1359/17, 1359/19, 1359/2, 1359/21, 1360/1, 1360/4, 1361/10, 1362/10, 1362/13, 1362/15, 1363/1, 1364/1, 1365/6, 1366/1, 1367/11, 1367/12, 1368/1, 1369/5, 1371/1, 1381/1, 1383/1, 1384/1, 1385/4, 1385/5, 1386/4, 1386/5, 1387/4, 1388/4, 1389/4, 1390/4, 1391/1, 1392/1, 1392/5, 1393/1, 1398/5, 1399/3, 1422/10, 1422/12, 1422/4, 1424/3, 1425/1, 1426/1, 1427/1, 1428/1, 1448/1, 1449/1, 1450/1, 1451/1, 1452/1, 1454/1, 1455/1, 1456/1, 1457/1, 1457/2, 1458/1, 1458/2, 1459/1, 1460/1, 1461/3, 1464/1, 17/21, 17/23, 17/25, 17/27, 17/29, 17/32, 32/1, 33/2, 34/1, 36/1, 37/1, 38/1, 39/1, 40/1, 41/3, 41/4, 42/6, 42/8, 43/12, 43/17, 43/19, 43/5, 44/1, 45/1, 47/1, 47/10, 47/8, 47/10, 48/11, 48/7, 48/9, 1308/9,

k.o. Osp:

834, 1231/1, 2751/1, 2752/1, 2753/1, 2756/1, 2757/1, 2758/1, 2758/4, 2758/5, 2758/6, 2759/1, 2759/5, 2764/1, 2765/1, 2765/4, 2766/1, 2767/1, 2768/1, 2769/1, 2770/1, 2771/16, 2777/1, 2778/1, 2778/4, 2778/6, 2778/9, 2779/2, 2779/4, 2785/3, 2807/2, 2808/2, 2809/2, 2809/4, 2810/2, 2810/4, 2811/2, 2811/4, 2812/1, 2812/2, 2819/3, 2819/5, 755/3, 755/5, 756/1, 757/1, 761/10, 761/13, 761/15, 761/17, 761/19, 761/7, 786/3, 793/3, 796/1, 797/12, 797/5, 797/7, 797/9, 798/4, 798/7, 798/9, 799/3, 799/6, 809/3, 829/1, 830/1, 833/1, 836/1, 837/1, 840/1, 841/1, 842/1, 843/3, 845/3, 845/5, 846/1, 862/3, 863/11, 863/3, 863/4, 863/5, 863/6, 863/9, 864/3, 866/1, 867/1, 868/1, 870/1, 876/4, 878/1,

k.o. Bertoki:

5751, 5756, 5757, 5758, 6317, 6319, 6320, 6321, 6322, 5742/3, 5742/5, 5746/1, 5747/3, 5747/5, 5748/1, 5752/1, 5753/1, 5754/1, 5759/1, 5781/1, 5782/1, 5786/3, 5791/4, 5791/6, 5791/9, 5792/11, 5792/13, 5792/9, 5994/3, 5994/5, 5994/7, 5994/8, 5996/3, 5998/1, 5999/1, 6007/6, 6007/8, 6009/4, 6010/5, 6011/1, 6041/3, 6042/3, 6042/5, 6073/18, 6316/3, 6318/1, 6364/5, 6375/13, 6377/1,

Območja vnosa zemeljskega izkopa v tla:

- Ankaranska Bonifika (Uredba o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, Uradni list RS, št. 48/11): k.o. Ankaran: 799/29,
- opuščeni laporokop ob stari Šmarski cesti: 3259, 3261, 1613/5, 1613/6, 1614/4, 1625/1, 1628/1, 1629/1, 1629/2, 1629/4, 1630/1, 3260/1, 3262/1, 3263/3, 3266/1, vse k.o. Semedela,



- Bekovec (Uredba o državnem lokacijskem načrtu za hitro cesto na odseku Koper – Izola (Uradni list RS št. 112/04) in Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Klanec – Srmin, Uradni list RS, št. 51/99):  
727/19, 727/2, 727/3, 727/4, 727/8, 727/9, 727/10, 728/1, 2348/1, 2351/1, 2351/2, 2351/3, 2351/4, 2351/5, 2352/1, 2352/2, 2352/14, 2352/15, 2352/16, 2354/1, 2354/2, 2354/3, 2354/4, 2354/5, 2354/7, 2354/8, 2354/9, 2354/12, 2354/13, 2354/14, 2355/1, 2355/6, 2356, 2357/5, 2357/10, 2358/3, 2632/7, 2640/23, 2671/3, k.o. Rožar ter 2680/1, 2680/3, 2682/3, 2683/5, 2683/7, 2685, 2686/1, 2686/2, 2688, 2689, 2690, 2692, 2693/1, 2693/2, 2693/3, 2695/1, 2695/2, 2695/3, 2695/4, 2695/5, 3377/3, k.o. Črni Kal,

Zemljišča s parc. št., na katerih se morajo izvesti omilitveni ukrepi:

- Cesta T4T7: 2769/1, 2768/3 2768/4 2768/5, 916/1 916/2, 2784/3 2784/4, 915/1 915/2, 876/7 876/8, 2819/3, 2819/7 2819/8, k.o. Osp ter 960/4 960/5 960/6 960/7 960/8, 1853/1 1853/2 1853/3, 876/1 876/2, 865/1 865/2, 1842/5 1842/6 1842/7, 850/1 850/2, 1842/8 1842/9, 1841/1 1841/2, 817/3 817/4 817/5, k.o. Tinjan,
  - Poljska pot T1a2: 4506/7, 2300/209, 2300/205, 2300/187, 2186/3, 2186/2, 2185/1, 2185/3, 2300/169, 2300/203, 2300/189, 2124/1, 2300/201, 2089, 2090/1, 2300/199, 2300/197, 2037/1, 2300/155, 2028/1, 2028/3, 2025/1, 2025/3, 2300/153, 2300/150, 2009/2, 2009/3, 2010, 2011/1, 2011/3, 2300/195, 2300/152, 2300/10, vse k.o. Lokev,
  - Poljska pot DP1: 3081/6, 2968/1, 2967/1, 2966/1, 2965/1, 2964/3, 2964/6, 2963/1, 3082/1, 2961/5, 2961/3, 2960/1, 2959/1, 3060/1, 2940/2, 2941, 2942, 2943, 3078/3 vse k.o. Dekani,
- Območja, kjer se izvedejo ukrepi za zmanjšanje vplivov v času obratovanja (pasivna protihrupna zaščita):
- K.o. Bertoki, parc. št.: 5964,
  - K.o. Dekani, parc. št.: 2991/3, 2952.

Območje vpliva obravnavanega objekta na zdravje in premoženje ljudi v času obratovanja je prikazano v grafičnih prilogah v PVO-5 od G 16.5 do G 16.8.

Odločitev ter obrazložitev pogojev

Okoljevarstveni pogoji, navedeni v izreku te odločbe, so razdeljeni v dve skupini, in sicer za čas gradnje in čas obratovanja.

## 1. Pogoji v času gradnje

### 1.1 Gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper

Varovanje zraka (pogoji točke II. 1 izreka)

Gradnja bo na kakovost zraka neposredno vplivala na območju posega: z izpušnimi plini gradbene mehanizacije, delovnih naprav in transportnih vozil, s prašenjem v času gradbenih del (razpršeni viri) ter z izvajanjem drugih delovnih operacij.

Zaradi uporabe gradbene mehanizacije, delovnih naprav in tovornih vozil se lahko povečajo koncentracije dušikovih oksidov in nekaterih drugih škodljivih snovi v zunanjem zraku, ki izhajajo z izpušnimi plini iz motorjev z notranjim zgorevanjem. Zaradi prašenja pri izvedbi gradbenih in drugih del se lahko povečajo koncentracije prašnih delcev v ozračju. Od onesnaževal lahko pomembno vplivajo na kakovost zraka v okolici le delci PM<sub>10</sub>, pri ostalih onesnaževalih so koncentracije v obstoječem stanju dovolj nizke (niso presežene mejne vrednosti), da njihovo morebitno povečanje ne bo dosegalo kratkotrajnih in dolgotrajnih mejnih

oz. ciljnih vrednosti, ki so opredeljene v Uredbi o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11).

Vpliv gradnje na kakovost zraka se bo krajevno spreminjal vzdolž celotnega gradbišča, vpliv lokalnega prašenja in emisij onesnaževal iz delovnih strojev in transportnih vozil bo začasen ter prisoten le v času aktivnih del na gradbišču in ob suhem vremenu.

Na podlagi 8. člena Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, v nadaljevanju: Uredba o gradbiščih) se mora izhode iz gradbišč in deponij viškov materiala urediti z rešetko, ki je ustrezno opremljena s filtri in lovilcem olj, nad katero se podvozje, kolesa in keson vozil obvezno spirajo, preden se vozilo priključi iz gradbiščne ceste na javno cestno omrežje. Dostopne ceste na gradbišče (izven gradbiščne ograje) in deponij viškov materiala morajo biti prevlečene z nosilno asfaltno podlago na celotnem poteku in redno čiščene z vlažnimi ali mokrimi postopki - pometalnimi stroji, ki ne povzročajo prašenja. Prav tako je treba javne ceste, po katerih bo potekal prevoz materiala redno čistiti.

Pri postopkih mehanske obdelave na gradbišču se morajo izvesti omilitveni ukrepi tudi pri usmerjanju in omejevanju vožnje transportnih vozil na območju gradbišča, zagotavljanju prevozov sipkih gradbenih ali drugih materialov, ki povzročajo prašenje. Protiprašni ukrepi morajo biti skladno z Uredbo o gradbiščih natančneje opredeljeni v posebnem elaboratu, ki ga mora izdelati izvajalec gradbenih del priložiti projektu za izvedbo, osnovni nabor ukrepov pa je določen že v samem PVO-5.

Na posameznem gradbišču se morajo izvesti organizacijski ukrepi, kot so: zmanjševanje količine skladiščenega gradbenega materiala, njegovo prekrivanje, vlaženje ali zaslanjanje pred vplivi vetra, redno omočevanje z vodo ali s tekočinami, ki vežejo prah na površinah cestišča in kjer se izvajajo izkopi, posipavanje transportnih poti po gradbišču s peščenim granulatom (fi 8-32 mm, mestoma tudi večji). Na območjih med gradbiščem in sosednjimi stanovanjskimi objekti niso dovoljene stalne aličasne deponije sipkega materiala.

Za dokončana območja na območju posega kot so gradbišče, nasipi, vkopi, je treba zagotavljati sprotno rekultiviranje. V primeru ekstremnih vetrovnih razmerah, kot je na premer hitrost vetra nad 5 m/s, pri katerih je verjetnost odnašanja materialov in pričakovana prašenja materialov večja (pretovarjanje sipkega materiala), je obvezna prekinitev izvajanja del. Zaradi preprečevanja emisije delcev v obdobjih suhega in vetrovnega vremena je obvezna omejitev hitrosti vožnje transportnih vozil na internih transportnih poteh na gradbišču železniške proge in na lokacijah za odlaganje na največ 10 km/h.

Zaradi bližine stanovanjskih objektov se morajo izvesti naslednji ukrepi na naslednjih lokacijah:

- izvedba visoke, zaprte, panelne, gradbiščne ograje med gradbiščem drugega tira in bližnjo stanovanjsko pozidavo na območjih objekta Gabrovica 35 in naselja Dekani kot ukrepa za delno preprečitev širjenja trdnih delcev z območja gradbišča in začasnih odlagališč ter lokacij za skladiščenje mineralnih agregatov;
- izvedba visokih, zaprtih, panelnih gradbiščnih ograj na posameznih območjih lokacij za trajni vnos zemljine (Šalara in Bekovec), kjer se območje odlaganja neposredni približa stanovanjski pozidavi;
- izvedba visokih, zaprtih, panelnih gradbiščnih ograj se mora izvesti tudi na območju začasnih odlagališč in skladišč mineralnih agregatov, predvsem na območjih, ki bodo v bližini stanovanjske pozidave ali izpostavljeni in vetrovom;
- izvedba dveh novih povezovalnih cest med gradbiščnima platojema T4 in T7 ter med vodohranom V1 in cesto T1a na območju Lokev. S tema alternativnima rešitvama se bo prevoz viškov izkopnega materiala, ki bi po rešitvah iz Uredbe o DLN potekal skozi Osapsko dolino (naselji Osp, Gabrovica) in skozi naselje Lokev, preusmeril na neposeljeno območje, s čimer se bodo zmanjšane emisije onesnaževal na poselitvenem območju;

- redna uporaba, vzdrževanje in čiščenje prašnih filtrov na začasnih gradbenih napravah za izdelavo betona in drobljenje izkopne kamnine.

#### Varstvo voda (pogoji točke II. 2 izreka)

Vsi, ki prihajajo in se zadržujejo na gradbiščih, morajo biti seznanjeni z ukrepi varstva podzemnih voda. Izdelan je načrt Ureditve gradbišča, iz katerega so razvidne pozicije gradbiščne ograje, transportnih poti, pisarn, sanitarij in garderob, skladišč, deponij materiala, popis gradbene mehanizacije, podatki o komunalnih priključkih, predvideno ravnanje z odpadki in nevarnimi odpadki, ki bodo nastajali na območju gradbišča in predvidene vrste in količine ter način skladiščenja nevarnih snovi oz. kemikalij, ki se bodo nahajale na območju gradbišča.

Z namenom preprečevanja škodljivih vplivov na podzemne vode se sme točenje goriva v gradbene stroje na območju gradbišča izvajati samo z ustrezno cisterno za razvoz goriva. Navedena aktivnost se lahko izvaja le na vnaprej določenih in ustrezno opremljenih mestih. Točenje goriva in olja iz sodov na območju posega ni dopustno. Prav tako ni dopustno izlivanje nevarnih in drugih tekočih odpadkov v tla na območju gradbišča.

Na območju gradbišča mora biti zagotovljeno ustrezno opremljeno mesto, ki je izven gradbene jame, za začasno skladiščenje nevarnih snovi, skladiščne posode za nevarne odpadke morajo biti iz ustreznih materialov (odpornih na skladiščene snovi), zaprte in ustrezno označene (oznaka odpadka, oznaka nevarnosti), s čimer bo preprečeno iztekanje ali izpiranje nevarnih snovi v tla in podzemno vodo v skladu z Uredbo o odpadkih, Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS št. 34/08, v nadaljevanju: Uredba o gradbenih odpadkih) in Uredbo o gradbiščih. Zagotoviti je treba ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje nevarnih snovi, z lovilno skledo ustrezne prostornine, ki bi v primeru razlitja, razsipa ali druge nezgode omogočila zajem teh snovi in preprečila iztok v tla, poleg tega pa mora biti skladiščni prostor zaščiten pred atmosferskimi vplivi. Na območju gradbišča se smejo skladiščiti samo tolikšne količine nevarnih snovi oz. kemikalij, ki zadostujejo dnevni porabi. Dostop na gradbišče nepooblaščenim osebam je prepovedan. Za skladiščenje nevarnih snovi oz. kemikalij se mora uporabljati originalna embalaža, posode za skladiščenje morajo biti zaprte in ustrezno označene z oznakami za nevarnosti.

V primeru razlitja naftnih derivatov je treba onesnaženje takoj omejiti, kontaminirano zemljinno odstraniti in jo neškodljivo deponirati. Kontaminirana tla so gradbeni odpadek, ki nastane v času gradnje, zanj pa veljajo določila Uredbe o gradbenih odpadkih. Obenem je treba izdelati analizo onesnaženega materiala in oceno odpadka s strani pooblaščene institucije. Analiza je predpogoj za odločitev o načinu odstranjevanja kontaminiranega materiala skladno z Uredbo o odpadkih. Na osnovi analize materiala se kontaminirano zemljinno preda v nadaljnjo oskrbo za to dejavnost registriranemu zbiralcu, ki je evidentiran kot zbiralec teh odpadkov.

Na območju gradbišča je treba zagotoviti ustrezna absorpcijska sredstva za omejitev in zajem naftnih derivatov (ali drugih kemikalij), ki morajo biti takoj dostopna. V primeru nastanka tovrstnega dogodka ga je treba vpisati v gradbeni dnevnik, kot to določa Uredba o gradbiščih. O tovrstnih dogodkih je treba takoj obvestiti pristojne službe (najbližjo policijo, center za obveščanje, gasilce, inšpekcijske službe).

Prostor za vsak dieselski agregat mora biti izveden v obliki lovilne sklede. Tla vsakega prostora z agregatom in vsak lovilni bazen morata biti olje in vodotesna kar bo potrebno dokazati in o tem izdati potrdilo. Talnih odtokov in neposredne povezave s kanalizacijo ne sme biti. Stene in dno prostora z diesel agregatom je treba redno pregledovati in voditi dnevnik pregledov, morebitne poškodbe je treba takoj sanirati.

Transformatorsko olje mora biti biorazgradljivo, alternativno je mogoče namestiti suhe transformatorje. Vsaka lovilna skleda za zajem transformatorskega olja mora biti izvedena vodo in oljetesno, kar bo treba dokazati iz ustreznim potrdilom. Vsaka lovilna skleda za zajem transformatorskega olja mora biti izvedena tako, da je omogočen zajem celotne količine olja, zahtevani so redni pregledni sten in dno vsake lovilne skleda pod transformatorjem in vodenje dnevnika pregledov, morebitne poškodbe morajo biti takoj sanirane. Za vsak lovilec olj se mora zagotoviti redno pregledovanje in vodenje dnevnika pregledov. Morebitne poškodbe je treba takoj sanirati.

Vse zunanje površine, namenjene prevozu, manipulaciji ali parkiranju morajo biti ustrezno utrjene, neprepustne in obrobljene z robniki. Padavinske vode s streh objektov lahko odteka v sistem ponikovalnic; možnost ponikanja predvidenih vodnih količin mora biti računsko dokazana. Zahtevano je, da mora biti dno vseh ponikovalnic vsaj 1 meter nad najvišjo gladino podzemne vode. Ponikovalnice morajo biti zaščitene na način, da vdor potencialnih onesnaževal ni mogoč. Prepovedano je izlivanje nevarnih kemikalij ali nevarnih odpadkov (npr. usedline in gošče iz lovilcev olj) v tla in s tem posredno v podzemno vodo ali v odtok (kanalizacijski sistem). Za vse interne kanalizacijske sisteme in lovilce olj in maščob je zahtevana zagotovitev neprepustni izvedbe z opravljenim preizkusom in atestom.

Zaradi varstva voda se morajo izvesti naslednji ukrepi na trasi drugega tira:

- komunalne in padavinske odpadne vode iz premičnih (začasnih) naprav in objektov ni dovoljeno odvajati v tla. Neposredno odvajanje odpadnih voda ni dovoljeno po določilih Zakona o vodah (ZV-1) (Uradni list RS, št. 67/02, 110/02-ZGO-1, 2/04-ZZdr1-A, 41/04-ZVO-1 in 57/08, v nadaljevanju: ZV-1) in Uredbe o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS, št. 47/05, 45/07, 79/09 in 64/12, v nadaljevanju: Uredba o emisiji). Za te namene je treba zgraditi ustrezne usedalnike (po potrebi z oljnimi lovilci), izvajati nevtralizacijo (na primer za vode iz betonarn) ali s pomočjo druge ustrezne tehnologije (na primer z uporabo tehnologije ki vodo vračajo v tehnološki peocess ali varčujejo pri porabi vode) izpolniti zahteve iz Uredbe o emisiji. Za obvladovanje vplivov gradnje drugega tira železniške proge Koper – Divača, ki se nanašajo na posege v pritokih Osapske reke s pritoki, med njimi sta zaradi regulacijskih posegov najpomembnejša Vinjanski potok in potok Sekolovec, so potrebni poostreni ukrepi navedeni v PVO-5, v poglavjih, ki obravnavajo površinske vode. V razmerah, ko vodotoki imajo vodo – upoštevajo se kriteriji minimalnih pretokov vode, ki so določeni v Uredbi o stanju površinskih voda (Uradni list RS, št. 14/09 in 98/10) je treba zagotoviti na odseku pred prehodom čez državno mejo z Republiko Italijo razmere brez kalnosti (motnosti) vode in ustrezne razmere s kisikom. To pomeni izvajanje posegov v vodotoke v času, ko le-ti nimajo vode oz. zagotovitev odstranjevanja neraztopljenih snovi z ustreznim usedalnikom s primernim pretočnim časom v času, ko površinski vodotoki imajo vodo, kar izhaja iz Uredbe o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib (Uradni list RS, št. 46/02 in 41/04), ki opredeljuje vsebnosti suspendiranih snovi (izraz za neraztopljene snovi). V času, ko površinski vodotoki imajo vodo, je treba zagotoviti minimalne pretoke vode – slednje lahko pomeni tudi omejitve glede odvzema vode iz površinskih vodotokov, ki tečejo v Italijo;
- ureditve vodotokov je treba načrtovati tako, da s temi posegi ne bodo spremenjene odtočne razmere (zlasti v primeru visokih voda), ki bi povzročale škodo na vplivnih območjih teh sprememb.

Zaradi varstva voda se morajo izvesti naslednji ukrepi na območju vnosa Laporokop ob

Šmarski cesti (območje vnosa trajnih viškov izkopanega materiala):

- ureditev začasnih transportnih poti in površin stran od izvirov. Minimalni kriteriji teh odmikov so določeni z ZV-1, ki določa kriterije rabe priobalnega 5 m pasu;
- za utrjevanje nasutja se morajo uporabljati statični valjarji oziroma lažji vibracijske plošče in valjarji;
- na stiku zasipa in brežine laporokopa je treba urediti drenažo v skladu z določili Zakona o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 110/02, 97/03 Odl.US: U-I-152/00-23, 41/04-ZVO-1, 45/04, 47/04, 62/04 Odl.US: U-I-1/03-15, 102/04-UPB1 (14/05 popr.), 92/05-ZJC-B, 93/05-ZVMS, 111/05 Odl.US: U-I-150/04-19, 120/06 Odl.US: U-I-286/04-46, 126/07, 57/09 Skl.US: U-I-165/09-8, 108/09, 61/10-ZRud-1 (62/10 popr.), 20/11 Odl.US: U-I-165/09-34 in 57/12, v nadaljevanju: ZGO-1) in ustreznimi tehničnimi navodili;
- vse zrušitve in posedanja zasipa je treba sproti sanirati v skladu z določili ZGO-1 in ustreznih tehničnih navodil;
- zajetji nad laporokopom služita za kmetijske potrebe, zato so vsa gradbena dela nad zajetji prepovedana.

Za zmanjšanje vplivov na podzemne vode v času pripravljanih del in vnosa materiala se mora izvesti naslednji ukrep na območju vnosa Bekovec (območje vnosa trajnih viškov izkopanega materiala):

- telo nasipa je treba načrtovati tako, da se ne spremenijo hidrološke razmere na vodnih izviri.

Varstvo pred čezmernim hrupom (pogoji točke II. 3 izreka)

Za zmanjšanje obremenitve s hrupom na območjih ob gradbiščnih platojih Črnega Kala (predor T2), Dekanov (predor T8) in tudi v bližini italijanske meje pod Tinjanom med predoroma T7 in T8 je treba znižati emisije hrupa ventilacijskih naprave za vpihovanje zraka v predorske cevi na nivo, da v okolici naprav ne bodo presežene zakonsko predpisane mejne vrednosti hrupa, ki jih določa Uredba o kazalcih hrupa. Podobno velja za čeljustne drobilnike na območju Lokev (T1), Mihel (T1-T2) in Črnega Kala (T2). Pri ventilacijskih napravah se znižanje emisij doseže z uporabo ventilatorjev z dušilniki hrupa (zmanjšanje emisij tudi do 12 dB(A)), pri čeljustnih drobilnikih s postavitvijo polnih gradbiščnih ograj v smeri bližnje stanovanjske pozidave.

Ob gradbiščnih poteh bo obremenitev s hrupom prekomerna pri objektu Lokev 235 (parc. št. 2300/118, k.o. Lokev) in pri objektu Lokev 230 (parc. št. 2172, k.o. Lokev), ki pa bo bolj obremenjen v primeru uporabe povezave med cesto V-1 in T-1a. Pri teh dveh objektih je potrebna izvedba dodatne pasivne zaščite varovanih prostorov (sanacija oken), postavitve dodatnih protihrupnih ograj pa zaradi neposrednih dovozov s stavbnih zemljišč na transportno cesto ne bi bila učinkovita, saj bi morale biti ograje na mestih dovozov prekinjene.

Za preprečevanje širjenja hrupa v okolje se morajo izvestičasne protihrupne ograje za zaščito posameznih stavb z varovanimi prostori v okolici gradbiščnih platojev v Črnem Kalu (Gabrovica 35) in Dekanih (Dekani 23 in 23b).

Zaradi varstva pred čezmernim hrupom se morajo izvesti naslednji ukrepi na trasi drugega tira:

- za zaščito objekta Gabrovica 35 se ob transportni poti T-2b izvedečasna protihrupna ograja, dodatno se izvede pasivna protihrupna zaščita varovanih prostorov v objektu. Ocenjena dolžinačasne protihrupne ograje je 90 m, zaradi topologije terena je predlagana izvedba višje ograje (višine 3 ali 3.5 m). Po končani gradnji se protihrupno ograjo demontira in prestavi na drugo lokacijo. Projektno dokumentacijočasne protihrupne ograje je treba pripraviti v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja;

- izvedba začasne protihrupne ograje je potrebno izvesti tudi na severovzhodni meji gradbiščnega portala predora T8 v Dekanih. Dolžina in višina ograje mora biti prilagojena dejanski ureditvi gradbiščnega platoja. Ograja mora potekati nad portalom predora T8 ob zunanji meji gradbiščnega platoja v smeri gradbiščne ceste T - 8b. Gabarite začasne protihrupne ograje v Dekanih je potrebno opredeliti v projektu PGD;
- na območju Dekanov bo obremenitev s hrupom dodatno povečana zaradi prevoza materiala po gradbiščni cesti T-8b na regionalno cesto R2-409. V primeru, da bo med gradnjo pri izpostavljenih stavbah v okviru obratovalnega monitoringa izmerjena prekomerna obremenitev s hrupom, je treba varovane prostore v preobremenjenih stavbah dodatno zaščititi s pasivnimi protihrupnimi ukrepi, to je sanacija oken. Protihrupni ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom med izvedbo posega morajo biti natančneje opredeljeni v projektu za izvedbo, zavezanec za izvedbo ukrepov pa je izvajalec gradbenih del.

Promet se preusmeri iz Osapske doline na neposeljeno območje, tovorni promet pa se mora preusmeriti tudi iz naselja Lokev, na naslednji način:

- izvedbo povezovalne ceste med gradbiščnima platojema T4 in T7 na območju južno od trase drugega tira in severno od avtoceste Ljubljana - Koper, s katero bo transport viškov materiala po regionalni cesti R3-627 skozi naselji Osp in Gabrovica preusmerjen neposredno na avtocestni priključek Črni Kal. Za preusmeritev prevoza se mora urediti novo začasno gradbiščno pot v dolžini približno 2.000 m, cesta pa poteka po neposeljenem območju. Prometna obremenitev nove gradbiščne ceste T4-T7 je ocenjena v povprečju na 350 prevozov na dan, v času intenzivnega izkopa pa na 450 prevozov tovornih vozil na dan. Na ta način bo preprečeno, da bi bile med gradnjo pri stavbah z varovanimi prostori ob regionalni cesti skozi naselji Osp in Gabrovica zaradi dodatnega prevoza težkih tovornih vozil presežene mejne in kritične vrednosti, kot jih določa Priloga 1 Uredbe o kazalcih hrupa;
- transport po cesti med vodohranom V1 in gradbiščno cesto T-1a. Z uporabo te ceste se bo prevoz tovora, ki je po rešitvi iz uredbe o DLN predviden po lokalni in regionalni cesti skozi naselje Lokev, popolnoma preusmeril izven naselja. Dolžina ceste je 715 m, v njeni širši okolici pa ležita dva stanovanjska objekta (Lokev 230 in 235), ki sta od dovozne ceste oddaljena 32 oz. 7 m. Za ti dve stavbi je predvidena pasivna zaščita varovanih prostorov, ki obsega sanacijo zvočne izolirnosti oken. Prometna obremenitev dovozne ceste je ocenjena do 20 prevozov na dan;
- z upoštevanjem izgradnje gradbiščne poti T4-T7 in uporabe T1a-V1 bo obremenitev s hrupom ob dovoznih cestah povečana le na območju posameznih objektov v Divači (novogradnje predvidene v Gabrovem naselju in dva objekta ob Lokavski cesti (Lokavska cesta 6 in 8) in v Dekanih ob regionalni cesti R2-409 (Dekani 23b). Zavezanci za sanacijo preobremenjenih objektov ob državnem in lokalnem cestnem omrežju so upravljavci cest (Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d., Direkcija Republike Slovenije za ceste, občine).

Na območjih za vnos viškov izkopnega materiala bo obremenitev s hrupom občasno povečana na vseh lokacijah. Povečana obremenitev s hrupom med vnosom zemljine se bo pojavljala predvsem v obdobjih, ko se bo območje vnosa približalo stanovanjskim objektom. Na teh območjih je za zmanjšanje obremenitve s hrupom potrebno izvesti polne gradbiščne ograje, po izvedenih meritvah pa tudi začasne protihrupne ograje. Polne varovalne ograje je potrebno postaviti predvsem pri zapolnjevanju II. faze območja Bekovec ter na zgornji meji območja za odlaganje Šalara, in tudi na območju Ankaranske bonifike. Ukrepe je potrebno natančneje določiti v projektni dokumentaciji PGD za ureditev območjih trajnega vnosa zemljine.

Varstvo pred vibracijami (pogoji točke II. 4 izreka)

Po pregledu predložene dokumentacije je naslovni organ ugotovil, da bo zaradi gradnje predorov na območju naselij, ki ležijo nad traso železniške proge nad predori T1, T2 in T8, pri katerih je nadkritje manjše od 40 m na apnencu (Lokev) in manjše od 60 m na flišu (Plavje), možnost vpliva vibracij. Zaradi navedenega je naslovni organ določil pogoje, da je treba pred začetkom gradnje zagotoviti evidentiranje vseh objektov v območju vpliva posega, ki bodo najbolj podvrženi vplivu obratovanja gradbišča in z geodetskimi meritvami spremljati vertikalne premike stavb.

Prevoz gradbenega materiala s težkimi tovornimi vozili bo lahko povzročil vibracije v stavbah, ki ležijo neposredno ob dovoznih poteh. Glede na to, da so vplivi vibracij veliko močnejši pri poškodovanih dovoznih poteh oziroma pri vožnji preko ovir za umirjanje prometa, je naslovni organ določil, da je treba za zmanjšanje vibracij zaradi prevoza gradbenega materiala po dovoznih poteh redno nadzirati dovozne poti v bližini objektov in sanirati udarne jame ter prilagoditi hitrosti kamionov na dovoznih odsekih. Ker je natančno jakost vibracij vnaprej težko določiti, je treba pri objektih v območju vpliva posega na pobudo prizadetih prebivalcev izvajati testne meritve za oceno jakosti vibracij. Pravne podlage za ocenjevanje vpliva gradbenih posegov in obratovanja virov vibracij na obremenjevanje okolja z vibracijami v slovenski zakonodaji ni, zato se uporabljajo tuji standardi. Jakost vibracij se določa na podlagi hitrosti nihanja, vrednosti pa po standardih DIN4150-3, DIN4150-2, ISO 2361-2. Ne glede na rezultate testnih in/ali dodatnih meritev vibracij pa je treba izvesti natančen popis stanja obstoječih poškodb okoliških objektov pred gradnjo, saj je le na ta način možno ugotoviti spremembe, ki bi nastale med gradnjo.

Stranka mora zaradi preverjanje jakosti vibracij in njihovega vpliva na objekte izvesti meritve vibracij v času gradnje skladno s standardom, ki obravnava vpliv vibracij na konstrukcijo stavbe DIN4150-3 in upoštevati kriterij za ponavljajoče vibracije in stanovanjski tip zgradbe. Mejne vrednosti hitrosti vibracij za posamezni razred stavb po DIN4150-3 pri kratkotrajnih obremenitvah so navedene v tabeli 4.3.15.2.1 PVO-5. V skladu s standardom so mejne vrednosti ločene glede na vrsto stavb in glede na frekvence. Za stanovanjske stavbe je dopustna hitrost nihanja na temelju 5 mm/s pri frekvenci 5 Hz, 5 – 15 mm/s pri frekvencah 10 – 50 Hz ter 15 – 20 mm/s pri frekvenci večji od 50 Hz. Dopustna hitrost vibracij na stropu v najvišji etaži objekta pa je 15 mm/s pri vseh frekvencah. Za spomeniško zaščitene stavbe so kriteriji strožji. Mejne vrednosti so določene v DIN4150-3, za spomeniške stavbe so lahko tudi samo 2 mm/s.

Glede na rezultate meritev mora stranka prilagoditi tako način vrtnja kot tudi obratovanje gradbenih strojev z namenom, da se zmanjša nivo vibracij.

Po zaključeni gradnji je treba izdelati strokovno ekspertizo z izdelanim katastrom poškodb objektov v vplivnem območju in izvesti primerjavo glede na stanje pred začetkom gradnje oziroma začetkom nameravanega posega.

Zaradi varstva pred vibracijami se morajo izvesti naslednji omilitveni ukrepi na trasi drugega tira:

- uporaba lažjih vibracijskih strojev za utrjevanje spodnjega ustroja, ki obratujejo v frekvenčnem območju nad 35Hz;
- prilagoditev uporabe vrtnalne mehanizacije in izvajanja minerskih del (manjše količine razstreliva, krajši odstrel...) na način, da pri najbližjih stanovanjskih objektih ne bodo preseženi najstrožji seizmični kriteriji (Zaščito bivalnega okolja pred delovanjem zračnega udara obravnava Pravilnik o tehničnih normativih za ravnanje z eksplozivnimi sredstvi in miniranje v rudarstvu (Uradni list SFRJ, št. 26/88)). Največje dovoljeno povečanje zračnega pritiska na čelu zračnega udara na območju stanovanjske pozidave je odvisno od

pogostosti detonacij. V primeru, če bo med gradnjo izvedenih več detonacij na dan, je dovoljeno povečanje zračnega tlaka pri miniranju do 1 mbar. Pri miniranjih, pri katerih se lahko pričakuje povečanje zračnega tlaka nad 3 mbar, se mora pred miniranjem ugotoviti stanje ogroženih stavb, ter mejne hitrosti nihanj;

- časovna omejitev miniranja na odprtih delih trase v bližini stanovanjske pozidave na dopoldanski čas med 8. in 14. uro;
- za zmanjšanje vpliva na vibracije zaradi prevoza zemeljskega izkopa skozi Osapsko dolino se bo izvedla povezava gradbiščnih transportnih poti T4 in T7;
- za zmanjšanje vpliva na vibracije zaradi prevoza tovora po lokalni in regionalni cesti skozi naselje Lokev se bo transport po cesti preusmeril na območje med vodohranom V1 in gradbiščno cesto T-1a.

Ravnanje z odpadki (pogoji točke II. 5 izreka)

Stranka bo ponovno uporabila, reciklirala (postopek R5) ali uporabila v korist kmetijstvu in za ekološko izboljšavo tal (postopek R10) ves izkopani material (3.457.900 m<sup>3</sup>). Stranka izkopenega materiala ne sme predajati v odstranjevanje.

Pri gradnji se bodo, poleg izkopenega materiala, pojavljali še naslednji odpadki:

1. gradbeni odpadki iz rušenja objektov,
2. ostanki gradbenih materialov uporabljenih na območju trase,
3. odpadna embalaža,
4. odpadni materiali, ki nastanejo v primeru razlitja ali razsutja gradbenih materialov, pogonski goriv, strojnih in mazalnih olj,
5. odpadna olja iz gradbene mehanizacije,
6. prah iz odpraševalnih naprav prezračevanja predorskih cevi in drugih naprav na gradbiščih,
7. mulj iz sedimentatorjev za čiščenje odpadnih vod iz predorov in gradbišč,
8. komunalni odpadki kot posledica življenja delavcev na trasi,
9. odpadne gošče iz sanitarij na gradbiščih.

Zgoraj navedeni odpadki se bodo odstranjevali po določilih Uredbe o odpadkih, Uredbe o gradbenih odpadkih in Uredbe o ravnanju z embalažo in odpadno embalažo (Uradni list RS, št. 84/06, 106/06, 110/06, 67/2011 in 68/11 popr.).

Pri vnosu nehomogenega apnenčastega in flišnega materiala v tla gre:

- pri opuščnem laporokopu ob Šmarski cesti za nasipavanje območij mineralnih surovin za zapolnitev tal po izkopu,
- na Ankaranski bonifiki in lokaciji Bekovec za nasipavanje spodnjih plasti kmetijskih zemljišč po predpisih, ki urejajo kmetijska zemljišča.

Na vseh treh lokacijah vnosa za rekultivacijo tal, v zgornjem sloju zapolnitve ali nasipavanja, gre za postopek ravnanja z odpadki po postopku R10 – vnos v ali na tla v korist kmetijstvu ali za ekološko izboljšanje.

Na zgoraj omenjenih lokacijah vnosa izkopenega materiala se bodo pojavljali enaki odpadki kot so navedeni v tabeli 5.18.1.1.2.1 PVO-5, razen:

- odpadkov iz rušenja objektov (točka 1 v tabeli);
- ostankov gradbenih materialov uporabljenih na območju trase (točka 2 v tabeli);
- odpadne embalaže (točka 3 v tabeli);
- prahu iz odpraševalnih naprav prezračevanja predorskih cevi in drugih naprav na gradbiščih (točka 6 v tabeli);



- muljev iz sedimentatorjev za čiščenje odpadnih vod iz predorov in gradbišč.

V kolikor se med izkopavanjem opazi onesnaženost zemljine z oljem, bitumenskimi mešanici ali prisotnost odpadkov, ki niso iz naravnega mineralnega materiala, se zahteva tovrstne materiale ločeno obravnavati v skladu s 4. členom Uredbe o gradbenih odpadkih.

V primeru, da se v času izkopov naleti na nasutja odpadkov, jih je treba odstraniti v celoti vključno z morebitno onesnaženo podlago.

Stranki se dovoli za dokončno urejanje terena uporabiti zemeljski izkop, ki je nastal med gradbenimi deli na tem gradbišču, če bo iz podatkov o njegovi sestavi ali iz analiz tega zemeljskega izkopa izhajalo, da predmetni zemeljski izkop ni onesnažen z nevarnimi snovmi tako, da bi se moral uvrstiti med nevarne gradbene odpadke. Rezultate analize je treba predložiti ministrstvu pristojnem za varstvo okolja. Ta zahteva izhaja iz tretjega odstavka 4. člena Uredbe o gradbenih odpadkih. Analiza mora biti opravljena pred pričetkom izvajanja del. Po določilih 8. člena Uredbe o gradbenih odpadkih lahko stranka tudi sama pripravlja izkopen material za ponovno uporabo in ji za to ni treba pridobiti okoljevarstvenega dovoljenja. Stranka bo sama pripravljala izkopen material za ponovno uporabo in ga bo uporabila na gradbiščih, kar izhaja iz projektne dokumentacije. Pri tem delu izkopenega materiala, material nima statusa odpadka, saj gre za ponovno uporabo, preden bi material postal odpadek, kot to izhaja iz 14. točke 3. člena Uredbe o odpadkih. Za dokončno urejanje terena oz. dokončno izvedbo reliefa se torej mora uporabiti zemljino, ki je na lokaciji že prisotna oziroma, v kolikor slednje ne bi bilo dovolj, zemljino z drugih lokacij kot neonesnaženo, glede sestavin tlom in podtalju enak ali podoben mineralni ali mineralno organski material, ki v svojih značilnostih ustreza naravnim tlom ali podtalju in lahko prevzema vse pomembne naloge tal ali podtalja.

Zahteva se, da se na gradbišču začasno skladiščijo vsi odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih, ločeno po vrstah gradbenih odpadkov iz klasifikacijskega seznama odpadkov tako, da ne onesnažujejo okolja in je zbiralcu gradbenih odpadkov omogočen dostop za njihov prevzem ali prevozniku gradbenih odpadkov za njihovo odpremo. V primeru, da začasno skladiščenje gradbenih odpadkov ni možna na gradbišču, mora biti zagotovljeno, da se gradbeni odpadki odlagajo neposredno po nastanku v zabojnik, ki so nameščeni na gradbišču ali ob gradbišču ali ob objektu, kjer se izvajajo gradbena dela. Zagotovljen mora biti reden odvoz z območja gradbišča, pri čemer mora stranka zagotoviti, da se gradbeni odpadki oddajo zbiralcu gradbenih odpadkov in nevarni odpadki oddajo pooblaščenim organizaciji za zbiranje nevarnih odpadkov, kar mora biti tudi ustrezno evidentirano, kar izhaja iz 4. člena Uredbe o gradbenih odpadkih. Stranka mora v času gradnje z odpadki, ki niso gradbeni, ravnati skladno z Uredbo o odpadkih. Ker bodo izkopi tudi v vodoprepustnem sloju se mora v primeru večjega dežja prekiniti izvajanje del z gradbenimi stroji v območju gradbene jame. V primeru nesreče se mora preprečiti hitro in nekontrolirano pronicanje v nižje z vodo zasičene zemeljske plasti.

Geološke lastnosti hribin in relief (pogoji točke II. 6 izreka)

Ob neustrezni izvedbi nasipov in vkopov (stabilizacija, utrjevanje in urejanje) lahko pride do plazenja in krušenja brežin, do erozijskih procesov, ob neprimernem temeljenju objektov pa do nepredvidljivega posedanja.

Do večjih posegov in vplivov na relief prihaja povsod tam, kjer niveleta trase železniške proge ali dostopnih cest poteka nad raščenenim terenom in je potrebna gradnja nasipov, ali pod njim, pri čemer so potrebni vkopi. Večje spremembe reliefa pomenijo tudi vsa prečkanja vodotokov in cest. Pri tem prihaja do zasipanja depresij ter deloma potočnih strug in grap, sprememb naklonov raščenege terena ter razgaljenja tal v širini trupa železniške proge na celotni trasi. V

času obratovanja drugega tira železniške proge Divača - Koper je glavni vpliv na relief njegova trajna sprememba.

V izogib plazenju in krušenju brežin se morajo izvesti naslednji ukrepi:

- nehomogene dele, ki se pojavljajo v apnencu, je treba sanirati s polnilom iz kamna in betona;
- vkopi v flišu se morajo opremiti z vzdolžnimi odvodnimi jarki.

Ob tem mora stranka zagotoviti dodatne ukrepe za zmanjšanje vplivov posega na relief:

- oblikovanje terena se mora zgledovati po reliefnih oblikah v okolici;
- vzpostavitev zveznega prehoda v raščen teren na zgornjem robu in peti brežin;
- stabilizacija ter utrditev z avtohtono vegetacijo razgaljenih površin.

Trajen vnos zemljine v tla je predviden na območju opuščenega laporokopa ob Šmarski cesti (Šalara), ki je že degradirano. Hribina (geološke plasti) je bila odstranjena. Nasutje bo iz istega materiala kot lokalna kamnina. Na urejenih terasah bo postopno nastala flišna preperina, podobna prvotnemu stanju.

V izogib pojavov nestabilnosti se morajo izvesti naslednji omilitveni ukrepi:

- material iz izkopov za drugi tir, ki ima slabše stabilnostne karakteristike, kot predvideni material, bo treba odvažati na lokacijo Ankaranska bonifika in ga na vnašati na območje laporokopa;
- nasuti material je potrebno utrjevati sproti in utrditi, da se prepreči posedanje terena;
- urediti je potrebno ustrezno odvodnjavanje površine vnosa;
- enkrat letno v mesecu marcu v dobi dveh let se mora opraviti poravnavanja in zasipavanja lokalnih depresij in nadomestiti izpadlo vegetacijo na rekultiviranem območju.

Na območju Bekovca bo najpomembnejši trajni vpliv sprememba naravnega reliefa, sprememba geološkega stanja in geološko geomorfoloških procesov na območju zasipa.

V izogib teh pojavov nestabilnosti se morajo izvesti naslednji omilitveni ukrepi:

- površine, kjer je možna kmetijska pridelava, se rekultivirajo v kmetijske in vrnejo lastnikom;
- sanacija začasnih poti, manipulacijskih in drugih površin;
- ureditev vodotokov na sonaraven način, ob upoštevanju hidrotehničnih omejitev.

Varovanje rastiinstva, živalstva, habitatnih tipov ter ekološko pomembnih območij (pogoji točke II. 7 izreka)

Železniška proga Divača–Koper bo prečkala predvsem kraško območje, za katero je značilna pestra favna in flora. Naravovarstveno zelo pomemben je tudi Kraški rob na območju Črnega Kala. Večje število zavarovanih in ogroženih vrst lahko pričakujemo tudi na območju lokacije vnosa zemeljskega izkopa Ankaranska bonifika.

Predvideni drugi tir fizično poseže v EPO Kras.

Gradnja drugega tira železnice Divača–Koper bo na celotnem območju trase, kjer bo železnica potekala po površini, neposredno uničila dele habitatov tam živečih rastlinskih in živalskih vrst. Podobno bodo uničeni tudi deli habitatov na območjih, predvidenih za izgradnjo transportne infrastrukture, potrebne med gradnjo in obratovanjem železnice, pa tudi tam, kjer so predvidene lokacije za vnos zemeljskega izkopa in na območjih vstopnih oziroma izstopnih portalov tunelov. Na območjih tunelov bo izražen vpliv na manjše število vrst oz. skupin. Predvsem se bo ta v času gradnje lahko izkazoval kot neposredni vpliv na podzemno favno (jamski hrošči, jamske kobilice) in netopirje, ki prenočujejo ali prezimujejo v jamah. Na območju poteka trase to pomeni, da lahko pride do uničenja habitata vrste in posameznih osebkov.

Vpliv na prostoživeče živali bo izražen predvsem kot motnja vsakodnevnega ritma živali in obredov kot so razmnoževanje, kotenje, prehranjevanje in podobno. Vzrok bo večja

obremenjenost območja s hrupom in povečana prisotnost človeka v neposredni okolici gradbišča.

V času gradnje so na celotnem območju posega možni negativni vplivi na ptice v primeru izvedbe del v času gnezdenja, ko se zaradi gnezd ne morejo umakniti. Vplivi bodo največji v primeru, da bo v tem času izvajana sečnja gozda in grmovne vegetacije. Na ptice (predvsem na nočno aktivne vrste in ptice selivke) lahko negativno vpliva tudi osvetljevanje gradbišč. Še posebej velik vpliv bo prisoten na veliko uharico (*Bubo bubo*), zaradi povečane ravni hrupa, prisotnosti človeka in posegov v stene Kraškega roba. Vpliv je pričakovati skozi vse leto, najbolj pa v obdobju od oktobra do julija. Več let trajajoče motnje lahko povzročijo tudi prenehanje gnezdenja na določenem območju oz. pomenijo majhne možnosti za ponovno naselitev. Možen je še nekoliko večji vpliv, ker je predvideno sočasno izvajanje posegov na dveh območjih, ki sta pomembni za gnezdenje velike uharice (*Bubo bubo*) to sta območji Glinščice in na Kraškem robu območje Črnega Kala.

Vpliv na vegetacijo bo opazen neposredno ob gradbišču kot usedanje prahu na nadzemne organe rastlin, zaradi česar se lahko zmanjša prevodnost listnih rež (zamašitev rež). Ker bodo prašni delci s padavinami in vetrom odstranjeni, naslovni organ ocenjuje, da negativnega vpliva na vegetacijo ne bo.

V času gradnje je možno onesnaženje vodotokov in s tem vpliv na vodne organizme v primeru, da se v njih odvaja odpadna voda iz gradbišča, perejo gradbeni stroji in podobno.

Za varovanje rastlinstva, živalstva, habitatnih tipov ter ekološko pomembnih območij se na trasi drugega tira morajo izvesti naslednji ukrepi:

- konstrukcija viaduktov/mostov mora biti takšna, da bo preprečevala poškodbe ptic na objektih. Na objektih zato ne sme biti slabo opaznih in izstopajočih delov, kot so npr. drogovi ali različni vodniki, vrvi, pletenice;
- treba je preprečiti vnos kakršnega koli materiala na površine habitatnih tipov z naravovarstveno oceno 3, 4 in 5 ter na območja kvalifikacijskih habitatnih tipov. Prav tako se ta območja ne sme uporabljati za vnos zemeljskega izkopa gradbenega materiala, parkirišča in obračališča za tovorna vozila;
- zaradi varstva ptic in hroščev se sečnja gozda in grmovne vegetacije ne sme izvesti med aprilom in avgustom. Prav tako se v tem času odsvetuje izvajanje intenzivnih gradbenih del, ki povzročajo močno obremenitev okolja s hrupom. Sečnja se ne sme izvajati tudi v obdobju razmnoževanja varstveno pomembnih saproksilnih vrst hroščev, to je med aprilom in avgustom. Sečnjo je torej dopustno izvajati le v obdobju med septembrom in marcem. Posekan les je treba iz območja takoj po poseku odstraniti ali trajno pustiti na kraju poseka. Če posekan les ostane na območju poseka v obdobju razmnoževanja (med aprilom in avgustom) in po njem, njegova odstranitev ni več dopustna zaradi zalege varstveno pomembnih hroščev v njem;
- na območju delovišča ob progi odseka 2 je treba po končanju gradbenih del zasaditi žuke ali brnistre (*Spartium junceum*). Ta vrsta grmovnice je namreč najprimernejši habitat za ogroženo vrsto ptice - žametno penico (*Sylvia melanocephala*), ki z zaraščanjem celotnega območja danes hitro izgublja svoj življenjski prostor;
- pri izgradnji nasipa v poplavni ravnici Rižane, po katerem bo potekal železniški tir, se mora na obeh straneh proge zasaditi gosto živa meja lokalnega grmičevja. Le ta predstavlja naravno oviro, ob enem pa je tudi primeren življenjski prostor na odseku živečih ogroženih ptičjih vrst, kot sta svilnica (*Cettia cetti*) in rjavi srakoper (*Lanius collurio*). Drevesa (topoli, orehi ipd.), danes prisotna na širšem raziskovanem odseku predvidene trase, se mora ohraniti, oziroma je odstranitev dovoljena le na neposrednem območju posega;
- za varstvo raka primorskega koščaka (*Austropotamobius pallipes italicus*) se nobena regulacijska dela v vodotokih Osapska reka in Rižana ne smejo izvajati v času visokih

vodostajev ter v času razmnoževanja vrste (od septembra do novembra). Tik pred začetkom gradbenih del v vodotokih je treba vse najdene rake poloviti in začasno odstraniti iz potokov. Po končanih gradbenih delih jih je treba ponovno vrniti v ustrezno pripravljene vodotoke ali preseliti v predele, kamor poseg ni segal. Dela se morajo izvajati pod nadzorom strokovnjaka za rake; kar je v skladu z Uredbo o zavarovanih prosto živečih živalskih vrstah (Uradni list RS, št. 46/04, 109/04, 84/05, 115/07, 96/08, 36/09 in 102/11) in Pravilnikom o uvrstitvi ogroženih rastlinskih in živalskih vrst v rdeči seznam (Uradni list RS, št. 82/02 in 42/10);

- gradnja objektov na odprtih delih trase mora potekati predvsem v dnevnem času. Zaradi varnosti na gradbišču je v nočnem času dovoljena namestitev svetil, ki imajo vgrajen senzor za prižiganje in samodejni izklop, s tem je bila upoštevana zahteva Zavoda za gozdove OE Sežana v predhodnem mnenju z dne 21.06.2012;
- ker so v bližini predvidene trase na območju Črnega Kala evidentirana gnezdišča velike uharice (*Bubo bubo*), se mora z izvajanjem gradbenih del na območju Črnega Kala pričeti po prvi polovici julija.

Območja vnosa zemeljskega izkopa v tla.

Opuščen laporokop ob stari Šmarski cesti (Šalara) in Bekovec:

- sečnja gozda in grmovne vegetacije se mora izvesti izven glavne gnezdilne sezone, in sicer od začetka aprila do konca junija;
- vnos zemeljskega izkopa mora potekati predvsem v dnevnem času. Zaradi varnosti je v nočnem času dovoljena namestitev svetil, ki imajo vgrajen senzor za prižiganje in samodejni izklop.

Območja vnosa zemeljskega izkopa v tla na Ankaranski bonifiki:

- ob novo vzpostavljenih melioracijskih kanalih se mora zasaditi trstičje in avtohtone grmovnice.

Varovanje jam (pogoji točke II. 8 izreka)

Načrtovana trasa drugega tira železniške proge ne posega v noben znan jamski sistem, vendar pa so nekatere jame v bližini trase železniške proge in je po smeri njihovih rovov sklepati, da obstaja možnost, da se deli jam nahajajo tudi v območju predorov.

Na območju Beško - Ocizeljskega jamskega sistema obstaja velika verjetnost, da bo drugi predor prerezal katerega od rovov jamskega sistema. Širše območje Beško - Ocizeljskega sistema je z vidika naravovarstva izjemnega pomena in z značilnostmi naravnega spomenika. Enako obstaja možnost, da bo trasa predora presekala katerega od zasutih rovov Jurjeve jame v Lokah. Jama je nekdanji ponor vode s fliša, njeni rovi, ki se nadaljujejo v globino proti predorski cevi so nedostopni in zasuti.

Med vzroki za nastanek možnih negativnih vplivov na podzemne jame med gradnjo železniške proge, kot so onesnaževanja jam, jamskega inventarja in bližnje okolice z emisijami plinov, ostanki goriv in mazalnih olj ter drugih materialov, ki nastajajo pri gradnji in transportu, so pomembnejši naslednji:

- spremenjene razmere v jamah zaradi dreniranja podzemnih vod v času gradnje predorov;
- onesnaževanje podzemnih vod s snovmi, ki so sestavine gradbenih materialov na osnovi cementa, apna in bitumna ter drugih materialov. Zaradi alkalnih spojin se spremeni kislost podzemne vode;
- nekontrolirano iztekanje odpadnih vod iz območja zemeljskih in gradbenih del v podzemne vode v smeri izvira Rižane, Boljunca in vodonosnika Krasa;
- zasipavanja depresij, manjših rovov in jam;
- poseka rastja na območju trase (povečan odtok vode, manjša čistilna sposobnost);

- poškodbe jam in jamskega inventarja zaradi vibracij, ki so posledica rabe eksplozivnih sredstev.

Nesreče, pri katerih pride do razlitja naftnih derivatov ali drugih kemikalij, lahko bistveno vplivajo na onesnaženost podzemlja. Od vrste, in količine razlite tekočine je odvisno, ali so posledice trajne ali prehodne. Prav tako uničevalno vplivajo nepredvidene eksplozije ali vžigi nevarnih snovi.

Zaradi varovanja jam se na trasi drugega tira morajo izvesti naslednji ukrepi:

- v bližini jam ali vhodov vanje se je treba izogniti zemeljskim in drugim gradbenim delom ter odlaganju materiala;
- dela, pri katerih nastajajo eksplozije in vibracije, se ne sme izvajati na podzemnih jamah ali v njihovi bližini;
- ne sme se onesnaževati in spreminjati režim voda, ki ponikajo v jame na in izven trase drugega tira železniške proge;
- ob nepredvidenem odkritju dela narave za katerega se domneva, da ima lastnosti jame ali fosilov mora o svojem odkritju, skladno z Zakonom o ohranjanju narave (Uradni list RS št. 96/04 – ZON-UPB2, 61/06 – Zdru-1, 63/07-OdlUS, 117/07-OdlUS, 32/08-OdlUS in 8/10-ZSKZ-B) obvestiti ministrstvo pristojno za ohranjanje narave, oziroma mora o svojem odkritju sporočiti izvajalcu krasoslovnega nadzora v skladu s Celostnim načrtom monitoringa. Dokler niso podani nadaljnji ukrepi (dodatni omilitveni ukrepi) pristojne enote ZRSVN, mora biti poskrbljeno, da se najdba ohrani na istem mestu, da se ne poškoduje ali uniči. Preprečiti je treba onesnaženje podzemlja ali spremembe v jamski klimi med gradnjo in obratovanjem. Ureditvena dela odprtih odsekov novo odkritih jam je treba izvesti na način, da v jami ne bo prišlo do spremembe jamske klime npr. zaradi odprtja ali zračenja jame kar je v skladu z Zakonom o ohranjanju narave (Uradni list RS, 96/04 – ZON-UPB2, 61/06 – Zdru-1, 63/07-OdlUS, 117/07-OdlUS, 32/08-OdlUS in 8/10-ZSKZ-B) in Zakonom o varstvu podzemnih jam (Uradni list RS, št. 2/04 in 61/06 – Zdru-1). S tem je bil upoštevan predlog ZRSVN, št. dopisa 7-II-22/2-O-12/TT z dne 23. 3. 2012. Pristojnemu ministrstvu je treba podati prijavo, to v roku 10 dni odloči o raziskavi in drugih ukrepih, ki jih predlaga izvajalec krasoslovnega nadzora;
- v primeru gradnje v bližini vhoda v jamo je treba vhod v jamo označiti;
- jame ali dele jam, kjer so kolonije netopirjev, se ne sme osvetljevati oz. se jih lahko osvetljuje le v tolikšni meri, kot je nujno potrebno za varno dokončanje del. Zaradi varnosti na gradbišču je v nočnem času dovoljena namestitve svetil, ki imajo vgrajen senzor za prižiganje in samodejni izklop. V ta namen naj se uporabi popolnoma zasenčena svetila s čim manjšo emisijo UV svetlobe (npr. halogenska svetila). V primeru osvetlitve delovišč v zimskem času, se morajo uporabljati popolnoma zasenčena svetila, ki ne sevajo v nebo in ne oddajajo svetlobe z ultravijoličnimi dolžinami.

Varovanje kulturne dediščine (pogoji točke II. 9 izreka)

Zaradi vpliva gradnje lahko pride do trajne ali začasne degradacije oziroma poškodbe območja ali objekta kulturne dediščine zaradi:

- prekomernega prašenja z gradbišč (gradbiščni platoji Dekani in drugi);
- tresljajev pri gradnji predorov: v vplivnem območju 50 m od trase ležita dva objekta kulturne dediščine; nad predorom T - 1 cerkev Sv. Tomaža v Vrhpolju pri Kozini (EŠD 3628) ter nad predorom T2 cerkev Sv. Lovrenca v Beki (3747);
- tresljajev ob cestah, kjer se bo vršil transport. Največje število objektov kulturne dediščine leži neposredno ob regionalni cesti R3 - 627 skozi Osp in Gabrovico, ki je po osnovni rešitvi glavna dovozna cesta za prevoz viškov izkopanega materiala na območju predorov

T5, T6, T7 in delno T8. V ožjem območju vpliva ležita še dva objekta kulturne dediščine v Dekanih: transformatorska postaja Dekani (EŠD 14412) ob regionalni cesti R2-409 in železniška postaja Dekani (EŠD 16833).

- lokacija vnosa zemeljskega izkopa v tla Bekovec se nahaja v neposredni bližini naselja Katinara, vendar izven območja vpliva arheološkega najdišča Stranice, kulturnega spomenika Črni Kal - Vas (EŠD 80);
- ureditve dodatnih dovoznih poti do gradbišč oziroma servisnih platojev, ki še dodatno zasedajo površine na in ob območju ali objektu kulturne dediščine;
- poškodb arheoloških območij in najdišč, ki se nahajajo ob drugem tiru, spremljajočih objektih in ureditvah ter pri gradnji podzemnega komunalnega in energetskega omrežja, objektov in naprav (npr. območje Lokev - Arheološko najdišče Ravni II (EŠD9025)).

Zaradi vplivov bo najbolj prizadeta vas Gabrovica zaradi gradnje viadukta Črni Kal in Osp oziroma Osapska dolina, skozi katero bo potekal tovorni promet v času gradnje vseh predorov na Tinjanskem pobočju.

Zaradi varovanja kulturne dediščine se na trasi drugega tira morajo izvesti naslednji omilitveni ukrepi:

- da se preprečijo možni vplivi vibracij zaradi transporta na objekte kulturne dediščine v naselju Lokev pri Divači, se mora promet preusmeriti na dostopno in servisno cesto T1a-V1,
- za preprečitev vplivov vibracij na objekte kulturne dediščine v Osp in Gabrovica, se mora promet preusmeriti na servisno cesto T4-T7, ki bi se izognila obema naseljema.

Varovanje gozdov (pogoji točke II. 10 izreka)

Trasa s spremljajočimi ureditvami bo imela vpliv na gozdna območja samo na območjih, kjer železnica poteka po površju, kjer so predvidene dovozne oz. transportne poti, območja vnosa v tla, gradbišča in drugi spremljajoči objekti, zato bo vpliv sorazmerno majhen.

Posledice gradnje na gozdne površine in gozdarstvo na trasi drugega tira železniške proge Divača – Koper se kažejo kot:

- začasni odvzem gozdnih zemljišč vključno s posekom gozda začasne objekte (manipulativne površine, gradbene platoje, druge pomožne gradbene površine idr.), začasne transportne poti ter zaradičasne uporabe gozdnih površin in poti za gradbene namene;
- poškodbe ali uničenje gozdnega roba ob začasnih transportnih poteh, manipulativnih in drugih pomožnih gradbenih površinah;
- povečana erozija zaradi izvajanja pripravljalnih in zemeljskih del;
- nevarnost nekontroliranih ali preglobokih posegov v gozd zaradi manevrskega prostora gradbene mehanizacije ali neprimerno izbranih mest za vnos odvečnega materiala v tla;
- poškodbe gozda zaradi začasnih objektov na gradbišču (manipulativne površine, gradbeni platoji ipd.);
- porušenje ustaljene gozdne mreže zaradi prekinjanja ustaljenih poti (gozdne in druge poti, povezave);
- večja možnost za poškodbe drevja na strmih predelih pod viadukti in ob dovoznih poteh;
- prašenje zaradi uporabe transportnih in delovnih strojev.

Za varovanje gozdov se na trasi drugega tira morajo izvesti naslednji ukrepi:

- kjer trasa poseže v območje vodotoka, se sme odstraniti obvodno vegetacijo samo na območju posega;
- na območju varovanih gozdov na območju Brdinjskega in Tinjanskega se v gozd in gozdni prostor posega le v širini trupa železniške proge;
- predvidena zasaditev se mora izvajati na stabilizirani podlagi, ki je protierozijsko zaščitena;

- treba je zagotoviti vzdrževanje in obnavljanje novo nastalega gozdnega roba.

Varstvo pred svetlobnim onesnaževanjem (pogoji točke II. 11 izreka)

Vpliv gradnje in obratovanja železniške proge na svetlobno onesnaževanje bo omejen na ozko območje ob železniški progi le na krajših odsekih, kjer proga poteka na prostem.

Med gradnjo drugega tira bodo intenzivno osvetljena gradbišča in gradbiščni platoji predorov, saj bodo dela potekala tudi v nočnem času. Največji gradbiščni platoji bodo pred ustji predorov, od koder bo potekal tudi transport viškov izkopnega materiala. Skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07 in 62/10, v nadaljevanju: Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja) je razsvetljava gradbiščnih platojev vir svetlobe, kar velja tudi za razsvetlavo nepokritih objektov javne železniške infrastrukture (pretovorne in ranžirne postaje in za železniške postaje za potniški promet).

V zvezi z drugim tirom ni predvidena gradnja postajnih in drugih objektov, pri katerih je obvezna osvetlitev ali na katerih bi se odvijal potniški promet, ravno tako v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja ni predvidena osvetlitev odprte proge in predorov.

V okviru drugega tira je predvidena tudi izgradnja elektronapajalnih postaj (v nadaljevanju: ENP) Črni Kal in Dekani. Gradnja ENP Dekani je zaradi zamika pri gradnji drugega tira vključena v II. fazo modernizacije obstoječe železniške proge Divača – Koper in bo izvedena pred gradnjo drugega tira. Osvetlitev ENP Črni Kal bo po analogiji z ENP Dekani izvedena s tipskimi svetilkami na stebrih.

Na območjih vnašanja zemeljskega izkopa (laporokop Šalara, Ankaranska bonifika in Bekovec) bodo zemeljska dela potekala izključno v dnevnem času in ne bodo zahtevala namestitve stalnih svetlobnih teles, prav tako na teh območjih ni predvidena osvetlitev po končanem vnosu zemljine.

Za varstvo pred svetlobnim onesnaževanjem se na trasi drugega tira morajo izvesti naslednji ukrepi:

- svetila za razsvetlavo gradbišč je treba namestiti tako, da usmerjajo svetlobo v smeri gradbišč (na zunanji strani območja gradbišča). V skladu z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja je izvajalec gradbenih del kot upravljavec vira svetlobe za vsa gradbišča in predorske platoje, na katerih vsota električne moči svetilk presega 10 kW, dolžan zagotoviti izdelavo načrta razsvetljave, v katerem bodo opredeljeni tudi vsi pogoji za postavitve svetil;
- nepokrite površine gradbišč in druge nepokrite površine morajo biti 30 minut po prenehanju izvajanja gradbenih, vzdrževalnih ali drugih obnovitvenih del osvetljene samo svetilkami, katerih delež svetlobnega toka, ki seva navzgor, je enak 0 %;
- v dnevnem času od jutra do večera razsvetljava mora biti ugasnjena, razen v zelo slabih vremenskih razmerah: v gosti megli, pri močnem dežju ali sneženju;
- prepovedana je uporaba svetlobnih snopov kakršne koli vrste ali oblike, mirujočih ali premikajočih, če so usmerjeni proti nebu ali površinam, ki bi jih lahko odbijale proti nebu.

Varovanje kmetijskih površin (pogoji točke II. 12 izreka)

Vplivi izvedbe obravnavanega posega se bodo začeli že v času gradnje, vendar pa bodo vplivi v celotnem obsegu prišli do izraza šele v času obratovanja.

Na odseku med Divačo in Črnim Kalom je delež odprte trase železniške proge 15 %. Vseh ostalih 85 % trase poteka v predorih. Vse do km 2+000 trasa poteka večinoma po gozdnih zemljiščih, od km 2+000 do vhodnega portala T1 v km 2+980 pa se menjavajo travniki in travniki v zaraščanju. Dostopna cesta do portala T1 prečka travnike v zaraščanju. Na odseku med Črnim Kalom in Koproem večji del odprte trase sega v gozdna zemljišča. Od izstopa iz

tretjega predora pod naseljem Gabrovica pa vse do vstopa v osmi predor se menjavajo gozd in travniki v zaraščanju. Zadnji del trase od naselja Dekani do Kopra prečka najboljša kmetijska zemljišča. Na mestu, kjer se nova proga približa stari, poteka tir na meji med območjem najboljših kmetijskih zemljišč in območjem drugih kmetijskih zemljišč ter na območju hidromelioracij.

Zaradi prevladujoče podzemne gradnje bodo v času gradnje vplivi na kmetijske površine manj pomembni kot bi bili v primeru površinskega poteka trase. V času gradnje železniške proge je pričakovati odraz negativnih vplivov predvsem na ravni posameznih kmetij, ki bodo zaradi posega prizadete. Šele med obratovanjem proge se pokažejo tudi širši posredni vplivi, ki prizadenejo kmetijstvo kot celoto oziroma kot gospodarsko dejavnost.

Na podlagi opravljene presoje vplivov nameravanega posega na okolje je bilo ugotovljeno, da med gradnjo lahko pride do naslednjih vplivov, ki negativno delujejo na kmetijstvo in kmetijski prostor:

- porušenje pedološkega in hidrološkega stanja kmetijskega prostora;
- porušenje ustaljene kmetijske mreže zaradi prekinjanja ustaljenih poti do kmetijskih zemljišč (poljske in druge poti, povezave), zaradi začasnega odvzema kmetijskih zemljišč začasne objekte (manipulativne površine, gradbeni platoji ipd.) ter zaradi uporabe kmetijskih površin in poti za gradbene namene;
- porušenje melioracijskega sistema (odvodno in namakalno omrežje bo na posameznih odsekih prekinjeno);
- začasni izpad dela dohodka zaradi izpada pridelka na površinah, ki bodo prizadete zaradi posegov gradnje železniške proge v sistem odvodnjavanja.

Za varovanje kmetijskih površin se na trasi drugega tira morajo izvesti naslednji ukrepi:

- za dostop do kmetijskih površin je treba dodatno zagotoviti izgradnjo poljskih poti, in sicer na območju Dekanov DP-1 (dolžina cca 372 m, širina 4 m) in na območju Ravni, poljsko pot T-1a2.

## 2. Pogoji v času obratovanja (pogoji točke III. izreka)

Naslovni organ je na podlagi opravljene presoje ugotovil, da so možni vplivi drugega tira železniške proge Koper – Divača na obremenitve tal in posledično na stanje podzemne vode, med obratovanjem možni zaradi:

- nepravilno urejenega zbiranja, čiščenja in odvajanja padavinskih odpadnih vod (poveča se tudi vodna erozija tal);
- nesreče pri transportu nevarnih ali škodljivih snovi posebno v primeru razlitja in/ali gorenja večjih količin tekočin.

Zaradi preprečitve onsenazhenja podzemnih vod se na trasi železnice sme uporabljati le brezhibne lokomotive in vagonске kompozicije, kjer iztekanje goriva ali tovora ni možno. Vse okvarjene vagonе je treba ustrezno popraviti oziroma jih izključiti iz uporabe;

Za zmanjševanje negativnega vpliva na ekosistemskih naravnih vrednotah in podzemne vode je treba v času obratovanja obdelavo trase drugega tira železniške proge Koper - Divača s herbicidnimi sredstvi, s katerimi se odstranjuje plevel in drugo nizko rastje, izvesti skladno z določili Zakona o fitofarmacevtskih sredstvih (Uradni list RS, št. 11/01).

Za varovanje podzemnih voda v času obratovanja II tira železniške proge Divača - Koper se mora zagotoviti odvodnjavanje in čiščenje odpadnih vod, ki nastajajo pri čiščenju predorov ali v



primeru nesreče z razlitjem in/ali gorenjem škodljive ali nevarne tekočine ali snovi je treba urediti preko usedalnikov, ki so opremljeni tudi z oljnimi lovilci na naslednji način:

- čiste meteorne vode (odvodnjavanje brežin in površin ob progi) se zbirajo in odvajajo ločeno direktno v struge vodotokov/grap;
- čiste meteorne vode z viaduktov, asfaltiranih in drugih utrjenih brežin se odvajajo preko lovilcev olj v sistem odvodnje meteornih vod;
- vse odpadne vode iz predorov se odvajajo v ločenem sistemu v zaprte zadrževalne bazene, brez iztokov, ki se praznijo;
- čiste zaledne podzemne vode, ki se drenirajo v predor, se po ločenem sistemu odvajajo v vodotoke/grape.

Usedalniki morajo imeti utrjeno, vodotesno dno in volumen vsaj enega transportnega vozila (cisterne).

Po izgradnji drugega tira železniške proge Divača – Koper se bo obremenitev okolja s hrupom ob novi progi povečala. Obremenitev s hrupom bo povečana predvsem na območjih naselij Črni Kal, Gabrovica, Dekani in Bertoki, na ostalih območjih poteka proga v predorih ali po neposeljenih območjih. Na območju pod Tinjanom pa bo povečana tudi obremenitev s hrupom v smeri Italije (naselje Vinjan).

Za preprečitev obremenjevanja okolja s hrupom se morajo izvesti naslednji protihrupni ukrepi:

- na celotnem območju trase II tira s spremljajočimi ureditvami izvedba štirih protihrupnih ograj za zaščito stanovanjskih površin (Gabrovica, Črni Kal, Vinjan, Bertoki) v skupni dolžini 2.235 m, ki zagotavljajo stopnjo absorpcije zvoka za kategorijo A2 (nad 4 do 8 dB(A));
- ukrepi konstrukcijskega varstva pred hrupom na stavbah z varovanimi prostori se morajo izvesti za sanacijo zvočne izolirnosti oken varovanih prostorov v preobremenjenih stavbah. Izvesti se morajo ukrepi konstrukcijskega varstva pred hrupom na stavbah z varovanimi prostori treh stanovanjskih stavb na območju Dekanov (Dekani 26a in Dekani 24) in Pobegov (Cesta na Rižano 32). Stavbe ležijo na območjih razpršene gradnje in so s hrupom železniškega prometa obremenjene že v obstoječem stanju.

Na območjih, kjer drugi tir poteka v predorskih ceveh, ležijo nad traso drugega tira posamezni stanovanjski objekti v naseljih Lokev, Vrhpolje, Krvavi Potok (predor T1), Beka (predor T2), Plavje in Zgornje Škofije (predor T8). Spremljanje vplivov vibracij zaradi gradnje železniške proge na stavbe je predvideno pri stavbah Lokev 230, 235 in Plavje 39, 40, 41/41a, 42, 43, 44, 45, 46, 47a, 49, 50a. V vplivnem 30 m pasu tik nad glavno predorsko cevjo ležita dva objekta v naselju Plavje (Plavje 42 in 46). Potencialni vplivi na vibracije med obratovanjem proge na stavbe na poselitvenih območjih, ki ležijo nad predori, so zaradi predvidene tehnologije izvedbe predorov in železniške proge v predorih (elastične pritrditve tirov na podlago in predvidene debeline predorskih cevi) majhni.

Pri načrtovanju spodnjega ustroja in izvedbe tirov na območjih, kjer železniška proga poteka v predorih pod stanovanjsko pozidavo v naseljih Lokev in Plavje, je treba upoštevati ukrepe za zmanjšanje vibracij kot so varjene tirnice, elastična pritrditev tirov na pragove in odebeljene stene predorov. Ukrepi morajo biti predvideni v izvedbeni projektni dokumentaciji.

V fazi delovanja železniške proge bo obstajala potencialna nevarnost netenja požarov zaradi iskrenja. Požari bi lokalno poškodovali predvsem gozdno vegetacijo in manj mobilne živalske vrste. Zgraditi se morajo požarni zidovi na požarno ogroženih območjih in izdelati načrt za hitro ukrepanje in učinkovito gašenje v primeru požara. Obvezna je tudi izdelava študije požarne varnosti.

## Obrazložitev glede presoje posega na naravo

Glede na to, da so na območju posega posebna varstvena območja narave, območja Nature 2000 in zavarovana območja, je bilo potrebno izvesti presojo vplivov na naravo skladno s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti. Za načrtovani poseg je bila v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedena presoja sprejemljivosti posega v naravo na varovana območja, ki je vključena v Dodatku za varovana območja.

Obravnavani poseg po seznamu posegov iz priloge 2 Pravilnika o presoji sprejemljivosti sodi v poglavje VII Območja prometne infrastrukture, in sicer pod: gradnja železniške povezave, gradnja spremljajoče železniške infrastrukture (železniške postaje, skladišča, terminali, itd.), gradnja mostu ali viadukta, gradnja predora, gradnja nekategorizirane ali lokalne ceste; ter v poglavje X Območja okoljske infrastrukture, in sicer pod: ureditev zbirnega mesta za odpadni material (smetišča, deponije in ekološki otoki). Obravnavani poseg sodi med posege, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje. Glede na 20. člen Pravilnika o presoji sprejemljivosti za posege, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, velja, da se daljinski vpliv ugotavlja na območju, ki je dvakrat večje od območja daljinskega vpliva, navedenega v Prilogi II tega pravilnika, 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. Glede na Pravilnik o presoji sprejemljivosti naj bi bilo območje daljinskega vpliva za gradnjo železniške povezave 1000m, za gradnjo spremljajoče železniške infrastrukture 200m, za gradnjo mostu ali viadukta 1000m, za gradnjo predora 40m, gradnjo nekategorizirane ali lokalne ceste 40m in za ureditev zbirnega mesta za odpadni material 100 m. V teh pasovih se poleg spodaj naštetih nahajajo še nekatera varovana območja (SCI Škocjanski zatok, SPA Škocjanski zatok, NR Škocjanski zatok, ZO Lokev pri Divači – jama pod Gaugami), na katera vpliva ne bo zaradi velike oddaljenosti od predvidenih posegov. Skladno z 20. členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti je bilo na podlagi predhodnih ugotovitev na terenu, podrobnejših podatkov o izvedbi posega v naravo in z drugih dejanskih okoliščin ugotovljeno, da je območje daljinskega vpliva na varovana območja manjše od daljinskega vpliva, navedenega v prilogi Pravilnika in je omejeno na območje državnega prostorskega načrta in njegovo obrobje. V nadaljevanju so podana varovana območja, ki se nahajajo v območju daljinskega vpliva.

### Natura 2000

Izvedba posega bo vplivala na dve območji, določeni z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08 in 8/12):

- SPA Kras (SI3000276) in
- SCI Kras (SI5000023).

V območje SPA Kras bodo posegle naslednje ureditve:

- trasa železniške proge v skupni dolžini približno 15,5 km (od tega približno 13 km v predoru);
- ceste N-1 (v skupni dolžini ca 1260 m), T-1a (v dolžini približno 790 m), V-1 (v dolžini približno 120 m),
- gradbišča.

V območje SCI Kras bodo posegle naslednje ureditve:

- trasa železniške proge v skupni dolžini približno 13 km (od tega približno 11 km v predoru);

- ceste N-1 (v skupni dolžini ca 1260 m), T-1a (v dolžini približno 100 m), T-2b (v dolžini približno 160 m);
- manjši del viadukta V1 (Gabrovica) (v dolžini približno 80 m),
- gradbišča.

#### Zavarovana območja

Na vplivnem območju so naslednja zavarovana območja: zavarovano območje Regijski park Škocjanske jame je od predvidenih posegov oddaljeno približno 350 m, ZO Divača – Risnik, ZO Divača – Bukovnik in ZO Divača – Divaška jama so od posegov oddaljena približno 250 m, ZO Beka – brezno na Škrklovici in ZO Divača – Kačna jama pa približno 150 m.

#### Vpliv na varovana območja

Izgradnja železniške proge bo vplivala na naslednja varovana območja: SPA Kras, SCI Kras, Regijski park Škocjanske jame, Divača – Risnik, Divača – Bukovnik, Divača – Kačna jama, Beka – brezno na Škrklovici in Divača – Divaška jam, ter v območja, predlagana za zavarovanje Kraški regijski park – predlog za regijski park in Kraški rob – predlog za krajinski park. Vpliv v času gradnje se bo izražal predvsem kot trajno zmanjšanje območja habitata kvalifikacijskih in ključnih vrst ter habitatov, večja obremenjenost okolja s hrupom in povečana prisotnost človeka, ki bo motila predvsem sesalce in ptice. Na nočno aktivne kvalifikacijske in ključne živalske vrste bo lahko prisoten negativen vpliv v primeru nočnega osvetljevanja gradbišč. Negativen vpliv na kvalifikacijske in ključne vrste ptic bo prisoten tudi v primeru sekanja lesne vegetacije v času gnezdenja. Obratovanje železniške proge bo motilo kvalifikacijske in ključne živalske vrste predvsem zaradi povečane obremenjenosti okolja s hrupom, zaradi možnosti trkov ptic s slabo opaznimi objekti in trkov živali s prevoznimi sredstvi ter v primeru neustrezno urejene osvetlitve železniških postaj. Za omilitve vplivov na varovana območja zadoščajo ukrepi, ki so predvideni za zmanjšanje vplivov na rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi.

#### Odločitev

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

V primeru, da bo prišlo do spremembe ali razširitve obsega posega, ki je že dovoljen, izveden ali v izvedbi tako, da zapade pod določila Uredbe, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje je treba izvesti novo presojo vplivov na okolje in pridobiti novo okoljevarstveno soglasje.

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

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

V skladu z devetim odstavkom 61. člena ZVO-1 lahko nosilec nameravanega posega v okolje v roku iz prejšnjega odstavka, če ne začne izvajati posega ali ne pridobi gradbenega dovoljenja,

tri mesece pred iztekom njegove veljavnosti zahteva podaljšanje okoljevarstvenega soglasja, ministrstvo pa zahtevi ugotovi in izda odločbo o podaljšanju, če z uporabo meril iz četrtega odstavka 51.a člena ZVO-1 ugotovi, da se pogoji, ob katerih je bilo dano okoljevarstveno soglasje, niso bistveno spremenili, pri čemer se ne uporabljajo določbe 58., 59. in 64. člena tega zakona.

V prvem odstavku 61. a člena ZVO-1 je določeno, da če želi nosilec posega spremeniti poseg v okolje po pridobitvi okoljevarstvenega soglasja in pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja, kadar je to predpisano, ali pred začetkom izvajanja posega v okolje, če ne gre za gradnjo po predpisih o graditvi, mora nameravano spremembo pisno prijaviti ministrstvu, kar izkazuje s potrdilom o oddani pošiljki.

Skladno z desetim odstavkom 61. člena ZVO-1 se lahko okoljevarstveno soglasje prenese na drugo osebo le s soglasjem naslovnega organa.

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

Naslovni organ mora skladno z določili 65. člena ZVO-1 o izdanem okoljevarstvenem soglasju najkasneje v 30 dneh po vročitvi odločbe strankam obvestiti javnost z objavo na krajevno običajen način in na svetovnem spletu.

Obrazložitev k točki V. izreka:

Stranka je v vlogi za izdajo okoljevarstvenega soglasja zaprosila tudi za nameravani poseg na zemljiščih s parc. št.:

k.o. Ocizla:

5119/5, 5120, 5119/7, 5121/1, 5123/3, 5123/5, 5124/6, 5126/1, 5246/1, 5250/3, 5250/6, 5251/1, 5252/3, 5253/3, 5392/3, 5393/7, 5393/9, 5394/1, 5395/1, 6087/30, 6132/3, 6142/5, 5117, 5118, 5119/1, 5119/2, 5123/4, 5124/7, 5126/3, 5121/3, 5121/4, 5119/9, 5119/10, 5119/6, 5114/1, 5394/3, 5251/2, 5250/5, 5250/4, 5246/3, 5246/4, 5124/2, 5123/7, 6132/5, 5119/10, 5119/9, 5121/1, 5121/3, 5121/4, 5123/7, 5124/8, 5126/3, 5246/3, 5246/4, 5394/3,

k.o. Draga:

1643, 1644, 1369/44, 1369/45, 1369/47, 1397/3, 1406/5, 1406/7, 1408/3, 1408/5, 1411/4, 1412/4, 1412/6, 1429/1, 1430/3, 1430/5, 1450/2, 1452/2, 1456/1, 1596/1, 1601/11, 1601/7, 1602/3, 1602/5, 1604/1, 1605/1, 1606/1, 1609/1, 1610/1, 1616/1, 1617/3, 1617/7, 1618/1, 1621/1, 1624/3, 1628/1, 1629/5, 1629/6, 1629/8, 1630/1, 1634/1, 1635/4, 1635/6, 1635/8, 1636/3, 1636/5, 1637/1, 1638/5, 1639/3, 1639/5, 1642/3, 1642/5, 1645/1, 1647/1, 1647/4, 1650/3, 1650/5, 1676/1, 1677/1, 1682/4, 1682/8, 1682/9, 1683/4, 1757/1, 1757/4, 1782/3, 1782/5, 1783/3, 1783/5, 1783/6, 1786/3, 1786/5, 1787/1, 1788/1, 1789/1, 1791/1, 1792/3, 1793/1, 1794/1, 1795/1, 1796/1, 1796/3, 1797/1, 1797/3, 1798/3, 1800/2, 1801/3, 1801/5, 1803/1, 1804/4, 1804/6, 1825/3, 1830/3, 1831/3, 1834/1, 1835/3, 1835/5, 1835/7, 1836/1, 1840/10, 1840/6, 1861/11, 1861/13, 1861/16, 1861/5, 1861/9, 1862/1, 1867/1, 1870/2, 1875/4, 1875/5, 1879/1, 1893/3, 1894/1, 1910/6, 2045/4, 2045/6, 2045/8, 2563/1, 2617/5, 2617/8, 2625/1, 2626/1, 2626/3, 2626/4, 2626/5, 2626/6, 2626/7, 2626/8, 2627/2, 2627/3, 2627/4, 2627/5, 2627/6, 2628/3, 2634/1, 2634/5, 2638/2, 2639/3, 2640/2, 2641/3, 2641/5, 2642/2, 2643/3, 2643/5, 2887/3, 2894/26, 2894/27, 2894/22, 2894/23, 1683/13, 2887/7, 1664/4, 1760/2, 1683/10, 1840/8, 1876/1, 2635/1, 1683/10, 1683/13, 2887/7, 2894/26, 2894/27,

k.o. Hrpelje:

2486/10, 2486/13, 2486/17, 2486/8, 2726/27, 2726/28, 2726/29, 2726/30, 2726/31, 2731/1, 2731/4, 2732/1, 2838/10, 2838/11, 2838/12, 2838/15, 2838/4, 2838/7, 2838/9, 2840/4, 2840/6, 2840/9, 2842/12, 2842/10, 2486/15 na katerih naj bi tudi potekala gradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper.


Naslovni organ je po pregledu dokumentacije ugotovil, da glede na določila Odloka o razglasitvi naravnih znamenitosti in kulturnih spomenikov na območju občine Sežana (Primorske novice, Uradne objave št. 13, 17. april 1992), za ta del zahteve še ni mogoče izdati okoljevarstvenega soglasja, kljub temu pa je bila za ta del opravljena presoja vplivov na okolje, ki je pokazala, da je poseg sprejemljiv tudi na teh zemljiščih.

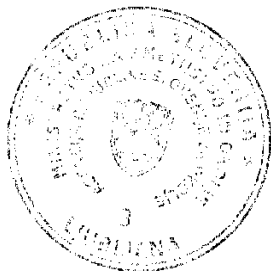
Glede na vse zgoraj navedeno je bilo odločeno, kot izhaja iz V. točke izreka te odločbe.

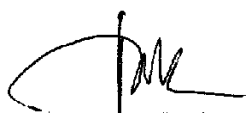
V skladu s petim odstavkom 213. člena v povezavi z 118. členom Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06-ZUP-UPB2, 105/06-ZUS-1, 126/07, 65/08 in 8/10) je bilo treba v izreku te odločbe odločiti tudi o stroških postopka. Glede na to, da v tem postopku stroški niso nastali, je bilo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

Pouk o pravnem sredstvu: Zoper to odločbo je dovoljena pritožba na Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana, v roku 15 dni od dneva vročitve te odločbe. Pritožba se vložijo pisno ali poda ustno na zapisnik pri Agenciji Republike Slovenije za okolje, Vojkova cesta 1b, 1102 Ljubljana. Za pritožbo se plača upravna taksa v višini 18,12 EUR. Upravno takso se plača v gotovini oziroma z elektronskim denarjem ali drugim veljavnim plačilnim instrumentom in o plačilu predloži ustrezno potrdilo.

Upravna taksa se lahko plača na podračun javnofinančnih prihodkov z nazivom: Upravne takse – državne in številko računa: 0110 0100 0315 637 z navedbo reference: 11 23345-7111002-00435414.

  
mag. Peter Gulic  
višji svetovalec I



  
mag. Inga Turk  
direktorica Urada za varstvo okolja in narave

Vročiti:

- pooblaščenec stranke, DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture d.o.o., Kotnikova 40, SI-1000 Ljubljana – osebno (za: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za železnice in žičnice, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana);
- Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, Dunajska 22, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti ([gp.mko@gov.si](mailto:gp.mko@gov.si)) (za: Republiko Italijo; Ministrstvo za okolje in varstvo prostora in morja; Tehnično komisijo za preverjanje okoljskih vplivov, ter Deželo Furlanijo Julijsko krajino).

Poslati po 9. odstavku 61. člena ZVO-1 tudi:

- Inšpektoratu Republike Slovenije za kmetijstvo in okolje, Inšpekcija za okolje in naravo, Parmova 33, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti ([irskgh.mkgp@gov.si](mailto:irskgh.mkgp@gov.si));
- Občina Divača, Kolodvorska 3a, 6215 Divača - po elektronski pošti ([obcina@divaca.si](mailto:obcina@divaca.si));
- Občina Hrpelje Kozina, Hrpelje, Reška cesta 14 Kozina - po elektronski pošti ([obcina.hrpelje-kozina@hrpelje.si](mailto:obcina.hrpelje-kozina@hrpelje.si));
- Mestna občina Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper - po elektronski pošti ([obcina@koper.si](mailto:obcina@koper.si)).